



# O ACESSO DE MULHERES E CRIANÇAS À CIDADE

JANEIRO 2018



**ITDP**  
Instituto de Políticas de Transporte  
& Desenvolvimento

# ITDP BRASIL

## Direção Executiva

Clarisse Cunha Linke

## Equipe de programas

Ana Nassar

Bernardo Serra

Beatriz Gomes Rodrigues

Danielle Hoppe

Diego Mateus da Silva

Gabriel T. de Oliveira

Iuri Moura

João Pedro Rocha

Leticia Bortolon

Rafael Gustavo S. Siqueira

Thiago Benicchio

## Equipe de comunicação

Ananda Cantarino

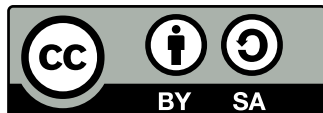
Pedro Bürger

Rafaela Marques

## Equipe administrativa e financeira

Célia Regina Alves de Souza

Roselene Paulino Vieira



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição-Compartilhual 3.0 Brasil Creative Commons. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

## Ficha técnica da publicação "O acesso de mulheres e crianças à cidade"

*Janeiro 2018 - Versão 1.0*

## Coordenação

Leticia Bortolon

## Equipe técnica

Ana Nassar

Anne-Laure Datzenko

Bernardo Serra

Beatriz Gomes Rodrigues

Danielle Hoppe

Gabriel T. de Oliveira

Iuri Moura

Leticia Bortolon

Rafael Gustavo S. Siqueira

## Revisão técnica

Bernardo Serra

Beatriz Gomes Rodrigues

Clarisse Cunha Linke

Danielle Hoppe

Gabriel T. de Oliveira

Iuri Moura

Marina Harkot

Rafael Gustavo S. Siqueira

## Colaboração

Heloisa Nogueira

Judith Rosa

Marina Harkot

## Análises espaciais e produção cartográfica

Habitat Consultoria GeoAmbiental

## Ilustrações, diagramação e arte final

Pedro Bürger

## Revisão final

Rafaela Marques

## AGRADECIMENTOS

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento — ITDP, entende que o debate sobre gênero e mobilidade é urgente e precisa ser incorporado de forma transversal na construção de políticas públicas para a garantia do direito à cidade.

O projeto "**O acesso de mulheres e crianças à cidade**" foi desenvolvido com recursos do ITDP e é o primeiro estudo da instituição com enfoque em questões de gênero no Brasil.

Gostaríamos de agradecer especialmente às organizações ActionAid, Casa da Mulher do Nordeste, Coletivo Casa Lilás e SOS Corpo, que contribuíram com a definição do escopo deste estudo. Agradecemos também à Escola de Ativismo, ao IEMA — Instituto de Energia e Meio Ambiente e à Veridiana Campos, por contribuírem na construção de pontes com organizações e mulheres que trabalham pela equidade de gênero no Recife e Região Metropolitana do Recife. Não teria sido possível aprofundar tanto o entendimento sobre os desafios das mulheres e crianças no acesso à cidade sem a valiosa colaboração da sociedade civil organizada.

# SUMÁRIO

06	<b>Apresentação</b>
10	<b>1. Planejamento sensível ao gênero</b>
12	<b>2. As desigualdades de gênero, raça e classe</b>
18	<b>3. A cidade das mulheres e crianças: estudo de caso do Recife e Região Metropolitana</b>
18	3.1. Objetivos e metodologia do estudo de caso
22	3.2. Resultados do estudo de caso
22	A. A visão geral sobre a cidade
23	a.1. Poder público: ausente na cidade e no imaginário
24	a.2. Violência, gênero e mobilidade
25	a.3. A cidade das mulheres e a cidade dos homens
27	B. O bairro em que vivem e circulam
27	b.1. Mobilidade a pé, infraestrutura e manutenção
30	b.2. Iluminação pública
30	b.3. Ruas vivas e a sensação de segurança
33	C. Os filhos e a cidade proibida para brincar
36	D. Segurança viária
38	E. Visões gerais sobre o transporte público
38	e.1. Transporte público: percepções iniciais
39	e.2. A importância do transporte público
40	e.3. O custo do transporte público
41	e.4. O sistema de informações e a confiabilidade no sistema
42	F. O BRT
43	f.1. Percepções sobre o sistema de BRT
44	f.2. Os terminais de integração e as estações de BRT
47	f.3. A lotação nos veículos
49	G. O ônibus convencional, as paradas e o transporte alternativo
49	g.1. Percepções sobre o sistema de ônibus convencional
52	g.2. As paradas de ônibus
54	g.3. O transporte complementar: vans, kombis e moto táxi
55	H. O assédio
56	h.1. Reações e enfrentamento
58	I. A bicicleta: um objeto de desejo
58	i.1. Percepções sobre o uso da bicicleta
59	i.2. As restrições e condicionantes para o uso da bicicleta
60	i.3. A bicicleta como libertação
61	J. Uma cidade para ser feliz

<b>67</b>	<b>4. Panorama do Recife e Região Metropolitana do Recife</b>
71	4.1. Mobilidade a Pé
72	4.2. Mobilidade na rede de transporte público
77	4.3. Mobilidade por bicicleta
82	4.4. Oportunidades na Região Metropolitana do Recife
85	4.5. Mobilidade e renda
87	4.6. Mobilidade, assédio e violência sexual
<b>90</b>	<b>5. Recomendações e indicadores de impacto sobre o acesso de mulheres e crianças à cidade</b>
91	5.1. Mobilidade a pé e uso e ocupação do solo
96	5.2. Mobilidade por bicicleta
99	5.3. Segurança viária
102	5.4. Transporte público
112	5.5. Habitação e infraestrutura urbana
115	5.6. Assédio e violência sexual
118	5.7. Cuidados com os filhos
122	5.8. Gastos com o transporte
124	5.9. Gestão e políticas públicas
<b>126</b>	<b>6. Conclusões</b>
<b>127</b>	<b>7. Referências bibliográficas</b>
<b>131</b>	<b>8. Anexos</b>
131	8.1. Questionário de recrutamento para os grupos focais
135	8.2. Roteiro para discussão com os grupos focais

# APRESENTAÇÃO

Mulheres e crianças enfrentam grandes desafios para exercer o direito à cidade e acessar as oportunidades oferecidas no espaço urbano. Nossas cidades têm sido sistematicamente planejadas e construídas a partir de padrões que reforçam as desigualdades de classe, raça e gênero, limitando também a convivência e circulação de pessoas segundo a idade e habilidades físicas, sobretudo quando estas desigualdades se entrecruzam.

Embora tenhamos avançado nas políticas que garantem o direito à cidade e que, recentemente, o transporte tenha sido incluído no rol dos direitos sociais<sup>1</sup>, as políticas de transporte e de uso e ocupação do solo urbano continuam a ser pensadas separadamente. Como resultado, nossas cidades e, sobretudo, regiões metropolitanas, se consolidam como ocupações espraiadas, com alta concentração de oportunidades — empregos, serviços, saúde, educação, lazer e cultura nas áreas centrais, com as pessoas mais pobres morando nas periferias e sistemas de transporte inadequados ou precarizados.

As intervenções urbanas mais comuns continuam sendo em favor de vias para circulação de transporte individual motorizado, que servem a uma minoria da população que se desloca neles.

Temos dedicado a maior parte do espaço do sistema viário das nossas cidades para o carro. Segundo o diagnóstico do Plano de Mobilidade de São Paulo<sup>2</sup> o sistema viário da cidade tem aproximadamente 17.000 km de vias, dos quais apenas 4.500 km são utilizados pela rede de transporte coletivo por ônibus. Desse total de 4.500 km de vias por onde circulam ônibus, aproximadamente 87% são em vias onde o espaço é compartilhado com outros modos de transporte. No Recife, dos quase 2.600 km do sistema viário da cidade, apenas 1% apresenta algum tipo de prioridade para a circulação de ônibus, sejam eles do sistema convencional ou BRT<sup>3</sup>.

Além disso, o estudo sobre políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro<sup>4</sup>, lançado em 2017 pelo ITDP Brasil, revelou que 35% da área construída em edificações de uso residencial é destinada para áreas de garagens. Quando considerados todos os tipos de edificações, esse percentual chega a 43%.

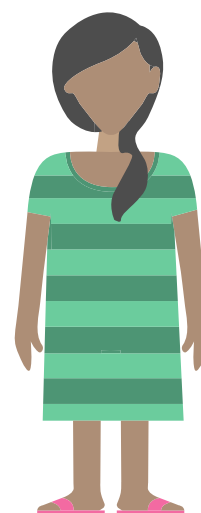
---

1 A [Emenda Constitucional nº 90](#), promulgada em setembro de 2015, incluiu o transporte entre os direitos sociais garantidos pela Constituição Federal.

2 SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. Secretaria Municipal de Transportes. [PlanMob/SP 2015 - Plano de Mobilidade de São Paulo](#). 2015.

3 Cálculo realizado pelo ITDP Brasil com base em dados disponibilizados pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, em 2017.

4 ITDP. [Políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro: análise dos efeitos da legislação no desenvolvimento urbano](#). ITDP Brasil, 2017.



Esse padrão de desenvolvimento tem implicações diretas na maneira desigual com que homens e mulheres vivenciam a cidade.

A *Nova Agenda Urbana*, adotada durante a Habitat III — Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável, realizada em Quito, Peru, em 2016, tem entre as principais disposições para viabilizar cidades inclusivas:

- A promoção da mobilidade urbana sustentável sensível à idade e ao gênero, acessível para todos, e que permita a participação nas atividades sociais e econômicas nas cidades, com integração das políticas de mobilidade e desenvolvimento territorial, por meio:
  - Da expansão da infraestrutura acessível, segura, eficiente e sustentável para o transporte público e para os modos ativos — como a caminhada e bicicleta, priorizando-os sobre o transporte motorizado individual;
  - Do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável, para minimizar as necessidades de grandes deslocamentos, em particular das pessoas mais pobres, e com a promoção de habitação de interesse social, estimulando a mistura de classes e oferta de oportunidades de trabalho e serviços;
  - Da coordenação entre mobilidade e planejamento do uso do solo, para reduzir as necessidades de viagens, aumentar a conectividade entre as áreas urbanas e rurais.
- O fomento de políticas habitacionais sensíveis à idade e ao gênero, para a provisão de habitação de qualidade, acessível — física e economicamente, bem localizada, conectada ao tecido urbano, em áreas com vasta oferta de atividades e serviços de educação e saúde;
- A promoção da participação sensível à idade e ao gênero em todas as etapas do processo de planejamento da política urbana, incluídas a conceituação, o desenho, financiamento, implementação, avaliação e revisão;
- A provisão de redes bem desenhadas de ruas seguras, acessíveis, verdes e de qualidade e outros espaços públicos acessíveis a todos, livres de crimes e violência, incluindo o assédio sexual e a violência de gênero.

Todo planejamento é, em geral, feito sem examinar as questões de gênero, como se este já fosse um aspecto equânime. Segundo Carolin Moser<sup>5</sup>, "a suposição de que o gênero é simplesmente outro componente neutro que pode ser integrado nas tradições de planejamento existentes é altamente problemática". Como as estruturas e processos tradicionais de planejamento não estão preparados para abordar a perspectiva de gênero, os ciclos de monitoramento e avaliação das políticas públicas por consequência também não consideram essa dimensão.

---

<sup>5</sup> MOSER, Carolin. O. N. *Gender planning and development: Theory, Practice & Training*. London and New York: Routledge, 2003. Pg. 86.

Identificando essa lacuna, o ITDP Brasil se propôs a formular indicadores que possam contribuir para o monitoramento e avaliação de políticas públicas de mobilidade e desenvolvimento urbano a partir da perspectiva de gênero. Em consonância com a [Política Nacional de Mobilidade Urbana](#) e com o [Estatuto da Cidade](#), este conjunto pode contribuir para mensurar o impacto dessas políticas no acesso de mulheres e crianças à cidade.

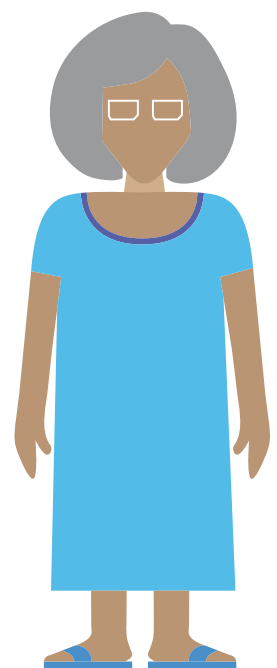
É importante ressaltar que a utilização do termo gênero com o significado de questões relacionadas às mulheres é insuficiente para abarcar discussões relativas à identidade de gênero, que extrapola os limites da oposição homem/mulher. Embora estejamos avançando no entendimento sobre questões de gênero, mobilidade e acesso à cidade, sabemos que ainda é preciso explorar quais os interesses e necessidades das pessoas transgênero e pessoas não-binárias para um planejamento sensível ao gênero mais amplo. Reconhecendo essas limitações de escopo, consideramos importante ressaltar que neste trabalho buscamos aprofundar o conhecimento sobre os interesses e necessidades de mulheres cisgênero e crianças no acesso à cidade.

Para garantir um processo sólido de planejamento sensível ao gênero, considerando as disposições da [Nova Agenda Urbana](#), os princípios do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável, a vivência da cidade na experiência das mulheres do Recife e dos municípios da sua região metropolitana, e o panorama de desigualdade de gênero, raça e classe, o ITDP desenvolveu este estudo com os seguintes objetivos:

- Contribuir para o entendimento dos interesses e necessidades das mulheres quanto ao acesso às oportunidades da cidade, sobretudo pela ótica dos desafios e limitações vivenciados pelas mulheres negras e pobres em suas tentativas de ao exercer o seu direito à mobilidade;
- Considerar, **a partir da ótica das mães**, para onde vão as crianças na cidade e como suas necessidades de cuidado e mobilidade impactam a vida e os padrões de viagem das mulheres;
- Promover a adoção de um planejamento sensível ao gênero para uma cidade mais sustentável e equitativa, por meio da elaboração transparente e participativa de instrumentos de planejamento urbano que contenham metas, indicadores e sistema de monitoramento efetivo para acompanhamento da melhoria do acesso de mulheres e crianças às oportunidades da cidade.



O resultados do estudo estão organizados em seis capítulos. O primeiro traz as considerações necessárias para a construção de um planejamento sensível ao gênero; o segundo apresenta um diagnóstico das desigualdades de gênero, raça e classe segundo a realidade brasileira. O capítulo 3 retrata o processo de construção e os resultados da pesquisa qualitativa realizada com mulheres para o estudo de caso do Recife e Região Metropolitana do Recife, o capítulo 4 traça o panorama do Recife e de sua região metropolitana apresentando dados e análises de aspectos da mobilidade urbana e do acesso à cidade sob a perspectiva de gênero. Com base na pesquisa qualitativa e análise de dados, o capítulo 5 apresenta as recomendações necessárias ao planejamento de uma cidade sensível ao gênero e uma série de indicadores que podem contribuir para o monitoramento do acesso de mulheres e crianças à cidade. Por fim, o capítulo 6 aponta as conclusões gerais deste estudo.





## PLANEJAMENTO SENSÍVEL AO GÊNERO

O planejamento sensível ao gênero deve considerar não apenas as diferenças quanto aos papéis que homens e mulheres desempenham na sociedade, mas também o fato de que cada gênero têm interesses/necessidades<sup>6</sup> específicos, que podem ser de caráter prático ou estratégico.

Carolin Moser<sup>7</sup> aponta que os interesses/necessidades práticos surgem das condições reais vivenciadas pelas mulheres, dadas pelo papel que ocupam em um contexto de desigualdade de gênero, e geram demandas para resolução de desafios e problemas imediatos. Quando atendidos, melhoram a vida das mulheres sem, contudo, modificar a divisão do trabalho ou questionar a desigualdade a que estão submetidas dentro da estrutura social. Os interesses/necessidades estratégicos são aqueles ligados às relações de subordinação de gênero, variando de acordo com situações específicas — dadas muitas vezes pela sobreposição dos recortes de raça e classe, por exemplo. Como se relacionam com a estrutura da divisão do trabalho, de poder e controle, são interesses mais profundos, que em geral lidam com questões como o patriarcado, a violência de gênero, a desigualdade salarial e o controle sobre o próprio corpo. Quando atendidos, esses interesses estratégicos ajudam a promover de fato uma maior equidade, já que transformam as relações desiguais entre homens e mulheres.

As mulheres têm menos acesso e controle a recursos financeiros ou enfrentam maiores dificuldades para usufruir das oportunidades oferecidas no meio urbano de forma igualitária e segura. Mas quando olhamos para o universo das mulheres de forma mais criteriosa, **é preciso avaliar quem são as mulheres em situação de maior vulnerabilidade, com menor acesso potencial à cidade.**

---

6 Segundo Candida March, Ines Smyth e Maitrayee Mukhopadhyay (MARCH, Candida; SMYTH, Ines; MUKHOPADHYAY, Maitrayee. A guide to Gender-Analysis Frameworks. Oxford. Oxfam BG, 2005.), Maxine Molyneux fez, pela primeira vez, a distinção entre os termos "prático" e "estratégico", segundo o conceito de interesses de gênero. Essa distinção foi adaptada por Caroline Moser para a área de planejamento, utilizando o conceito de "necessidades de gênero". Porém, o uso do termo necessidades tem sido criticado, pois sugeriria que as mulheres são receptoras passivas de medidas assistenciais determinadas por planejadores externos. Em oposição, o termo "interesses" é um conceito mais ativo, porque implica que as próprias mulheres definem suas demandas.

7 MOSER, Carolin. O. N. Gender planning and development: Theory, Practice & Training. London and New York. Routledge, 2003, e MARCH, Candida; SMYTH, Ines; MUKHOPADHYAY, Maitrayee. A guide to Gender-Analysis Frameworks. Oxford. Oxfam BG, 2005.

Vulnerabilidade não é necessariamente sinônimo de pobreza, embora possam estar relacionadas. Vulnerabilidade significa ausência de defesa, insegurança e/ou exposição ao risco. O conceito abrange dois aspectos: um externo, relacionado aos riscos, choques e situações de estresse aos quais um indivíduo ou família está sujeito; e um interno, que abrange a incapacidade de defesa ou a ausência de meios para lidar com o problema sem se submeter a perdas ou danos<sup>8</sup>.

Se, no recorte de gênero, considerarmos as questões de raça e classe social como fatores que potencializam a vulnerabilidade, são as mulheres negras e pobres, moradoras de áreas periféricas menos servidas de infraestrutura urbana, com pouca diversidade de atividades e serviços, que estão em um grupo mais vulnerável. Seus interesses e necessidades para acessar as oportunidades da cidade de forma mais justa e segura são peculiares à sua vivência, pois estas mulheres precisam lidar com a exposição ao risco de forma diferente das mulheres que vivem, por exemplo, em áreas mais centrais, em bairros privilegiados mais bem servidos de infraestrutura urbana e com grande oferta de serviços e empregos.

---

<sup>8</sup> CHAMBERS, Robert. [Editorial Introduction: Vulnerability, Coping and Policy](#). IDS Bulletin, vol. 20, n. 2. Sussex. Institute of Development Studies, 1989.

## 2 AS DESIGUALDADES DE GÊNERO, RAÇA E CLASSE

Segundo o [Relatório do Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento](#) — PNUD<sup>9</sup>, de 2016, o Brasil cairia 19 posições no ranking do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) se fossem consideradas as desigualdade sociais. No mesmo estudo, no Índice de Desigualdade de Gênero o Brasil ocupava a 92ª posição entre os 159 países classificados.

As mulheres sofrem as opressões e desigualdades segundo sua "raça, classe, história colonial e posição que ocupam na ordem econômica internacional"<sup>10</sup> e, embora tenham interesses gerais em comum, os interesses específicos serão determinados em grande parte por esses fatores. Assim, é necessário considerar a análise de gênero com recortes de raça e classe para o desenho, implementação, monitoramento e avaliação de políticas públicas de mobilidade e direito à cidade, como forma de reconhecer que vivemos em uma sociedade fortemente marcada por desigualdades, mesmo entre pessoas do mesmo gênero.

O [Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça](#)<sup>11</sup>, estudo produzido, em 2017, pelo IPEA em parceria com a ONU Mulheres, traz dados com recortes de sexo e cor/raça, que permitem compreender a situação de maior vulnerabilidade em que se encontram as mulheres negras. Segundo o relatório, o número de lares chefiados por mulheres aumentou significativamente no Brasil nos últimos 20 anos, especialmente nas áreas urbanas. Em 2015, cerca de 43% dos domicílios urbanos tinham mulheres como responsáveis, enquanto em 1995 essa proporção era de 25%.

---

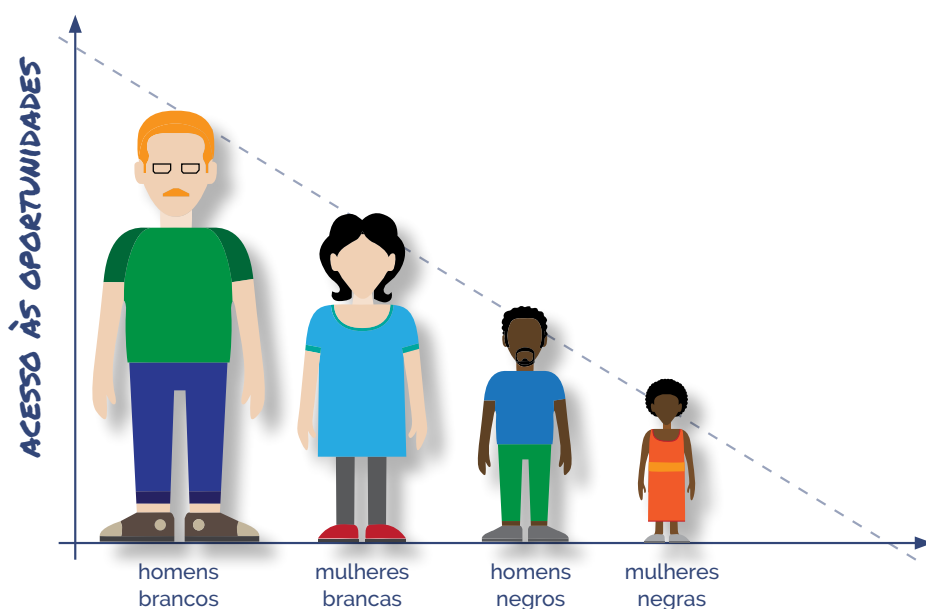
9 PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. [Human Development Report 2016: Desenvolvimento Humano para todos](#), 2017.

10 MOSER, Carolin. O. N. *Gender planning and development: Theory, Practice & Training*. London and New York: Routledge, 2003. Pg. 74.

11 IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. [Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 a 2015, 2017.

Tanto as mulheres brancas como as negras têm mais anos de estudo que os homens brancos e negros respectivamente, porém isso não garante a elas melhor participação no mercado de trabalho. O acesso às oportunidades e às maiores rendas segue a seguinte ordem: homens brancos, mulheres brancas, homens negros e mulheres negras. Em 2015, a taxa de desemprego entre as brasileiras negras em idade ativa era o dobro da taxa encontrada entre homens brancos e apenas pouco mais da metade delas participava do mercado de trabalho.

## ACESSO ÀS OPORTUNIDADES DE EMPREGO E RENDA



Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do [Retrato das desigualdades de gênero e raça](#) - 1995 a 2015. Ipea, 2017.

### Taxa de participação das pessoas de 16 anos ou mais de idade, por sexo e cor/raça - Brasil, 1995 a 2015

Homem branco	78.3%
Mulher negra	55.3%

Fonte: [Retratos das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 - 2015. IPEA, 2017.

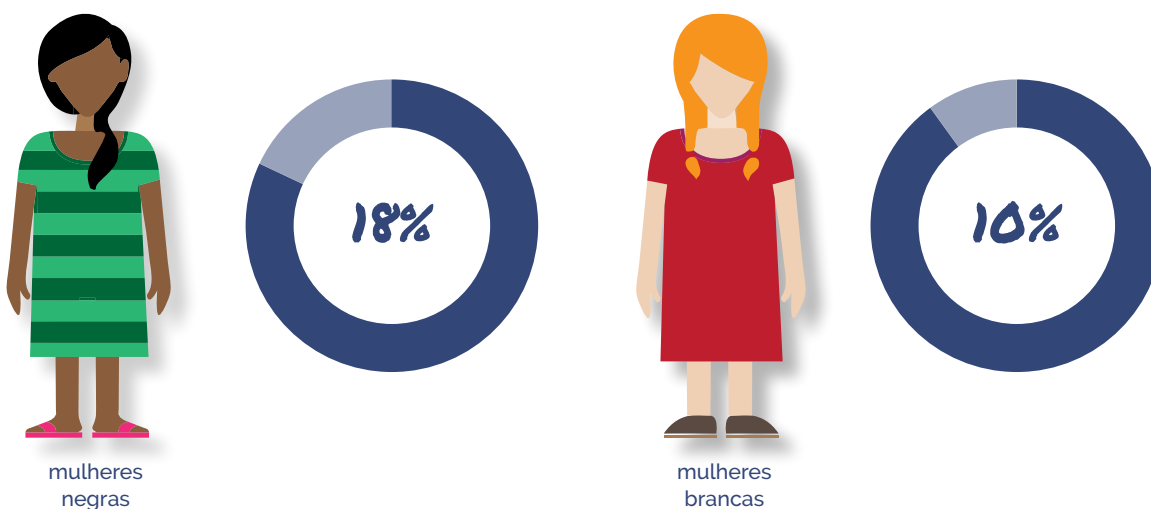
### Taxa de desocupação das pessoas de 16 anos ou mais de idade, por sexo e cor/raça - Brasil, 2015

Homem branco	6,8%
Mulher negra	13,3%

Fonte: [Retratos das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 - 2015. IPEA, 2017.

O trabalho doméstico é a ocupação de 18% das brasileiras negras. Segundo a Organização Internacional do Trabalho, os trabalhadores domésticos representam parte importante da força de trabalho global, mas constituem-se em um grupo particularmente vulnerável<sup>12</sup>.

## OCUPAÇÃO NO TRABALHO DOMÉSTICO REMUNERADO



Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do [Retrato das desigualdades de gênero e raça](#) - 1995 a 2015. Ipea, 2017.

### Proporção de trabalhadoras domésticas no total de ocupadas, por cor/raça - Brasil, 1995 a 2015

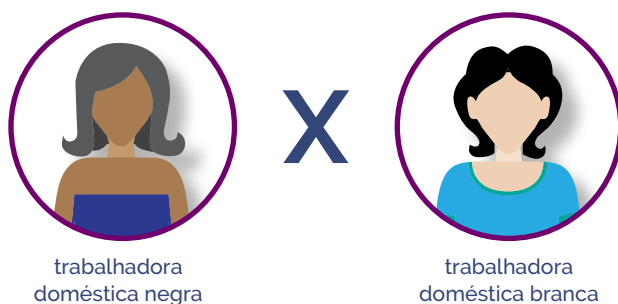
Mulher branca	10,3%
Mulher negra	18%

Fonte: [Retratos das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 - 2015. IPEA, 2017.

12 OIT - ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. [Domestic workers across the world: Global and regional statistics and the extent of legal protection](#). Genebra, 2013.

Essa vulnerabilidade também se reflete na renda das mulheres. Em 2015, a renda da trabalhadora doméstica negra correspondia a **88% do valor do salário mínimo** e a **84% da renda média das trabalhadoras domésticas brancas**.

## REMUNERAÇÃO NO TRABALHO DOMÉSTICO EM 2015



Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do [Retrato das desigualdades de gênero e raça](#) – 1995 a 2015. Ipea, 2017.

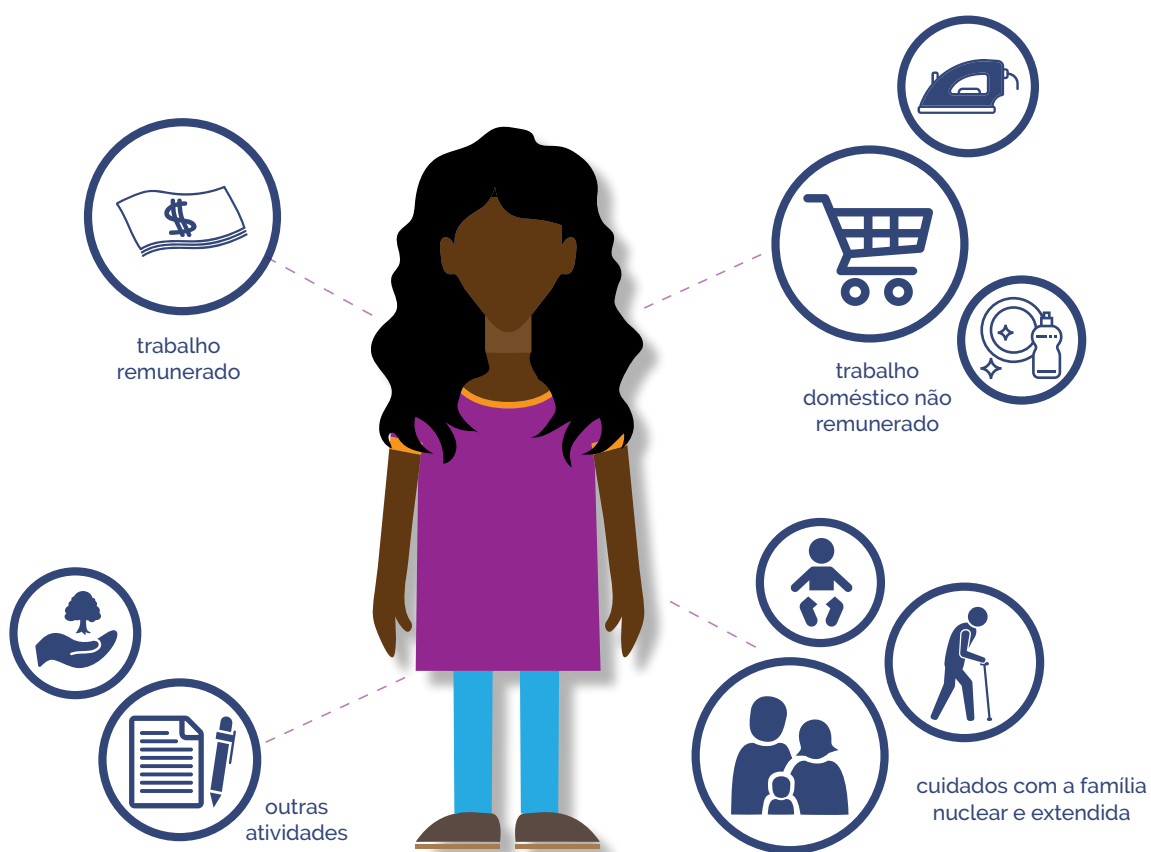
### Rendimento médio mensal das trabalhadoras domésticas, por cor/raça – Brasil, 1995 a 2015

Cor/Raça	1995	2015
Mulher branca	R\$ 491,80	R\$ 824,40
Mulher negra	R\$ 417,80	R\$ 694,10
Diferença	85%	84%

Fonte: [Retratos das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 - 2015. IPEA, 2017.

O acúmulo de funções pelas mulheres resulta no que ficou conhecido como tripla jornada de trabalho, que inclui as atividades relativas ao trabalho remunerado, trabalho doméstico não remunerado e os cuidados com família nuclear e estendida. Esse conceito, entretanto, não deixa de ser uma simplificação da divisão do trabalho, pois muitas vezes as mulheres ocupam seu tempo com outras atividades, como os estudos, por exemplo.

## JORNADA DE TRABALHO



Elaborado pelo ITDP Brasil

Ainda de acordo com o [Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça](#), em 2015, as mulheres brasileiras trabalharam, em média, 7,5 horas a mais que os homens por semana. Elas gastaram 25 horas por semana em média com os trabalhos domésticos enquanto os homens dedicaram apenas 10 horas do seu tempo para essas atividades. Os dados do estudo revelam também que quanto menor a renda, maior é a desigualdade entre mulheres e homens em relação ao tempo dedicado para o trabalho doméstico.



**Média de horas semanais dedicadas aos afazeres domésticos pela população ocupada de 16 anos ou mais de idade, por sexo e faixa de renda no trabalho principal - Brasil, 2015**

Faixa de renda	Homens	Mulheres
Até 1 SM	10,6 horas	23,8 horas
Mais de 1 a 3 SM	10,0 horas	19,0 horas
Mais de 3 a 5 SM	9,5 horas	16,8 horas
Mais de 5 a 8 SM	9,4 horas	15,5 horas
Mais de 8 SM	8,3 horas	12,9 horas

Fonte: [Retratos das Desigualdades de Gênero e Raça](#) - 1995 - 2015. IPEA, 2017.

Outro aspecto onde as desigualdades de gênero e raça são marcantes se refere à questão da violência. O [Mapa da Violência 2015 – Homicídios de mulheres no Brasil](#)<sup>13</sup>, revela que entre os anos de 2003 e 2013 houve uma queda de 11,9% na taxa de homicídios de mulheres brancas e um aumento de 19,5% da taxa entre mulheres negras. O estudo aponta que nessa década houve um aumento de 54% no número de homicídios de mulheres negras e que em 2013 morreram assassinadas aproximadamente 67% mais meninas e mulheres negras do que brancas.

As estatísticas de homicídios por arma de fogo seguem essa mesma disparidade racial. Entre 2003 e 2014 houve uma queda de 26,1% no número de assassinatos de pessoas brancas e um aumento de 46,9% para pessoas negras. Segundo o [Mapa da Violência - Homicídios por armas de fogo no Brasil](#), em 2016<sup>14</sup>, morreram 2,6 vezes mais negros do que brancos vítimas de armas de fogo no Brasil — cinco óbitos a cada hora. Cerca de 95% eram homens, majoritariamente jovens de 15 a 29 anos.

13 FACULDADE LATINO AMERICANA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - FLACSO BRASIL. [Mapa da Violência 2015 - Homicídio de Mulheres no Brasil](#). FLACSO, 2015.

14 FACULDADE LATINO AMERICANA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - FLACSO BRASIL. [Mapa da Violência 2016 - Homicídios por armas de fogo no Brasil](#). FLACSO, 2016.

# 3 A CIDADE DAS MULHERES E CRIANÇAS: ESTUDO DE CASO DO RECIFE E REGIÃO METROPOLITANA

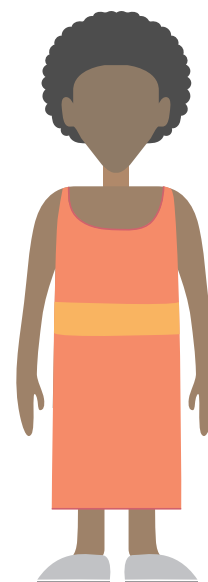
## 3.1. OBJETIVOS E METODOLOGIA DO ESTUDO DE CASO

Tendo o cenário brasileiro como referência, para construir um melhor entendimento sobre como essas questões impactam a vida das mulheres na cidade e para subsidiar o desenho de indicadores com impacto no acesso de mulheres e crianças à cidade, o ITDP Brasil desenvolveu um estudo de caso no Recife, Pernambuco, e municípios da região metropolitana para:

- Conhecer a visão dos grupos de mulheres sobre a cidade;
- Investigar as condições dos bairros em que vivem;
- Aprofundar a dimensão dos cuidados com os filhos;
- Entender como é a vivência de seus filhos pequenos na cidade;
- Conhecer suas percepções sobre o sistema de transportes;
- Conhecer seus desejos para uma cidade mais equitativa;
- Coletar informações para subsidiar o desenho de indicadores com impacto no acesso de mulheres e crianças à cidade.

A pesquisa com mulheres foi desenvolvida utilizando a técnica qualitativa de grupos de discussão ou grupos focais. O grupo focal tem o formato de uma discussão encadeada onde se registram as impressões e reações das pessoas em relação a determinado assunto. A conversa envolve um compartilhamento inicial de impressões a partir das quais vão se explorando outros conteúdos e os diferentes pontos de vista dos participantes. Assim, é possível explorar conteúdos específicos buscando identificar os interesses e expectativas dos indivíduos, mas também os aspectos comuns, entendidos como os interesses do grupo<sup>15</sup>.

As participantes foram selecionadas segundo os critérios elencados no questionário de recrutamento<sup>16</sup>, considerando idade, modo de transporte principal, nível de conforto, raça, idade dos filhos e ocupação. Os grupos reuniram entre 8 e 12 mulheres, com perfis semelhantes. Foram realizados cinco grupos de discussão com as seguintes composições:



15 GONDIM, Sônia M. G. [Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos](#). Paidéia, 2003.

16 Anexo I.

**Dois grupos:**

- De mulheres entre 17 e 35 anos de idade, moradoras de comunidades ou bairros da periferia do Recife;
- Usuárias do transporte público (metrô, BRT, ônibus convencional, vans, mototáxi), bicicleta ou que caminham para realizar suas atividades (as participantes não poderiam ter ou usar carro e/ou moto própria nos deslocamentos diários);
- Com 70% das mulheres da classe D e 30% da classe E ou C, segundo nível de conforto pelo sistema de pontos do *Critério Brasil 2015*<sup>17</sup>;
- Com no mínimo 50% de mulheres negras;
- Com 50% de mães com filhos entre 0 e 6 anos de idade;
- Com duas estudantes;
- E no máximo duas mulheres desempregadas.

**Dois grupos:**

- De mulheres a partir de 40 anos de idade, moradoras de comunidades ou bairros da periferia do Recife;
- Usuárias do transporte público (metrô, BRT, ônibus convencional, vans, mototáxi), bicicleta ou que caminham para realizar suas atividades (as participantes não poderiam ter ou usar carro e/ou moto própria nos deslocamentos diários);
- Com 70% das mulheres da classe D e 30% da classe E ou C, segundo nível de conforto pelo sistema de pontos do *Critério Brasil 2015*;
- Com no mínimo 50% de mulheres negras;
- Com duas mulheres acima de 65 anos;
- E no máximo duas mulheres desempregadas.

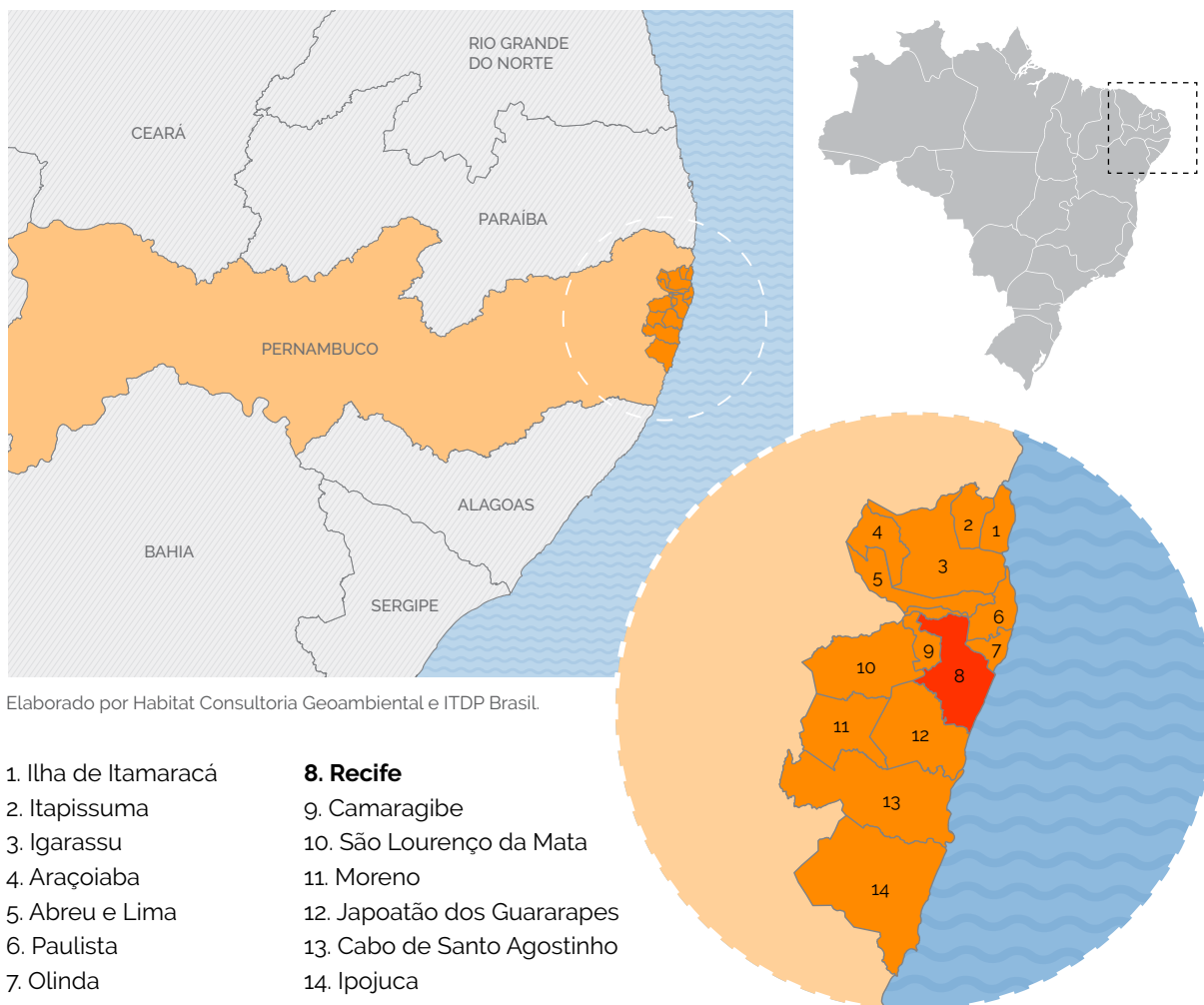
**Um grupo:**

- De mulheres entre 17 e 35 anos de idade, moradoras de comunidades ou bairros da periferia de municípios da Região Metropolitana do Recife, com pelo menos duas mulheres de Olinda, duas mulheres de Paulista, duas mulheres de Igarassú e duas mulheres de Camaragibe.
- Usuárias do transporte público (metrô, BRT, ônibus convencional, vans, mototáxi), bicicleta ou que caminham para realizar suas atividades (as participantes não poderiam ter ou usar carro e/ou moto própria nos deslocamentos diários);
- Com 70% das mulheres da classe D e 30% da classe E ou C, segundo nível de conforto pelo sistema de pontos do *Critério Brasil 2015*;
- Com no mínimo 50% de mulheres negras;
- Com 50% de mães com filhos entre 0 e 6 anos de idade;
- Com duas estudantes;
- E no máximo duas mulheres desempregadas.

---

17 ABEP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISA. [Critério de classificação econômica Brasil - Critério Brasil 2015 e atualização da distribuição de classes para 2016.](#)

## Recife e Região Metropolitana do Recife



O roteiro para entrevista<sup>18</sup> com os grupos focais de mulheres foi estruturado a partir da primeira troca sobre a experiência das mulheres no Recife e região metropolitana, em oficina<sup>19</sup> realizada no dia 3 de maio de 2017, com a participação de instituições locais e nacionais que trabalham pela promoção da equidade de gênero e raça, abordando os seguintes temas:

<sup>18</sup> Anexo II.

<sup>19</sup> A oficina "Mulheres, crianças e acesso à cidade", promovida pelo ITDP Brasil no Recife no dia 3 de maio de 2017, contou com a participação de representantes das seguintes instituições: ActionAid, Ameciclo, Coletivo Casa Lilás, Centro de Prevenção às Dependências - CPD, Casa da Mulher do Nordeste, Escola de Ativismo, Favela News, Fórum Estadual de Reforma Urbana - FERU, Fórum de Mulheres de Pernambuco - FMPE, Fundo Socioambiental CASA, Núcleo de Mulheres Negras Leila Gonzales, Meu Recife, PartidA, Projeto Ciranda, SOS Corpo, Universidade de Pernambuco - UPE, Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. O encontro teve como objetivos: identificar/aprofundar os limites da mobilidade e acesso à cidade de mulheres em situação vulnerável; construir coletivamente uma visão da Cidade Desejada, foco na mobilidade; priorizar os aspectos a serem tratados com maior urgência e apresentar propostas e iniciativas para essas prioridades; contribuir para a articulação das instituições participantes e aumentar sua capacidade para construir demandas para as políticas públicas de mobilidade, desenvolvimento urbano e direito à cidade.

## **1. Visão sobre a cidade**

## **2. Bairros onde moram**

- Infraestrutura e manutenção
- Condições de mobilidade a pé
- Iluminação
- Barreiras e conexões
- Segurança

## **3. Crianças:** educação e lazer

## **4. Segurança viária**

## **5. Transporte público:** ônibus convencional, BRT e metrô

- Confiabilidade: informações/horários/ local/modo
- Infraestrutura: pontos/estações/veículos
- Frequência e tempo de espera
- Transporte complementar
- Tarifas e renda
- Violência

## **6. Bicicleta:** percepções

## **7. A cidade desejada**

Cada grupo de mulheres conversou por cerca de duas horas sobre os temas, a partir dos estímulos da moderação e de um roteiro de perguntas previamente estruturado. Todas as reuniões foram gravadas e transcritas. As identidades das participantes foram preservadas nas transcrições e nesta avaliação.

O relato a seguir apresenta os resultados dessa pesquisa qualitativa, realizada no Recife nos dias 17 e 18 de agosto de 2017.

## 3.2. RESULTADOS DO ESTUDO DE CASO

OS RESULTADOS DESTE ESTUDO REFLETEM A PERCEPÇÃO DAS ENTREVISTADAS SOBRE OS TEMAS DA CIDADE E MOBILIDADE URBANA E NÃO TÊM UM "OLHAR TÉCNICO". TRATA-SE DA VISÃO SUBJETIVA DAS PARTICIPANTES, ISTO É, COMO ELAS VIVEM E SENTEM AS SITUAÇÕES TRATADAS.

### A. A VISÃO GERAL SOBRE A CIDADE

No estudo de caso do Recife e municípios da sua região metropolitana, existem quatro assuntos que perpassam toda a discussão sobre mobilidade urbana e o acesso à cidade na visão das mulheres:

1. A violência, principalmente a violência sexual contra a mulher;
2. O impacto da qualidade do transporte público em toda a cadeia da vida cotidiana;
3. O comportamento individualista e desrespeitoso dos moradores da cidade;
4. O generalizado descaso do poder público com a cidade e, em particular, com os grupos de maior vulnerabilidade social e econômica.

Assim, todos os assuntos abordados na pesquisa são analisados sob estes enfoques.

Já no momento inicial da conversa com os grupos — reservado para apresentações das participantes, onde se pergunta genericamente sobre a cidade —, a violência, a má qualidade dos serviços, a carência de equipamentos públicos, a ausência de cidadania e a falta de oportunidades para a camada mais pobre da população são mencionadas espontaneamente por todas as participantes, independente da idade ou do local de moradia.

As únicas impressões genuinamente positivas da cidade vêm das moradoras de Olinda, em menor escala em um dos grupos de mulheres mais velhas, dadas pela questão da cultura, sobretudo a cultura afro-brasileira.

*"Multicultural, assim, tem os dois lados, tem o lado que é cultural, é massa e o outro lado que é mais, acho que desigual, que tem dificuldade de ônibus, tem assalto e em alguns lugares é difícil o acesso, basicamente isso." (Participante de Olinda em grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

Por um lado, estas percepções negativas vêm acompanhadas por uma emocionalidade de raiva e indignação e, por outro, pelo medo de se viver no Recife e Região Metropolitana do Recife. Na vida cotidiana essas mulheres saem de casa com medo, circulam pelo bairro e pela cidade com medo e voltam para casa com medo.



*Nós vamos daqui para ali a gente não sabe se volta, se vai acontecer alguma coisa; ... hoje em dia você não sabe se vai para aquele lugar se vai voltar, qual a intenção daquela pessoa ali e o que vai acontecer, não está fácil, então muita gente tem medo a gente por ser mulher, nós temos aquela insegurança porque é muita coisa acontecendo com mulheres.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

### A.1. PODER PÚBLICO: AUSENTE NA CIDADE E NO IMAGINÁRIO

É surpreendente a ausência de menções e queixas diretamente dirigidas ao governo. Como menções ao poder público são mínimas, tem-se a impressão que na visão das mulheres ele não só está ausente da gestão da cidade e de seus equipamentos, como sequer aparece de forma explícita como parte da solução de alguns problemas. Isto nos permite supor a descrença na capacidade do Estado em resolver ou minimizar os desafios da cidade.

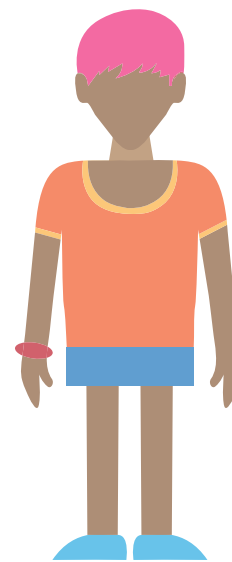
A sensação que fica é a de desamparo, onde estas mulheres têm que contar com a sorte, com "deus" e com a rede de solidariedade que criam com seus familiares, amigos e vizinhos. Voltar para casa com vida, não ser assaltada ou não sofrer violência sexual deve-se a um destes fatores.



*O problema daqui de Recife é isso que as mulheres estão falando, é péssimo. É ônibus, é rua, a gente é roubada, matada. As mulheres sofrem muito, é estuprada. A gente que é mulher sofre muito por causa desses caras. E é assim, mesmo a vida aqui, o mundo é assim mesmo. A gente vai trabalhar com medo, entendeu?” (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*



*No lugar que eu ando é muito esquisito, eu não encontro ninguém, mas nunca fui assaltada, graças a Deus, nunca fui estuprada, nunca fui roubada, graças a Deus. Eu tenho sorte, glória a Deus!” (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*



## A.2. VIOLÊNCIA, GÊNERO E MOBILIDADE

A violência marca todos os acontecimentos da vida destas mulheres e condiciona e/ou limita sua mobilidade. As agressões experimentadas pelas mulheres referem-se ao roubo, principalmente de bolsas e celulares; à violência sexual — do assédio ao estupro; à violência do trânsito e aos homicídios — sobretudo nos bairros onde moram. De todas as formas de violência a que estão submetidas, seu maior medo é o do estupro.



*Por ser mulher, não é, a gente não tem medo só de assalto. Eu acho que a gente já sai de casa rezando, pedindo que nada aconteça, pode ser de manhã, pode ser à tarde, pode ser à noite, eu acho que a mulher hoje já perdeu o medo do escuro.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*“Não. Assim, sobre assalto, eu estou falando assim, assalto é indiferente entre homem e mulher assaltar. Agora, sobre abuso mesmo, é com as mulheres.”*

Muitas das mulheres já foram vítimas de algum tipo de agressão e a percepção generalizada é a de que hoje não há limites para a violência: ela acontece em todos os lugares, a qualquer hora do dia e da noite, em todos os lugares da cidade: nas ruas do bairro; nas paradas de ônibus; nas estações e terminais do transporte público; dentro dos veículos do transporte público; no espaço público — ruas, praças, no centro da cidade.

*“Não precisa de terreno baldio, escuro não, é no claro mesmo, eles não respeitam hoje em dia mais, não.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

*“No centro também. Por que tanta gente aí na Avenida Guararapes é roubada ali, é roubado. Muita gente é roubada na cara da gente, é roubado. A gente está trabalhando, o ladrão passa, leva o celular. Chega, leva. É muito perigoso. Não tem mais isso mais, não.”*

*“Eu acho que está igual. Por que a violência não está escolhendo pegar homem ou pegar mulher não, está tudo igual.”*



Para elas a violência acontece impunemente, atingindo mulheres, crianças, homens e comerciantes e por isso, a priori, desacreditam em medidas de segurança como iluminação pública ou instalação de câmaras.

*"Eles estão queimando a luz dos postes para poder fazer no escuro e ninguém reconhecer."*

*"A criminalidade não se intimida mais com nada. A gente não se sente mais segura."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

*"Tem câmera no banco não tem? Tem câmera no supermercado, eles estão olhando para câmera e vão fazer."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

Algumas avaliam que em parte esta insegurança se deve à falta de policiamento na cidade em geral, entretanto algumas declararam não confiar nos policiais.



*A gente não tem confiança mais na polícia, são mais ladrões do que os ladrões."*

Como veremos adiante, o movimento e circulação de pessoas nas ruas acaba sendo o principal fator para aumentar a sensação de segurança ao circular pelo espaço público.

### A.3. A CIDADE DAS MULHERES E A CIDADE DOS HOMENS

A cidade é diferente para mulheres e homens?



*Pensando na visão da segurança da mulher, eu acho que sim. Porque o homem, ele tem menos medo do que a mulher. A mulher tem mais medo porque, como eu disse, ela é mais visada, ela não é frágil, mas tem medo porque os homens veem a mulher como um pedaço de carne realmente."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

Principalmente por conta da violência sexual, é inegável que a mobilidade no Recife e RMR tem um recorte de gênero: na visão das entrevistadas, homens e mulheres são afetados de forma diferente. O medo gerado pela violência contra a mulher e a sensação de maior vulnerabilidade acabam condicionando e/ou restringindo sua circulação na cidade. Para enfrentar o medo, elas desenvolvem estratégias para garantir minimamente seu direito de ir e vir com alguma segurança: ajustam seus horários e modo de transporte utilizado; aumentam percursos para reduzir riscos; se fazem acompanhar por outras pessoas; contam com maridos, filhos e parentes para fazer determinados percursos. Em último caso, quando as estratégias não são suficientes, as mulheres deixam de se deslocar e realizar atividades.

As duas situações que geram maior medo são o caminhar de volta para casa, após desembarcar do transporte público, e a espera pelo transporte nas paradas de ônibus. Como veremos com mais detalhes, as condições de infraestrutura dos bairros onde moram e a localização das paradas de ônibus são determinantes para esta sensação de insegurança.

*"Eu acho que o meu (medo) é quando eu estou chegando assim, em andar quando eu estou indo para casa."*



*Não é nem na saída né, é quando eu estou chegando, quando eu estou indo para casa, em nome de Jesus que eu chegue."*



*É na volta quando está escuro e você não sabe quem é que está te esperando no meio do caminho, é só Deus."*

*"É o assalto, estupro em si ronda mais o caminho quando a gente está no ponto." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

## B. O BAIRRO EM QUE VIVEM E CIRCULAM

Os bairros onde moram são marcados pela má qualidade de infraestrutura urbana; uso e ocupação desordenada do solo urbano; mau estado de conservação e manutenção da infraestrutura e do espaço público; insuficiente oferta de serviços e equipamentos públicos. Na visão das mulheres, esses aspectos não só incidem na sua qualidade de vida, como favorecem a violência urbana, aumentando a sensação de insegurança.

### B.1. MOBILIDADE A PÉ, INFRAESTRUTURA E MANUTENÇÃO

Como ainda cabe às mulheres as principais tarefas familiares que precisam ser conciliadas com o trabalho remunerado — levar e buscar as crianças na creche/escola, fazer as compras da casa, efetuar pagamentos, ir ao posto de saúde, etc. —, elas precisam fazer muitos deslocamentos a pé no seu dia-a-dia.

As condições para as caminhadas são muito adversas devido à péssima qualidade da infraestrutura das ruas, calçadas e escadarias; à ausência de manutenção da infraestrutura; pela ocupação desordenada do espaço público e à violência urbana — neste caso foram relatadas principalmente a preocupação com roubo de celulares e bolsas.

As calçadas são um grande obstáculo para caminhabilidade. Segundo as mulheres, elas são inexistentes; estreitas e em péssimas condições de manutenção; tomadas por ambulantes; usadas para circulação de motos ou estacionamento de carros; tomadas pelas construções que avançam sobre o espaço público; cobertas por lixo e lama.

*“É horrível. Quebrada, esburacada. Às vezes a gente vai para pista. Cheia de cocô de cachorro. Na calçada. Coitados dos cadeirantes. Recife é uma capital bonita, tem muitas coisas bonitas em Recife, Pernambuco em geral. Mas, só que o descuido, o descaso, é terrível.”*

*“É péssimo, por que não tem espaço. Você quer andar, lá vem um ciclista. Passa. Se a gente não fizer um gestinho assim, olhar a direção que ele vem, às vezes não dá nem tempo, atropela a gente. Os motoqueiros também a mesma coisa. E os motoqueiros são os piores. Por que eles só andam em velocidade. Vê que vem uma criança, que vem um idoso. Porque com moto não se brinca.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

Em muitos casos a alternativa para caminhar acaba sendo a faixa de circulação dos veículos motorizados, que também se encontram em péssimas condições de manutenção ou sem asfaltamento adequado. Segundo as elas, essa situação é ainda mais grave para os idosos e cadeirantes — mulheres ou não, cuja circulação fica muito comprometida. Carros, cadeirantes, ciclistas, pedestres, motos e edificações e o comércio disputam o mesmo espaço e quem sempre sai perdendo é o pedestre.

*"É terrível, porque a rua que eu moro não tem asfalto. Só tem asfalto no terminal do ônibus. Tem que descer por três ruas para chegar até no Terminal. A rua não é calçada, vai encher de lama, na hora da gente atravessar a lama que desce da rua que não é asfaltada, mela o terminal todinho. Não têm calçada. Porque é só lixo, não tem coletor e eles nem vem pegar. O pessoal coloca lixo até dentro do Canal, que é onde poderia ser a calçada. Alaga tudo."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)



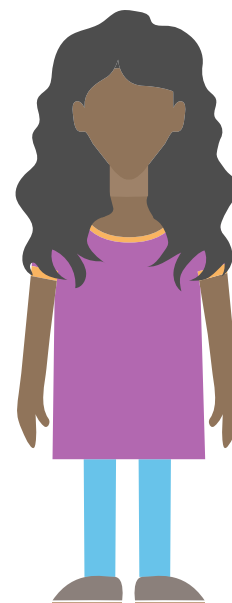
*A gente tem que andar no cantinho da rua porque senão os carros passam por cima. **E a gente que leva criança é uma dificuldade** porque as minhas meninas estudam um pouco distante, **tem que ir a pé porque não tem toda hora dinheiro para andar de carro.**"* (outros municípios 17-35)

Da mesma forma, as escadarias, importantes para acessar a cidade alta — formada em geral por ruas estreitas, onde não há oferta satisfatória de transporte público —, além de terem baixíssima manutenção, são locais potencialmente perigosos e que dificultam a locomoção.

*"Justamente tudo tem que descer para você comprar as suas coisas né, no seu dia-a-dia na sua vida, não entra um carro, não entra uma kombi, não entra nada, as ruas são muito pequenas, e é tudo distante, tudo tem que descer para poder resolver as questões da vida do dia a dia. Ou pegar um coletivo."*



***Porque não tem iluminação, quando dá 9 horas, a luz apaga, quando não apaga, está queimada. A minha filha vem do colégio e chega 11 horas. Eu tenho que descer lá para baixo, por que eu sou mãe solteira, para esperar ela, porque eu tenho medo. Se for para fazer alguma coisa com ela, vai ter que fazer comigo também. Porque mãe é mãe. Ninguém quer sua filha ser estuprada ou morta.** Por que onde eu moro, o mais que tem que é ladrão, polícia nunca chega. A polícia quando chega o ladrão já tem roubado, já tem estuprado, já tem matado. É a realidade, viu?"* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)



A ausência de saneamento e, principalmente, limpeza urbana adequados, gera um sentimento de indignação em quase todas as participantes. A presença do lixo em ruas, calçadas, escadas, praças, rios e praias impacta não só a visão geral sobre a cidade, mas afeta também as condições de mobilidade, principalmente na caminhada.

*"Na minha rua é calçada, mas quando você chegar lá parece uma lagoa verde, a água empocada."*

*"É muito lixo, a cidade está imunda."*

*"Tudo o que passa na televisão: Recife é não sei o quê, é propaganda enganosa, tem muito lixo, cada ponto que passa."*

*"Tem muito lixo nas praias."*

*"Fora os canais que é cheio de lixo."*

*"E lixo está pior ainda minha filha, o que tem de lixo ali naquela Praça da Palma."*



*Algumas (escadas) estão quebradas, alguns degraus quebrados e esses tempos de chuva tem que andar com um cacetinho porque tá tudo cheio de lodo. Com um pedaço de pau para poder descer por causa do lodo."*

A indignação com o estado de manutenção do espaço público não impede que as mulheres reconheçam a responsabilidade dos indivíduos sobre a questão da limpeza urbana.

*"Mas em relação ao lixo, vai da sua população, cada um joga o seu lixo na rua."*

*"Mas é a consciência de cada um."*

## B.2. ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Considerando o medo com que vivem, surpreende a ausência de menções à iluminação pública como fator relevante para garantir a circulação e aumentar a sensação de segurança. Este assunto só é abordado a partir do estímulo da moderação e aparenta ser uma questão pouco relevante para as entrevistadas. Independente da importância atribuída, reconhecem a precariedade da iluminação pública nos bairros em que moram.

*“É, não tem. O problema é você entrar lá de noite e quebrar o pé. Não vê nada, só tem mato, a estrada é de barro.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*“Lá onde eu moro só tem um poste. Uma via bem grande, tem um poste só que tem energia, mas é muito raro, às vezes o que ilumina mesmo é o farol dos carros, as motos. Para eu que tenho filha menina durante o dia é tudo maravilhoso. Mas assim, durante a noite é péssimo.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

## B.3. RUAS VIVAS E A SENSAÇÃO DE SEGURANÇA

De todos os aspectos negativos mencionados, um dos que têm maior impacto sobre seus deslocamentos são as ruas com pouca circulação de pessoas. Esta situação ocupa o segundo lugar na “hierarquia do medo” e acaba impondo a estas moradoras — e também aos comerciantes locais na visão delas — uma espécie de toque de recolher espontâneo.

Ruas sem movimento, comércios fechados – somados aos vazios urbanos –, reforçam a sensação de insegurança, impõem mudanças de hábito e a adoção de estratégias para lidar com o medo: elas evitam a todo custo andar por estes espaços vazios, mudando percursos; acionam maridos e familiares para acompanhá-las no trajeto de volta para casa; procuram lugares com comércio aberto; e em alguns casos recorrem ao transporte complementar como vans e mototáxis, ainda que nem sempre confiáveis, para fazer determinados percursos.

*“Eu, só vou pelo caminho que tiver mais gente, mais animado, porque eu me sinto mais segura. Um lugar mais deserto, eu não vou por ali.”*



*Entre 11h30 e meia noite é quando eu descia do ônibus, era uma distância enorme para poder chegar em minha casa, tinha vez que eu saía, eu juro por Deus, correndo com medo, quando eu descia do ônibus já subia correndo porque era deserto, não tinha ninguém na rua, uma escuridão imensa e você se sente muito vulnerável.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

*"Onde eu moro, no máximo que eu chego em casa é 5h30, 6hs porque é um deserto, passou da padaria, você não vê mais ninguém, já tentei ligar para o meu marido para ele me buscar na parada de ônibus porque ali todo mundo diz que é assalto direto." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*"É bom morar em lugar que tem movimento, mas onde eu moro não tem, as casas lá são fechadas por causa de ladrão. Eu acho que ele (marido) tem medo, mas eu fico: vai me buscar, já estou dentro do ônibus. Quando eu saio fico desconfiada porque lá tem assalto de manhã, de tarde, de noite." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

À falta de movimento de pessoas somam-se os ameaçadores vazios urbanos, percebidos como os locais ideais para atos de violência sexual. Aparentemente, o vazio é mais ameaçador do que a falta de iluminação:



*Tem muito canavial, animal, planta, árvore, tudo assim, então a gente vê mais bicho. As pessoas ficam mais dentro de casa, até porque não tem nada perto. A gente de vez em quando escuta uns gritos, alguém morrendo. Ninguém sai para ver o que é."*

*Há, sem dúvida, uma relação direta entre a vivacidade da rua e a sensação de segurança: lugares com mais movimento de pessoas, ainda que não impeçam a violência, são percebidos como mais seguros.*

*"Apesar de que para eles não tem isso hoje em dia, não. É de dia, é de noite, eles assaltam assim, na cara de pau, não quer saber que você esteja com alguém, que você não esteja. Mas, a gente sempre tenta andar mais onde tem mais pessoas, para se sentir mais segura."*

Interessante notar que para a maioria delas, a rua viva adiciona um ganho importante: ter pessoas a quem recorrer, a quem pedir ajuda numa eventual situação de violência ou perigo. São recorrentes menções como: "você pode ser ouvida por outro", "pode gritar por socorro", "ter alguém que pode te ajudar". Isto permite levantar a hipótese de uma sensação de desamparo que é retroalimentada pela consciência da vulnerabilidade.

*"Em um local que tem mais movimento de pessoas eu acho que na cabeça da gente nós nos sentimos mais seguras, podemos gritar e alguém pode ver. Agora em uma rua mais deserta, aí você não tem a quem recorrer, você está sozinha ali e não tem a quem recorrer." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*"Você acha que pode se esconder, chegar perto de alguém e gritar." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

Um pequeno grupo de entrevistadas menciona a experiências positivas com ruas vivas e aponta que a segurança só existe porque é garantida pela comunidade:

*“É, a sensação de segurança é melhor no caso. Tem muita gente na rua mesmo. Muito jovem. Lá onde eu moro é assim ... Tem quem está vigiando. A segurança da gente é o pessoal de lá mesmo.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*“Como ela falou aquelas pessoas daquela região que fazem a sua segurança.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

A violência cotidiana também afeta o funcionamento de atividades que contribuem para a percepção de maior segurança, como comércio em geral, bares, pontos de venda. Afetados pela criminalidade, estes estabelecimentos encerram suas atividades cada vez mais cedo.

Diversos relatos indicam que a vida nos bairros “acaba” muito cedo e isso influencia o horário em que os moradores, especialmente mulheres e crianças, circulam pelas ruas da cidade e dos bairros. Dependendo do local de moradia, a partir das 17h30 as pessoas deixam de circular e, na maioria dos casos, às 19h00 a população já está recolhida, saindo de casa apenas por razões emergenciais.

*“Cada um vai para as suas casas, ninguém vê um par de pessoas no meio da rua, aí a pessoa vai passar com medo.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

*“Tem comércio, mas o pessoal das barracas, que a gente chama assim, eles fecham muito cedo por causa disso. 5 horas, 5,30 já estão fechados. A vizinha lá mesmo tem a barraca que vende pão, ela disse, antigamente ela ficava até 7h30, mas agora é até 5h30.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

*“Teve uma vez mesmo a minha menina ficou doente, teve que comprar um dipirona, oxe, ‘arrodiei’ para poder comprar, e o medo?”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)



*Se eu tivesse condições, eu sairia dali onde eu moro, se eu tivesse condições eu saia.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)



## C. OS FILHOS E A CIDADE PROIBIDA PARA BRINCAR

Buscando entender a dinâmica com os filhos pequenos, foram realizadas entrevistas com três grupos com mães de filhos entre 0 e 6 anos. Nestes grupos, além de abordar todos os outros temas deste estudo, foi aprofundado o diálogo sobre a oferta de equipamentos públicos, principalmente de educação, e o uso da cidade por estas crianças: o lazer e o brincar.

Os cuidados com os filhos são tarefas assumidas integralmente pelas mães; em certos casos são compartilhados com avós e pais. Eles representam parte importante dos deslocamentos destas mães e incluem, principalmente, o levar e buscar da creche e/ou escola e posto de saúde e garantir alguma forma de lazer para as crianças.

A existência de equipamentos públicos de educação e lazer varia de acordo com o bairro em que as entrevistadas moram e têm importante incidência na qualidade de vida das mães. Com relação às escolas e creches, não encontramos um padrão predominante e distinguimos quatro situações referentes ao cuidado e educação, incluindo: crianças que frequentam creche pública em período integral ou meio período; crianças que frequentam creches e escolinhas particulares; crianças que ficam na casa da avó ou tia o dia inteiro ou meio período enquanto as mães trabalham; e aquelas que ficam em casa com as mães que não exercem atividade remunerada.

Estas alternativas dependem da existência de escolas e creches no bairro; da distância entre a casa e a creche/escola e da possibilidade da família arcar com o custo da escola privada quando não existem equipamentos públicos. Mesmo nestes casos, escolas de meio período ou as férias escolares são um problema, já que as mães precisam buscar alternativas para os cuidados dos seus filhos.

*“Quando eu vou trabalhar, como os meus são grandes ficam em casa sozinhos. Os maiores, eu trabalho de tarde, o maior fica em casa e o pequeno vai para a escola, ficam sozinhos brincando, porque a casa da minha mãe é do lado.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*Quando a creche é só até o meio dia ou quando não tem por conta mesmo da prefeitura, eu vejo elas preocupadas por não ter onde deixar as crianças para ir trabalhar.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



Na maioria dos casos, na ausência dos equipamentos públicos, o apoio vem da rede de ajuda familiar, principalmente de outras mulheres. Nesse sentido, a situação é mais grave para aquelas mães que não têm família (poucas neste estudo) que, não tendo a quem recorrer, têm ainda menos oportunidades para trabalhar ou estudar fora de casa.



*Para trabalhar eu tenho que levar comigo. Não tenho família perto para deixar, então complica. Se eu conseguir um trabalho, vamos supor, um trabalho mesmo que seja meio expediente que eu ganhe um salário, eu tenho que tirar do meu dinheiro alguém para ficar com eles. Então assim, complica bastante.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

Em geral, os deslocamentos das crianças para as creche e escolas são feitos a pé, sempre acompanhados por um adulto. Nos casos em que a escola fica longe e que precisam usar o transporte público, enfrentam problemas como a demora, os atrasos, a dificuldade para sentar, etc.

*“Saio às seis horas para elas estarem 7h30 na escola, não é tão longe, mas a dificuldade do ônibus passar naquela ponte ali é terrível, elas vem em pé porque não tem lugar nem para sentar e ainda vem comendo dentro do ônibus, uma na mamadeira e outra até poder chegar.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*Ele é bebê, eu tenho que ir na encruzilhada, pego um ônibus, muitas vezes demora um pouco para uma pessoa me dar assento. Demora muito o ônibus, eu fico com ele no braço, com bolsa, com sacola, é muito complicado.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

No grupo de mulheres de municípios da Região Metropolitana do Recife havia uma mãe que dispunha de transporte escolar gratuito, provido pela prefeitura municipal. Esta alternativa, além de solucionar muitos dos problemas apontados, gera economia com gastos do transporte público.

Se de alguma forma as mães encontram arranjos para solucionar as questões relativas à educação de seus filhos, o grande desafio tem a ver com o brincar e o lazer. Pela percepção da violência generalizada, a rua é um espaço "proibido" para as crianças. Quando não estão na creche ou escola, elas ficam confinadas dentro de casa, assistindo televisão ou jogando com o celular.

*"Elas estão em casa, elas não podem brincar na rua, vocês deixam brincar na rua?" "Não, não deixo não."*

*"O meu menino mesmo, ele não sai."*

*"De jeito nenhum."*

*"Eu não deixo, violência."*



*Eu tenho medo que raptem o meu filho, que peguem a minha filha. A minha menina estava brincando lá na frente e passaram uns caras tudo com arma correndo, eu fiquei desesperada, desde esse dia ela não brinca mais na rua, só vive dentro de casa." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

*"Não, de jeito nenhum. É dentro de casa, liga a televisão, pega o celular."*

*"Coitada, vive o dia trancada que ela chega a reclamar, mamãe eu não aguento mais."*

*"Os meus também são assim." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

Há poucos equipamentos de lazer, praças e parques e, quando existem, estão precarizados e ocupados por usuários de drogas, o que aumenta a percepção de insegurança das mães e avós em relação aos filhos e netos.



*A gente não pode ir para uma praça conversar. A gente não pode sair com uma criança para ir para um parque para brincar. Porque hoje em dia está tudo perigoso. Não está como era antigamente mais. Não tem mais polícia, não tem, não tem nada, acabou."*

*"Por que a gente chega na praça, vê maconheiros fumando maconha e fumando crack. A gente vê adolescente de 15 anos, se agarrando, beijando, só falta transar ali. Os bancos, os brinquedos todos quebrados, lixo para todo canto. Eu levar meus netos para ali fazer o que?"*

*"Tem quadra, tem parquinho, mas eu não vou levar o meu filho para estar brincando, pra ficar vendo as pessoas usando drogas." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

## D. SEGURANÇA VIÁRIA

A percepção geral sobre o trânsito é bastante negativa: Recife é vista como uma metrópole insegura, com muitas ocorrências de trânsito. Os motoristas dirigem em velocidade; é engarrafada; há desrespeito e transgressão generalizada das leis de trânsito.

Os diversos depoimentos sobre segurança viária indicam que todos os atores da mobilidade são corresponsáveis pelo que acontece na cidade. A sensação das mulheres é de estar em uma "terra de ninguém" em que pedestres e usuários do transporte público parecem ser os mais afetados.

Na visão das mulheres, os motoristas de carro e moto são os principais responsáveis pela violência no trânsito. Eles invadem a faixa exclusiva dos ônibus e BRT, estacionam irregularmente sobre calçadas e em locais proibidos, gerando impactos negativos na circulação do transporte público e na segurança dos pedestres. Segundo elas, os motociclistas são os maiores causadores de atropelamentos. Nos grupos, pelos menos quatro participantes já haviam sido atropeladas, além de parentes e amigos.

*"Agora, o errado, são aqueles que pegam o carro e coloca onde não devem. Ai, prejudica."*



*Eu, ela, qualquer uma de nós que estamos no ônibus, por que aí demora. A demora da gente chegar aonde a gente quer chegar, para trabalhar, para um médico, para qualquer coisa, por quê? Por causa deles mesmo que, por que tem um carro, aí prejudica quem quer trabalhar, quer ir para um hospital, quer ir para um canto ou para outro. E fora que tem uma pilha de carro do lado na rua que faz engarrafamento e a EMTU e nem a DETRAN estão nem aí. É como quem diz: "a população que se vire!". Entendeu?"*

*"No meu bairro os motoristas são carro de corrida. Se ele tiver descendo e você não sair da frente ele arrasta, ele vai direto. Correndo na curva e o ônibus vem. Carro e ônibus, moto, é assim."*

De todo modo, os motoristas de ônibus também são muito mal avaliados, vistos como despreparados para ocupar as funções que exercem. Eles não param nos pontos quando as pessoas sinalizam, ("queimam as paradas"); não têm paciência para esperar os passageiros subirem e descerem, principalmente as pessoas com mobilidade reduzida; têm descaso pelos idosos e má vontade para acionar a rampa de embarque e desembarque de cadeirantes; são pouco educados e destratam os passageiros; param o ônibus distante das calçadas, facilitando a passagem irregular de motociclistas que ocasionam atropelamentos no momento do desembarque.

*"Por exemplo, aqui para o ônibus, se o ônibus parar distante um pouquinho da calçada, que você não pode descer e se você descer, você é atropelada porque a moto não respeita mais parada de ônibus, eles querem chegar primeiro. Aonde, eu não sei."*

*"Eu tenho um pai que é deficiente de uma perna, meu pai, quando ele vai pegar o ônibus, ele [o motorista] diz: está quebrado, mas não está não, é por preguiça de botar o negócio para poder o meu pai subir com a cadeira."*

Segundo as mulheres, os pedestres são os mais afetados, pois além da baixa qualidade das calçadas, enfrentam dificuldades para fazer as travessias seja pela alta velocidade dos carros e motos ou pelo desrespeito com as faixas de pedestres.

*"Tem que correr para atravessar, é perigoso. Até porque a gente vai atravessar vem o ônibus, mas por trás sempre vem uma moto. De repente, sai de repente por trás do ônibus, e a gente não espera. Ele já sai."*

*"Ainda que nem sempre respeitem os locais indicados para a travessia."*

*"Eu fico observando aqui é o seguinte. Eu trabalho ali, aí tem um sinal é para o carro parar e as pessoas atravessarem. Lá o povo faz ao contrário, na hora que é para o carro passar, eles atravessam. Porquê eu não sei, e toda vez quando o sinal é para as pessoas passarem, eles não passam, eles esperam o sinal fechar. Aí quando o sinal está aberto para o carro passar, eles querem que o carro pare para eles passarem. Acontece muito isso."*

*"Principalmente pessoas de idade, não todas, mas têm umas pessoas de idade, que parece que, no tempo deles, quer andar na rua livremente de qualquer jeito, não olha para o lado. Hoje em dia, estamos no século XXI, o carro andou. Eu tenho um idoso em casa, já estressei muito, porque esse povo é teimoso."*

## E. VISÕES GERAIS SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

A partir dos relatos das mulheres, a avaliação do transporte público no Recife e Região Metropolitana do Recife deve considerar três dimensões:

1. A estruturação do sistema;
2. A operação do sistema;
3. O comportamento das pessoas.

Embora estejam relacionadas, distinguir estas dimensões ajuda a compreender a relação das usuárias com o sistema de transporte público. Cabe destacar que neste estudo foram mais exploradas as percepções — positivas e negativas —, sobre o BRT e os ônibus convencionais.

### E.1. TRANSPORTE PÚBLICO: PERCEPÇÕES INICIAIS

Conforme mencionado no início desta análise, ainda na fase inicial da conversa nos grupos, o transporte público foi retratado de forma bastante negativa. De forma consensual, contribuem para essa visão: a violência e a insegurança, a redução da oferta e frequência dos ônibus à noite e nos finais de semana; os atrasos e demora que influenciam a confiabilidade no sistema; o trânsito lento e engarrafado; a lotação excessiva e assédio no transporte público; o comportamento dos usuários nos terminais e estações; o desrespeito às prioridades; a má manutenção das vias de circulação dos veículos. Estas são algumas das questões que estão na cabeça das usuárias.



*Ônibus lotado, ainda mais nós que somos mulheres, passamos por muita coisa. Então, é a vida, a gente tem que trabalhar."*

*"Como ela diz, os velhos, ficam em pé e os novinhos ficam sentados, fica tudo se fazendo que está dormindo, eu já vi. Nem a mulher que tem, que está com a criança no braço, não respeita. É um sofrimento isso aqui, é assim mesmo."*

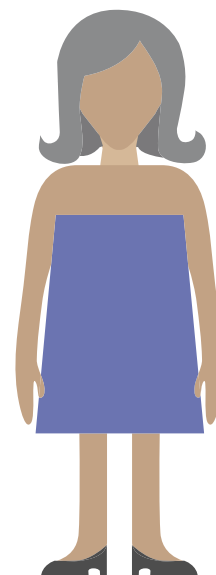
*"Fora que nós mulheres enfrentamos essas integrações, a gente não vai pela fila vai pela força para entrar no ônibus, então quem for mais forte entra mais rápido e se senta." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*Se for com criança, tem que escolher um horário para sair, idoso e essas coisas. É de você ter raiva de sair." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*Os homens ficam se esfregando nas mulheres, é um empurra-empurra."*



Apesar de haver críticas em relação ao BRT, muitas mulheres reconhecem os benefícios do sistema. É possível supor que a avaliação negativa do ônibus comum tenha peso decisivo nessa percepção negativa e generalizada do transporte público.

## E.2. A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Os grupos foram compostos por usuárias dos ônibus convencionais, ônibus convencionais que circulam em faixas prioritárias e BRT. Havia uma parcela muito pequena de usuárias do metrô.

Segundo as mulheres, o BRT é usado para os deslocamentos periferia-centro e entre municípios da região metropolitana e a capital. O ônibus convencional é utilizado nos percursos bairros/centro ou para a integração com o BRT.

O transporte público é central nas vidas destas mulheres, já que dele dependem para todas as dimensões de sua existência: trabalhar, transportar filhos, estudar, passear, fazer compras, ir ao posto de saúde, à praia, etc. Para aquelas que moram nos municípios da Região Metropolitana do Recife, o transporte público é ainda mais relevante, já que viabiliza o acesso às oportunidades de trabalho e estudo que estão concentradas no Recife.



*É difícil até pra conseguir vaga por conta do transporte. Quando me mudei do Recife meu chefe perguntou: como vai ser pra tu chegar aqui? Não se preocupe que eu vou continuar. Eu não aguentei ter que sair 2 horas antes de casa e chegar 2 horas a mais. Eu não aguentei ter que sair 2 horas antes, passar aquele transtorno de andar de ônibus lotado, sofrendo assédio, para chegar no trabalho e passar o dia. Mas o fato era o transporte, como ele mesmo disse.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

Este relato sintetiza o que as mulheres enfrentam diariamente nos deslocamentos seus deslocamentos metropolitanos: segundo as entrevistadas, as viagens chegam a demorar entre 1h30 a 2h00. Elas gastam de três a quatro horas por dia em condições extremamente desgastantes devido à qualidade do transporte público.

De todos os modos de transporte, o metrô é o pior avaliado, principalmente por ser considerado o mais perigoso, o que mais tem casos de violência, especialmente nos vagões. Quando o custo não é impedimento, o metrô é rejeitado e evitado pela grande maioria, apesar da rapidez, frequência e preço baixo (à época da pesquisa a tarifa custava R\$1,20).

*"É suicídio. Eles derrubam. Tem as torcidas organizadas, ficam tudo dentro do vagão, tudo cantando fazendo aquela bagunça enorme, os vagões tudo lotado, você morrendo de medo, porque tudo com cara de meliante. E aqueles seguranças não tem como deter, não, porque são muitos. Andam em grupos. Eles matam gente, eles procuram dentro do vagão, dentro da estação, tem tanto segurança então por que...são os urubus do Metrô, eles não trabalham armados não, eles só trabalham com cassetete."*

*"Pior dentro, no vagão. É, a gente não sabe quem vai entrar, quem está entrando, é a mesma coisa que no ônibus. Porque eles roubam dentro mesmo."*

### E.3. O CUSTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público no Recife é considerado caro e seu custo tem impacto efetivo no orçamento familiar. Há significativa variação nos preços das passagens, a depender dos trajetos e das integrações necessárias. Segundo os relatos, as moradoras dos municípios da região metropolitana são ainda mais penalizadas. Algumas admitem adotar estratégias para driblar o sistema pulando catracas ou "negociando" o não pagamento com os cobradores.

*"Eu gasto quase 5,00 reais daqui para Igarauçu, é distante assim, é super caro. É quase 10,00 reais (ida e volta)."*



*Eu pego três ônibus pagando."*

*"Em Olinda, o pessoal para ir para o Recife, de Recife para Recife e de Olinda para Recife, eles gastam R\$ 3,20 de passagem e a gente que é de Paulista, Igarassu, quem depende de integração, gasta R\$ 4,40. Então isso me pesa bastante."*

Em muitos relatos as mulheres admitem que, em diversas ocasiões, deixam de realizar atividades, de utilizar o transporte público, em função do custo, afetando seu dia-a-dia e sobretudo a possibilidades de acessar as oportunidades de lazer. Não raro, a caminhada e as vans acabam sendo as alternativas para se deslocar.



*Para você que está desempregado é complicado, para procurar trabalho, para outras coisas na sua vida pessoal."*

*"Uma vez eu fiquei em dúvida se eu ia para a casa de minha irmã de ônibus ou se eu comprava um pacote de leite para levar para minha filha."*



Diante da ausência de opções públicas de lazer, sobram opções de divertimento mais caras, como shoppings.

*"Além disso, dia de domingo a passagem é o mesmo valor, né? De semana. Eu mesmo deixei de ir para o shopping várias vezes com meus filhos porque são quatro passagens."*

#### E.4. O SISTEMA DE INFORMAÇÕES E A CONFIABILIDADE NO SISTEMA

Na visão das entrevistadas, salvo algumas exceções (paradas de ônibus no centro da cidade) há pouca informação disponível e visível sobre as linhas, destinos e horários dos ônibus, tanto nas paradas dos ônibus convencionais, como nas estações do BRT e terminais de integração. De todo modo, o BRT é considerado mais confiável, já que a frequência de ônibus é maior. Quando necessitam, as mulheres pedem informações nas estações e terminais.

Nas paradas dos bairros, sobretudo os mais periféricos, não há informações e nenhuma confiança nos horários previstos, que geralmente não são cumpridos. A previsão é feita com base na experiência. A baixa confiabilidade no sistema é tal que muitas acabam saindo bem mais cedo de casa para não correr o risco de se atrasar para o trabalho.

Os aplicativos de com horários e linhas de transporte público são desconhecidos por boa parte das entrevistadas e aquelas que usam nem sempre confiam. Há um relato interessante de uma usuária sobre o uso do aplicativo como estratégia de segurança para evitar a temida espera na parada de ônibus: ela monitora o trajeto pelo aplicativo e segue para a parada apenas quando confia que o ônibus está mais próximo.

## F. O BRT

A mudança gerada pela introdução do BRT no sistema de transporte público no Recife e Região Metropolitana do Recife teve impactos significativos na rotina das mulheres. Representa uma transformação paradigmática que parece ainda não ter sido totalmente absorvida por estas usuárias, que vêem ganhos e perdas em relação ao modelo anterior.

A maioria das mulheres destaca, como principais pontos positivos, a melhoria da qualidade do transporte e conforto nas viagens. Na sua ótica, comparativamente ao ônibus convencional, o BRT materializa benefícios:

- Na rapidez da viagem: faixas exclusivas permitem maior velocidade e evitam que os veículos demorem nos engarrafamentos;
- No conforto do veículo: maior espaço, cadeiras mais confortáveis e ar condicionado;
- Na maior segurança nas estações, quando fechadas com vidros, e também no interior dos veículos;
- No maior conforto físico e térmico nas estações;
- No tamanho dos ônibus, que podem levar maior quantidade de pessoas;
- Na maior frequência dos ônibus e confiabilidade nos horários.

*"Todo dia eu estou aqui no Centro do Recife eu utilizo muito o ônibus, BRT, assim, em termo da catraca realmente, isso aí eu concordo, mas quem usa ônibus sabe que botando BRT e botando ônibus, o BRT é 100% melhor. O ônibus comum qual segurança que ele traz? Nenhuma. E você não fica confortável, você chega no BRT tem o ar-condicionado. As cadeiras são mais confortáveis. E o ônibus comum não, é a agonia para subir. Apesar que no BRT também tem essa agonia. Mas assim, eu estou falando não da estação, onde a gente fica esperando o ônibus, que independente de qualquer estação seja BRT ou do ônibus comum sempre vai ter alvoroço, porque todo mundo precisa do transporte público. O BRT para mim é 100% é melhor." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*"Os ônibus comuns demoram bastante, por causa do horário e do trânsito também. Demora do mesmo jeito. Assim ele é um pouco mais rápido, realmente, ele não faz todas as paradas, tem uma parada específica que ele para. Porém tem muita gente, por causa disso, lota. Ainda é mais confortável." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*"No ônibus comum a quantidade de pessoas para entrar é muito complicada. Então assim, acho que o BRT favorece nesse lado de caber mais pessoas, apesar de que é muita gente e continua sendo lotado, mas assim, tem um conforto dele pelo espaço também, acho que além do ar condicionado, o espaço dele também acho que ajuda." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

## F.1. PERCEPÇÕES SOBRE O SISTEMA DE BRT

É consensual a percepção de que o BRT ainda tem muitos desafios a superar, principalmente em relação à necessidade de baldeação; organização das filas nos terminais, superlotação dos ônibus e demora/espera das linhas alimentadoras nos terminais, principalmente no horário de pico da tarde.

No centro da crítica ao sistema de BRT estão os terminais de integração e os transbordos. A necessidade de trocar de veículo é, sem dúvidas, o aspecto mais negativo desse sistema — é o que está no “topo da lista”, a primeira ideia que vem à cabeça de forma espontânea —, apontado por todas as entrevistadas. Segundo as mulheres a troca de ônibus: aumenta o percurso e a percepção do tempo total da viagem, pois em determinados deslocamentos os usuários precisam trocar mais vezes de ônibus, gera perda do lugar em que estavam sentadas durante o trajeto até o terminal, já que devido à lotação têm que viajar o trecho seguinte em pé e gera um caos no embarque e desembarque dos passageiros dos veículos nos terminais, pois não há respeito às filas.

*“Eu acho que piorou a situação depois que eles começaram a fazer esses terminais.”*

*“Tem perda de tempo na espera, o percurso antes era direto, é o mesmo caminho só que no lugar dele entrar para integração ele seguia direto.”*



*Antigamente a gente pegava um ônibus ia direto para o Centro do Recife. Hoje em dia a gente tem que passar por duas, três integrações.”*

*“Não tem fila não, é um por cima do outro.”*

Ainda que a necessidade de transbordo esteja no centro das críticas, a gestão nos terminais — organização e fiscalização das filas —, parece ser o ponto de estrangulamento do sistema. As situações enfrentadas diariamente por estas mulheres são tão dramáticas que acabam contaminando a avaliação do sistema como um todo e potencializando o peso negativo da integração.

*“A agonia é na integração. O pessoal sai tudo correndo, parece que o mundo está acabando.”*

*“A agonia é na fila, ninguém respeita a fila, cada um passa por cima do outro.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*“Eles pulam o ferro e a gente está na fila, às vezes a fila está imensa.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*Se você for educada você vai ter que esperar uns dez ônibus para você poder pegar, porque se você ficar na fila você não vai conseguir pegar nunca.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*“A fila, lotação, bagunça para entrar no ônibus, até para descer, o motorista para em qualquer lugar, o povo sai tudo correndo, descendo.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

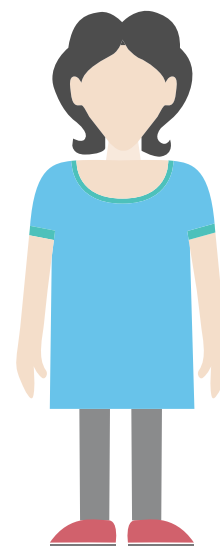
## F.2. OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E AS ESTAÇÕES DE BRT

Conforme visto anteriormente, na visão das mulheres os terminais de integração são o ponto fraco do sistema de transporte por ônibus, principalmente pela forma como se dá a organização do fluxo de passageiros. Entretanto, comparativamente aos pontos de ônibus convencionais, os terminais, bem como as estações de BRT, representam ganhos efetivos; sobretudo nos aspectos de conforto e sensação de maior segurança. Vale destacar que a ausência de padronização dos terminais e das estações pode incidir, em certos casos, na sua apreciação negativa: nem todos são fechados ou tem ar condicionado, alguns são isolados e estão em locais de difícil acesso a pé.

A percepção de maior segurança está diretamente relacionada: ao menor tempo de espera, pois a frequência de veículos é maior em comparação ao sistema de ônibus convencional; à maior proteção pelo fechamento com vidro das estações — quando não são fechadas a sensação de insegurança é igual; ao maior movimento de pessoas. As diferenças são nítidas quando comparadas com as paradas de ônibus.



*Acho que a parada de ônibus é muito insegura, é bem mais inseguro do que você parar numa estação. Eu acho ruim o fato de a estação, pelo fato de eu ter de me locomover, de mudar para o outro, tem que descer, tem que sair daquele meu assento para poder descer, para pegar outro ônibus, para correr, para pegar lugar, com criança é mais complicado. Mas a parada de ônibus é bem mais insegura do que você estar dentro de uma estação, entendeu? Quase ninguém vê falar de assalto dentro de uma estação, mas em parada de ônibus sim.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*



Entretanto, a segurança no BRT e terminais ainda é um assunto não resolvido.



*Isso, porque é assim, o tempo que você está ali, aí o tempo que ele passa para chegar ali, é o tempo que os vândalos vêem e atacam você. Então não é só assalto, é estupro também que as mulheres também têm muito medo, né? Lá onde eu moro mesmo, tem determinado terminal que não tem fiscalização, não têm fiscal, então eles fazem a hora que eles querem. E quando a gente vai reclamar, eles dizem: o problema é teu.” (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

Os relatos sobre o funcionamento das filas de entrada e saída chegam a impressionar pela carga emocional que carregam e pelas situações a que são submetidas diariamente, causando um enorme desgaste e estresse. O caos instalado tem a ver com dois aspectos: a gestão/organização das filas e o comportamento dos usuários.

O fluxo é organizado de duas maneiras: com organizadores físicos para as filas (barreiras metálicas) e com o apoio de agentes de fiscalização. As experiências indicam que quando há a presença de agentes a fila funciona. Porém, nem todas as estações e terminais têm fiscais e, quando há, a presença é restrita aos horários de pico. Além disso, o número de fiscais nem sempre é suficiente diante do alto fluxo de pessoas. Os organizadores de fila, sem a presença de fiscais, não resolvem o problema, já que não são respeitados pelos usuários, que furam a fila e pulam as barreiras.

*“Nas integrações não tem fiscais. Não são todas que têm e se disser que são todas é mentira. Não tem fiscais para ficar na fila, às vezes a gente está na fila, está na vez, o pessoal pula e empurra.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*“De 2ª à 6ª eu pego e é sempre organizado, só entra no ônibus quem está na fila. Mas tem 2 rapazes organizando, né? Porque a barra aí não dá conta não, se tiver só isso, vai passar por cima.” (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

*“Horário de pico é quando está indo para o trabalho e escola, aí eles ficam organizando, ficam dois cada um do lado da porta e as pessoas entrando na fila, mas entre 6h da manhã até às 8hs, aí depois...” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*“Só em Camaragibe que é o terminal de ônibus tem. E lá tem a fila e você fica certinho.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

Além do desgaste das filas, as usuárias têm que enfrentar outros desafios: o tamanho das catracas e o vão entre a plataforma e os veículos. Este último, potencializado pelo empurra-empurra, representa riscos reais para a segurança dos passageiros e, em particular para idosos e crianças.

*“Olha, a primeira vez que fui pegar, eu juro quase que eu caí ali, porque tem um espaçozinho da parada para o ônibus, quase que eu caía ali dentro. Resumindo, um não respeita o outro.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

*“Quando o ônibus demora e que a gente vai na parada, pensa que é filinha? Um empurra e o outro empurra e vai para cá e vai para lá e aqueles velhinhos ainda complicam um pouquinho, para passar uma boleta desse tamanhinho e o cartão ainda demora, a gente vai passando tudo atrás, ainda veio um ladrão, mexendo nas bolsas, levando as coisas da gente.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

É recorrente e consensual a percepção de que parte importante dos problemas que envolvem a mobilidade urbana tem a ver com as atitudes das pessoas: individualistas, agressivas e desrespeitosas com o outro. As mulheres mencionam, genericamente, a “falta de educação e respeito”, mas estão, de fato, abordando a temática da cidadania e do direito à cidade.

A ausência de comportamento cidadão transforma, na visão das mulheres, o Recife e sua região metropolitana em uma espécie de “terra de ninguém”, onde vale a lei do mais forte. No caso dos terminais de integração, o comportamento individualista, desrespeitoso e agressivo intensifica ainda mais a experiência negativa da espera nas filas e do embarque:

*“É a comunidade mesmo que não está respeitando. Não é o ônibus não, é a comunidade. São as pessoas mesmo com empurra-empurra, na pressa, na agonia, que fazem a cachorrada.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)



*Então a questão não é o BRT, a questão é a população, é a canalhice do povo. É o povo que tem que valorizar mais o coletivo porque precisa dele e eles precisam da gente, entendeu? Vai ter que melhorar muito.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*“Ninguém respeita, tem uns ferros que é para a gente formar a fila, mas as pessoas ficam sempre em frente assim. Eles pulam o ferro que a gente está na fila, às vezes a fila está imensa como ela falou, tem pessoas mal-educadas, sempre ficam outras do lado assim.”* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

*"Sei que é uma falta de respeito, a pessoa idosa, não tem a mínima, querem correr, entrar, estar, não pensa em quem vem atrás, uma pessoa idosa, não dão lugar, quer sentar e pronto e acabou, e fica ali no lugar do idoso."* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

### F.3. A LOTAÇÃO NOS VEÍCULOS

A lotação dos veículos é outro grande problema, principalmente nos horários de pico, o que acaba comprometendo o conforto e a segurança das usuárias. A situação favorece o assédio e o roubo. O roubo, principalmente de celulares, é mencionado de forma generalizada como um problema recorrente e muitas delas já tiveram seus aparelhos roubados. Dada sua relevância, o problema do assédio será tratado posteriormente em uma parte dedicada exclusivamente à questão.

Como os passageiros já sabem que não haverá assentos para todos, é desencadeada a "guerra pelo lugar", que vai do empurra-empurra na entrada — com riscos para as pessoas mais vulneráveis como idosos, pessoas com deficiência e crianças — ao total desrespeito com assentos para as prioridades.

*"É um transtorno porque a pessoa tem que descer para ir para o BRT, quando vai entrar no BRT é muita gente, fica todo mundo no empurra-empurra para poder sentar."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

*"É uma falta de respeito com a pessoa idosa, querem correr, entrar, não pensa em quem vem atrás, se é uma pessoa idosa, não dão lugar, querem sentar e pronto e acabou e fica ali no lugar do idoso. O BRT é muito bom, mas devia ter mais respeito com uma pessoa idosa."* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*"Vai lotado e ainda mais gente, quando vai entrando, as pessoas não respeitam, deveriam esperar para sair, eu acho que deveria ter uma fiscalização quando saem."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)



*Tem uns horários de pico, o pessoal sai do trabalho, acho que tinha que ser mais ônibus para facilitar a vida do trabalhador, vem cansado, aí todo mundo em pé, segurando, vai um encostadinho no outro, é muito constrangedor. É horrível isso."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

Interessante observar que apesar das frequentes menções ao desrespeito às prioridades, estas mulheres não enfrentam essas situações reivindicando seus legítimos direitos: nas viagens apenas constataam com indignação a ocupação indevida destes lugares.

*“Vão entrando ao mesmo tempo, não sei, ninguém respeita um idoso, empurra o idoso, senta na cadeira de idoso, arrancaram aquela faixinha de idoso.”* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

Algumas mulheres acreditam que a superlotação representa a falta de respeito com os trabalhadores que saem cedo de casa, trabalham o dia todo e têm que viajar em ônibus lotados, sem direito a um mínimo de conforto, sem a garantia de lugar para se sentar.

A demora dos ônibus, embora menor que a do ônibus convencional, continua sendo um problema para as mulheres. Percebida como consequência da baixa frequência de veículos, principalmente nos horários de pico, na visão das mulheres o tempo de espera impacta o tempo total de viagem, é a causa da superlotação e da grande disputa de assentos — agravada pela ausência de organização de filas —, e contribui para aumentar a sensação de insegurança frente à violência.



## G. O ÔNIBUS CONVENCIONAL, AS PARADAS E O TRANSPORTE ALTERNATIVO

"Transporte público é uma porcaria, me desculpe a expressão. De tudo, por tudo."

Esta fala de uma participante resume e traduz a percepção consensual sobre o sistema de ônibus convencional do Recife e municípios da região metropolitana. Em todos os aspectos avaliados, não há nenhuma menção positiva. É possível supor que, talvez de forma inconsciente, esta visão tão negativa esteja influenciada pela comparação com o BRT.

Apesar da péssima avaliação, como elas dependem do transporte público e têm poucas alternativas acabam se adaptando à situação.

*"Eu ando de ônibus, mas ando com medo, eu ando porque eu preciso. Todo mundo aqui."*

*"A violência é pior que a falta de transporte."*

### G.1. PERCEPÇÕES SOBRE O SISTEMA DE ÔNIBUS CONVENCIONAL

As percepções negativas sobre o sistema de ônibus convencional se dão em todas as esferas avaliadas. Na vivência das entrevistadas, não há nenhum aspecto positivo na experiência do uso do ônibus.

*"Para mim, olha, falou sobre ônibus, para mim é tudo péssimo, não serve para nada, porque é ônibus cheio de lixo, é ônibus que não respeita ninguém."*

As demoras e atrasos geram ausência total de confiabilidade no sistema e obrigam as mulheres a organizar seus horários em função das longas esperas. As mulheres estão sempre preocupadas com os possíveis atrasos e com as condições desconfortáveis das viagens que precisam fazer.

*"A linha é uma caixinha de surpresas. Tem que sair antes porque é difícil."*

*"Eu acho que a maioria das pessoas se programa para sair antes, quando é para cidade você tem que se programar e sair bem antes mesmo."*

*"Tem que sair de casa duas horas antes para poder chegar, porque a quantidade de ônibus é pouca e demora a passar, demora. Então, você só anda com o ônibus cheio. Para você querer vir sentada, você tem que esperar um bom tempo para poder e aí chega atrasada no trabalho por conta disso."*

A falta de respeito, tanto dos usuários como dos motoristas, reforça o sentimento de ausência de cidadania. As pessoas fazem uso indevido dos espaços para as prioridades e os motoristas não respeitam as pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, há um consenso que os motoristas, muitas vezes, não respeitam os pedidos de parada dos veículos ("queimam as paradas"), e prejudicam os passageiros que estão à espera do transporte.

“ Como ela diz que os velhos, ficam em pé e os novinhos ficam sentados, fica tudo se fazendo que está dormindo, eu já vi. Nem a mulher que está com a criança no braço, não respeita. Os velhos ficam em pé e eles ficam lá todos assim. É um sofrimento isso aqui, é assim mesmo.”

“ Se for com criança tem que escolher um horário para sair, idoso e essas coisas é você ter raiva pra sair, sair com uma mãe, com uma avó para levar ao médico de ônibus é complicado.”

“Para mim, muitos ‘queimam a parada’, muitos não respeitam idoso, velhos, criança”.

A diminuição da oferta e frequência dos ônibus que circulam à noite e nos finais de semana também impacta na forma como as mulheres organizam seus horários. A baixa disponibilidade do serviço nesses períodos reduz suas possibilidades de acesso ao lazer e cultura.

“No final de semana o ônibus é raro e à noite eles reduzem assim depois das 20h00.”

“ E aumentar a quantidade de, principalmente no final do dia, ônibus, no final de semana... que a gente também é ser humano, não tem que estar só trabalhando, apesar de que eu não trabalho não, mas é assim, as amigas que trabalham, têm as coisas para fazer em final de semana, devia aumentar mais os ônibus, né?”

O cotidiano de desgaste na experiência do uso do ônibus também se evidencia nas situações de violência às quais as mulheres estão submetidas. A superlotação dos veículos facilita os casos de assédio. Além disso, tanto as mulheres como os outros usuários sofrem as consequências da violência das torcidas em dias de jogos de futebol. Muitas mulheres declaram que nestes dias não saem de casa e deixam de realizar atividades, de se deslocar na cidade.



*Está subindo, tem agressão, fora que tem homem que chega por trás tentando se aproveitar da situação porque o ônibus está lotado."*

*"Dia de jogo pode me dar um milhão, mas fico em casa por que eu tenho medo da violência dos torcedores. Eles ficam brigando uns contra os outros por causa de torcida. Jogam pedras nos ônibus. Os ônibus, às vezes com medo, queimam a parada. A pessoa dá o sinal, está com medo por causa do jogo, mas o motorista passa direto e deixa a pessoa lá." (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

As mulheres têm uma percepção apurada quanto à ausência de manutenção adequada das vias de circulação dos ônibus e como isso impacta no conforto da viagem e na segurança dos usuários. Elas também identificam que a falta de vias para circulação exclusiva tem grande influência sobre o tempo de viagem, já que os usuários dos ônibus também ficam sujeitos ao engarrafamento da cidade. São frequentes os relatos sobre pessoas que preferem desembarcar dos veículos e continuar a viagem caminhando.



*A pista toda esburacada, cada rombo que quando a gente entra o ônibus faz pá! Sobe e desce. Quem está lá atrás sente a pancada todinha, mexe com o corpo da gente todinho. Os ovários, tudo que a gente tem mexe. Eu falo porque eu sinto."*

*"Tem gente que desce do ônibus e vai caminhando pela ponte até chegar, com criança, bolsa, e chega primeiro que o ônibus."*

As entrevistadas sentem-se desrespeitadas enquanto usuárias do sistema de transporte e consideram o serviço caro para a qualidade ofertada.



*Aí, tudo isso que a gente passa mesmo, é rotina, é como ela falou, sai cedo de casa, chega muito tarde porque depende do transporte público e é muito, muito mal, muito mal mesmo esse transporte que a gente está pagando: a passagem é cara e ele de péssima qualidade."*

## G.2. AS PARADAS DE ÔNIBUS

De todos os aspectos da segurança e mobilidade abordados nesta pesquisa, as paradas de ônibus, principalmente as dos bairros mais periféricos, representam o maior desafio enfrentado pelas entrevistadas, principalmente pela profunda insegurança que geram. A parada é o local mais temido por todas as participantes, é onde se percebem mais vulneráveis e onde sentem mais medo.

São decisivos para esta sensação: o isolamento e a falta de movimento; o tempo de espera/demora dos ônibus; a ausência total de algum tipo de proteção (arquitetônica, iluminação, equipamentos e segurança). Instaladas, em geral, em lugares ermos, sem movimento de pessoas ou atividades comerciais por perto, as paradas de ônibus são, na ótica das mulheres, um atrativo para a violência contra a mulher, principalmente para o estupro.

Quando ficam paradas e sozinhas esperando o ônibus, se sentem vulneráveis, à mercê da violência. Ficam alertas e atentas a qualquer movimento e as figuras masculinas são sempre ameaçadoras. Esta sensação é relatada em todos os grupos, por todas as participantes.



*Com certeza, porque assim, a gente já sente insegurança de dia e à noite, se passar um homem, meu Deus! A gente fica assustada! Porque ele pode nos arrastar para qualquer lugar perto ali... pode parar de moto ou carro, entra, entra ali ninguém vai ver.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

Por isso, a baixa frequência e a impontualidade dos ônibus são problemas muito destacados por elas. É possível supor que o tempo real de espera pelo ônibus seja potencializado por esta emocionalidade — e talvez pela ausência de informações sobre o quadro de horários e viagens, gerando uma sensação de demora ainda maior.



*É porque aí a gente fica no ponto e está lá e olha para um lado e para o outro. E fica esperando, enquanto a gente está esperando a preocupação não é com o ônibus se ele vem vazio, a preocupação é por causa de assalto, de roubo. Fica preocupada se chega mais alguém, meu Deus do céu.” (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*



*É porque geralmente as paradas ficam num lugar muito deserto. Onde não passa muita gente é sempre naquele lugar em que eles colocam uma parada, passa pouco carro, pouca gente, é muito próximo de favelas. O pessoal fica assustado, tem muita violência o tempo inteiro. Fica todo mundo assim, ó, qualquer coisa que passar está virando a cabeça para ver o que é. Se vier moto com duas pessoas você já fica cismado. Qualquer coisa que acontecer, a pessoa dá uma carreira porque ninguém vai querer ficar para ser assaltado ou ser morto, porque tem gente que nem chega a assaltar, já vai lá com a intenção de crime, né?"* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

As paradas não tem conforto ou proteção: não há lugar para sentar, as coberturas estão degradadas, o piso esburacado, são sujas, não são iluminadas e não há informação sobre trajetos e horários. Na visão das mulheres, elas refletem o descaso com os usuários do transporte público.

*"Como eu fico com o meu bebê e lá na minha parada não tem nada, não tem assento, não tem nada, eu tenho que ficar lá embaixo em pé e muitas vezes ele chega muito atrasado, aí eu subo lá para casa, só que quando eu vou descer, já é tarde..."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)



*Lá onde eu moro mesmo, nas duas paradas que tem, na esquerda e na direita, não serve para nada. Quando chove é melhor ficar na chuva. E quando tem sol, é melhor ficar no sol em vez de ir para parada".* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*"Na minha mesmo, na minha parada, que lá tem duas, é toda cheia de ferrugem, esburacada, cheia de buraco, só pela fé."* (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)

*"Claro. Na minha favela mesmo não tem não. Eu vou dizer que tem nêga, não tem. O que tem lá é a parada toda quebrada e arrombada."*

### G.3. O TRANSPORTE COMPLEMENTAR: VANS, KOMBIS E MOTO TÁXI

Para uma parcela das participantes, o transporte complementar feito por vans, moto táxis e kombis acaba sendo uma boa alternativa ao transporte público e à insegurança de caminhar pela cidade.

As mulheres utilizam estes serviços para trazer compras dos supermercados, fazer pequenos trajetos nos bairros, levar crianças à escola, para passear e ir à praia nos finais de semana. O transporte complementar supre a ausência/baixa frequência do transporte público nos finais de semana e é utilizado para driblar a lotação e o desconforto enfrentado nas linhas alimentadoras do sistema de transporte de média e alta capacidade. Algumas poucas entrevistadas utilizam vans gratuitas que fazem percursos casa-terminal de integração e outras tantas declaram que a tarifa das kombis são mais baratas que a dos ônibus.



*Eu nem sabia que existia van pública.*

*“Lá onde eu moro como os ônibus demoravam muito porque só tem essa opção: Pau Amarelo para cidade e Pau Amarelo para Ubá, agora tem integração, aquele movimento, então muita gente opta pela van, se estressa menos, pelo fato da gente saber que vai sentada.”*

*“Tem sim, a gente não vai em pé, vamos sentados, ele para mais ou menos onde a gente quer, se a parada for aqui e a gente tiver que parar ali ele pode parar lá pela frente, eles param, final de semana como os ônibus demoram mais ainda é mais fácil, é mais barato que o ônibus, chega na boquinha dele e pergunta, vai sair tal hora e sai tal hora mesmo, só se tiver um engarrafamento.”*

*“Em Paulista também a gente tem essa vantagem das kombis, pra você circular por dentro de Paulista e de Paulista para Igarassu e Itamaracá. Você tem essa vantagem, que é um transporte alternativo que ajuda bastante, além de ser mais econômico do que o ônibus”. (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

Essas alternativas, entretanto, não são consenso, já que muitas delas declaram ter “medo” de usar este tipo de transporte por questões de segurança.

## H. O ASSÉDIO



*É, sem palavras, te olha assim, a gente se sente nojenta achando que é o que está vestindo, e dizem que a culpa é da gente por causa da roupa."*

Ajulgar pelos depoimentos das entrevistadas, o assédio é parte constitutiva da experiência no transporte. Este tipo de violência contra a mulher é de tal forma recorrente que chega a ser percebido como parte inevitável do uso do transporte público. Mulheres de todas as idades estão sujeitas a serem assediadas.



*A mulher não vai sair bolinando o homem no meio da rua né, mexendo nas partes dele e fazendo gracinha no pé do ouvido, e para uma mulher isso é muito ruim esse tipo de graça de um safado". (Risos)*

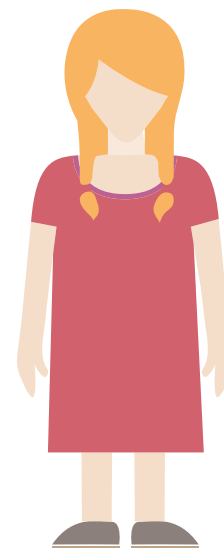
Para grande parte das entrevistadas o assédio se inscreve na cultura machista e no conseqüente desrespeito generalizado dos homens para com as mulheres, mas elas não necessariamente percebem o assédio como uma violação da autonomia sobre o próprio corpo.



*A mulher é, como posso dizer? É mais desejada, o homem deseja mais a mulher do que a mulher, não sei como explicar. Eu acho que o homem respeita menos as mulheres do que o contrário, a maioria, não todos, mas a maioria dos homens vê a mulher como um pedaço de carne, essa é a verdade. E o assédio, já aconteceu comigo dentro do ônibus, um monte de gente em pé e eu aqui assim, aí entrou um cara bêbado, ele ficou assim encostado, eu saí do lugar porque eu ia descer, aí ele foi e encostou em mim assim, o ônibus freou e ele veio com tudo assim na minha bunda e pegou assim e todo mundo olhando para a cara dele e aí eu olhei assim: ôxe, mas menino e não sei o quê, daí o cara: não, desculpe aí, desculpe, ele pegou e desceu." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

As circunstâncias que mais favorecem esta violência são o momento tumultuado de embarque nos ônibus e durante as viagens, no interior do veículo, devido à superlotação. No espaço das estações e terminais as condições são menos favoráveis para o assediador, que fica mais exposto e visível para outras pessoas. Além disso, eles correm mais risco de serem denunciados pelas mulheres.

*"Um ônibus vir lotado, cada vez mais próximo e eu acho que é mais fácil porque as pessoas estão próximas e ninguém vai ficar olhando e dentro da estação é mais visível. Já tem mais gente olhando, aí já tem segurança na estação, você pode dar um grito e aí vai ser aquela confusão, entendeu? E assim, no ônibus ele acha que é aquela coisa abafada, um prestando atenção no seu, eles aproveitam." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*



## H.1. REAÇÕES E ENFRENTAMENTO

Apesar de causar muita indignação, a opção mais comum das entrevistadas é pela não reação: as mulheres não enfrentam explicitamente o assédio, apenas saem do lugar onde estão ou mudam de posição. Aparentemente, os demais passageiros homens, motorista e cobradores seguem esta mesma conduta.

A principal razão para este comportamento das mulheres é o constrangimento, a vergonha de se expor publicamente. Além disso, sempre há o espaço para a dúvida de tratar-se ou não de um assédio de fato, principalmente nas circunstâncias de aglomeração de pessoas. Não se pode ignorar também o peso de uma eventual culpabilização da mulher no assédio pela roupa que veste.



*Já aconteceu até comigo, eu estava sentada, o homem estava em pé, eu não sei se ele estava se esfregando, se ele estava batendo no ônibus né? (Risos). **Ai todo mundo sabe como é o sistema: será que está se esfregando?** " (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)*

*"É porque hoje em dia, ela já sofre tanto assédio, para nós. A mulher, se ela está sofrendo, porque muita gente não sabe assim, violência, que tipo de violência e a mulher está ali. Tem a moral, a mental, a física, tem vários tipos de violência. E às vezes a mulher, ela passa por isso tudinho e elas não falam, não denunciam. Sei lá, eu acho que gostam. Por que eu não gosto, de violência nenhuma. Entendeu?"*

Aparentemente, as mulheres mais velhas desta pesquisa tendem a reagir mais, denunciar e enfrentar o assediador, principalmente quando presenciam este tipo de violência contra meninas.



***Dentro do ônibus, eu disse: motorista, para esse ônibus aqui porque tem um tarado aqui dentro! Abre isso daqui, não vai abrir não? Até que abriu, eu disse: vai nojento e joguei ele fora, agora dirija vai, dirige, que tem um tarado pô, esfregando na criança, essa menina tinha uns 9 anos, poxa, o que é isso?**" (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

O vagão rosa do metrô é desconhecido pela maioria das entrevistadas. Algumas, em princípio apoiam a ideia, mas não acreditam que a medida funcionaria, pois tendem a acreditar que os vagões exclusivos seriam usados também pelos homens.



O depoimento de uma das participantes mais velha revela o impacto da violência sexual sobre a mulher, sua autoestima e seu papel social:



*É, por que veja bem, uma mulher, eu mesmo, o pior exame que fiz na minha vida é fazer prevenção, pensa em um exame chato. A gente faz porque tem que fazer. Imagina uma mulher que passou por algum tipo de violência, seja qualquer, qual foi o tipo de violência que ela sofreu. É chegar em uma delegacia para falar. É horrível. Ah, mas tem a delegacia da mulher. Nem toda delegacia da mulher, que chega quem vai lhe atender é aquela pessoa, entendeu. Se vai ter aquela assistência a você, por que é uma hora terrível.*

*Eu penso, que só de **você sair da sua casa para denunciar já é um sacrifício, nem todas têm essa coragem.** Porque coitada, **ele vai me matar, ele vai fazer, isso tudinho vem na cabeça da pobre mulher, não tem uma pessoa que chega ali, venha cá que vou conversar com você, é difícil isso.** Então, a mulher hoje em dia ela deve se valorizar mais, se gostar mais, se amar mais. Não importa que ela seja preta, branca, pobre, se mora em uma favela, mas que ela se ame mais, se goste mais, se dê mais valor a si mesma, se respeite, por que tem muitas mulheres hoje em dia que não se respeitam. A gente tem muito isso.*

*Ela mesma, ela mesma se trata como se fosse nada e ela não sabe quanto ela é importante, a mulher é muito importante por que tudo se depende da mulher. Para nascer todos dependem da mulher. Para viver, ela é a mãe. Então, deve se respeitar mais e se dar mais valor. E sempre pensar, **quando eu vejo alguém falando assim, digo assim, você tem que saber o que foi que ela passou. Por que foi o que ela sofreu, já pensou de sofrer a metade, como muitas sofrem. Tem mulher que sofre absurdo, absurdo.** Coitadas, não sei, por medo, ou por falta de inteligência, ou por alguma coisa. Por vergonha. Quem vai dar apoio, quem vai falar. Não existe. Então, todas vocês mulheres, se amem, se gostem, se respeitem. E se tiver sofrendo qualquer tipo de violência, denuncie, fale, porque sempre alguém vai fazer alguma coisa por você. Era só isso que eu queria falar.” (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

## I. A BICICLETA: UM OBJETO DE DESEJO

No contexto desta pesquisa falar sobre bicicleta é quase um alívio. O uso da bicicleta é o único tema que mobiliza positivamente as participantes, reação que pode ser constatada inclusive na mudança de expressões de seus rostos durante as entrevistas: elas até sorriem.

Excetuando-se as mulheres mais velhas, a maioria das participantes sabia pedalar e algumas utilizavam a bicicleta no dia a dia, para realizar atividades como levar os filhos à escola, fazer compras, passear. As mulheres entrevistadas relacionam o ato de pedalar com um sentimento de alegria, apesar do medo do trânsito.

*"E uso para ir no Carrefour, para o Extra, só vou de bicicleta, tem a cestinha, eu amo andar de bicicleta, pelo menos estou fazendo um exercício e outro."*

*"Eu acho tão bonitinho aqueles adesivos de bicicletas."*



*Não ando porque no meu tempo, meu pai, escolhia as profissões das mulheres e as profissões dos homens. Então, mulher na minha casa não andava, não pedalava, não aprendia e assim a gente foi crescendo e também não gargalhava." (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

### I.1. PERCEPÇÕES SOBRE O USO DA BICICLETA

A bicicleta é vista como um meio de transporte que pode ser usado por homens e mulheres, ainda que vejam mais homens pedalando. Segundo as mulheres, é apropriada para os deslocamentos nos bairros, para o trabalho e para o lazer. Ela é valorizada pelos benefícios que traz: ajuda a se locomover mais rápido; faz bem para a saúde — além de exercício, ajuda a emagrecer; não polui; gera economia nos gastos com o transporte; reduz a dependência/necessidade do transporte público, livra as mulheres da experiência com as filas dos ônibus e é muito útil para trajetos curtos.

Não houveram aspectos negativos significativos associados à bicicleta em si, exceto por ser menos adequada para trajetos longos.

## 1.2. AS RESTRIÇÕES E CONDICIONANTES PARA O USO DA BICICLETA

A violência urbana, a violência do trânsito, o desrespeito dos motoristas para com pedestres e ciclistas, e a ausência de infraestrutura cicloviária são vistos como os maiores empecilhos para o uso da bicicleta pelas mulheres. Elas reconhecem uma vulnerabilidade ao pedalar e declaram redobrar a atenção quando usam a bicicleta. Há muitos relatos sobre atropelamentos envolvendo amigos e conhecidos.

*"Eu uso para ir no Carrefour, só vou de bicicleta, tem a cestinha, eu amo andar de bicicleta, pelo menos estou fazendo um exercício. Agora eu tenho muito medo, fico ligada porque desde novinha que eu ando de bicicleta. Devia ter uma pista só de bicicleta." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

*"Eu até usava para ir para o trabalho, só que eu vi o homem batendo em uma mulher de bicicleta, passou em cima da cabeça dela de bicicleta e aí depois desse dia nunca mais eu quis andar de bicicleta assim, na rua." (Grupo de mulheres de 40 anos ou mais, Recife)*

Considerando a questão da violência, é interessante notar que o medo refere-se apenas ao roubo da bicicleta e que a violência sexual não é citada como fator de risco.

*"Tem que ficar ligada, eu faço assim, quando vem dois caras na bicicleta, eu sei que não vai tomar, porque eu fixo na rua logo e vejo que vem, assim, se vier dois andando, eu também entro em outra rua, aí faço o retorno e deixo ele ir embora, eu faço assim porque lá também tem muito ladrãozinho, viu." (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)*

A predisposição para adoção da bicicleta como meio de transporte depende de algumas condições, como a existência de rede cicloviária. Mesmo assim, algumas duvidam que estas seriam respeitadas, tendo como base o comportamento e a falta de respeito dos motoristas.



*Poderiam ter uma via só para bicicleta e aí eles respeitavam, mas mesmo se tivesse eles não respeitariam porque eles não respeitam mesmo, tiram fina da gente que está andando. Pode estar na rua que tem calçada que é algo para carro e moto e lixo, aí a gente desce da calçada e tiram fina da gente, eles não prestam atenção nem ao ciclista e nem ao pedestre."*

### 1.3. A BICICLETA COMO LIBERTAÇÃO

Ao longo da conversa, as entrevistadas vão identificando várias possibilidades para o uso da bicicleta. Ela poderia facilitar suas vidas e livrá-las de algumas situações de constrangimento a que são submetidas na vivência da cidade. Mesmo que as mulheres não utilizem a bicicleta para os deslocamentos mais longos, até o trabalho por exemplo, poderiam utilizá-la para outros deslocamento do dia-a-dia, como para transportar os filhos até a escola, fazer compras, ir ao posto de saúde, passear.

*"Seria uma coisa boa porque muita gente mora perto daqui do centro da cidade para ir trabalhar, além de saúde que a bicicleta traz, você não gasta passagem, mas as condições aqui são precárias, você vai, mas não sabe se vai voltar de bicicleta."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, Recife)

A bicicleta é também vista como elemento potencial para garantir a autonomia das mulheres e para assegurar a possibilidade de realizar mais deslocamentos na cidade.

*"Eu faria de tudo para arrumar uma (bicicleta)".* (risos)

*"Pegaria a bicicleta e ia embora e chegava num lugar, trancava a bicicleta, fazia o que eu queria e quando voltava eu teria certeza de que ela estaria lá para eu ir embora a hora que eu quisesse e não ficaria lá esperando o tempo do ônibus e com medo."* (Grupo de mulheres de 17 a 35 anos, municípios da Região Metropolitana do Recife)

## J. UMA CIDADE PARA SER FELIZ

Para o fechamento dos grupos, foi pedido às entrevistadas que falassem sobre como seria a cidade para viver mais feliz. Surpreende a dificuldade destas mulheres em responderem esta questão que, em princípio, poderia mobilizá-las positivamente. O que se nota é que a moderação estimula e retorna à pergunta para que elas saiam do foco dos atuais problemas, principalmente da violência, que são retomados recorrentemente. Uma hipótese para esta dificuldade é que elas não têm repertório para a narrativa da cidade desejada, ou para “o sonho feliz de cidade”.

A cidade feliz dialoga com todos os problemas apontados ao longo da pesquisa, com prioridade absoluta para a segurança, principalmente, através do aumento do policiamento. Esta é a questão mais importante, o primeiro tema a ser mencionado, e que aparece de forma espontânea em todos os grupos.

*“Eu acho que todas vão dizer a mesma coisa. Violência gera tudo mesmo.”*

*“Eu acho que a nossa frase coletiva do grupo é isso não é? Uma cidade mais segura.”*



*Eu acho que a primeira coisa era ter segurança, tendo a segurança é que vai confiar de andar com os filhos, de deixar eles brincarem, dele ir para a escola sozinho, acho que um primeiro ponto seria a segurança.”*

Chamam a atenção os destaques para a grande diferença de percepção sobre como são a periferia e o centro da cidade e os relatos de preconceito e racismo que sofrem por serem pobres e negras. Recife, apesar de padecer de muitos males, ainda é a referência de uma cidade melhor, com mais oportunidades de trabalho, cultura e lazer; melhor infraestrutura viária; serviços de melhor qualidade; com oferta de um comércio diversificado, entre outros.

*“Melhorar a vida dos pobres porque aqui a gente é mais ou menos. A gente precisa de uma rua calçada.”*

*“Mas eu acho que na cidade é mais limpo. É porque tem gari, tem a Prefeitura.”*

"Assim, eu acho que a falta de comércio também prejudica bastante. Eu vejo a diferença principalmente de lá onde eu moro, para o Recife. Estava conversando com o pessoal e falei que em Recife, no bairro onde a minha sogra mora, como outro qualquer, lá é comércio um batendo no outro. Lá você tem opção de farmácia, você tem a opção de armazém, que são as coisas assim, que não tem muita comercialização como um mercado ou como uma padaria, mas lá você tem a opção de tudo isso, é tão bom. Eu mesmo se pudesse, moraria lá porque assim, é muito bom você ter essas opções, você diz: poxa, aqui está caro, eu vou ali. Lá eu tenho que ir para o centro de Paulista..."

“ Se você chegar mais ou menos em Boa Viagem, chegar no centro aqui e você chegar numa favela você vê a diferença de uma coisa para outra, **você chega numa favela é um pelo outro, é como elas disseram, um vai tentar ajudar o outro e um cuida do outro, se você chega em Boa Viagem alguém vê eu com uma sandália havaiana, pronto! É uma pobre em Boa Viagem**, então assim, tem pessoas que eles olham meio recuados...”

“ E tem uma série de pessoas que estão desempregadas e marginalizadas, a maioria são negros e pobres, carente de tudo, de comida, de saúde, de amor.”

"A gente mesmo assim que precisa de uma informação para um emprego às vezes em casa de família, se você pedir uma informação para alguém que está ali no calçadão eles pensa logo que você vai assaltar e ficam assustados, já aconteceu isso comigo, a mulher disse: Você quer o meu telefone? Eu disse: Não senhora, eu só queria uma informação. Ela era uma moça bem... **eu acho que ela pensou que eu ia roubar ela.**"

Pela primeira vez na pesquisa, os políticos são mencionados — de forma negativa —, pelo descaso com a cidade, com os mais pobres e devido à corrupção.

“ Eles não pensam na gente. Mas sabe por que eles não pensam? Porque eles não andam por nossos percursos. Eu acho assim, de não se preocupar com a gente, com isso, seja só pelo fato deles terem automóveis.”

"É até descaso como tantas obras aí como elas falaram do BRT começaram de fato porque sabiam que iriam lucrar alguma coisa, dá 20% e lucra 80%, 70%. Mas poderia ter feito mais. Teve paradas que eles não concluíram, não terminaram... está lá abandonada."

"Se tivesse menos corrupção dos prefeitos, presidentes... se olhassem mais para a cidade..."

*"Assim, eu acho que eles deveriam pensar em começar por quem está precisando mais, eles deveriam, de ver as coisas e colocar onde deveria cada coisinha no seu lugar, entendeu?"*

Pelos relatos das mulheres, na cidade feliz há menos assaltos, as pessoas passeiam e caminham com seus filhos, crianças brincam sem medo nas ruas e praças, graças principalmente ao aumento do policiamento e à dinâmica criada pelo comércio que funciona até mais tarde.

*"Eu acho assim, que polícia está faltando em todo canto. Não tem esse negócio de que é porque é de graça, ali a gente pode brincar, pode se divertir, não. Do mesmo jeito, no cinema de gente rico, é em uma loja, é em um shopping, falta polícia em todo canto, falta polícia dentro do Brasil..."*



*Se fosse mais povoada assim, tipo de comércio, de praça, dessas coisas, eu acho que ajudaria bastante. O comércio, como ela fala, lá a carência é do comércio, até da noite é muito complicado, acho que se fosse uma cidade mais povoada ou um bairro mais povoado, com comércio que funcionasse até mais tarde, começa pela segurança, o respeito e aí vem juntando tudo, vamos juntar tudo e fazer uma coisa para melhorar, tá entendendo? Porque não adianta, tipo, vamos supor, tinha ou tem a polícia na rua, mas não tem o comércio aberto. Tem a polícia na rua, mas não tem uma praça funcionando, tá entendendo?"*

*"Lá onde eu moro mesmo não tem praça, comércio lá, a carência de lá, de Paulista é, vamos supor, lá no bairro em que eu moro não tem uma farmácia, padaria só tem uma, você tem que comer, goste ou não, você tem que comer o pão dali, é o que tem. O mercado é só um e quase nada, então assim, tem isso também, a falta de comércio que prejudica bastante e fora que lá também fecha cedo, não tem." (risos)*

Na cidade feliz o BRT está completo; o transporte público tem maior segurança, maior frequência, principalmente nos finais de semana, garantindo o tão aspirado acesso ao lazer e à cultura.

*"Ter uma pista só para ônibus e só para carro e bicicletas também."*

*"Poder andar mais tranquilo sabendo que está segura, tá entendendo? O policiamento em cada ônibus que a gente se sente mais segura lá e parar também os homens que ficam se esfregando nas mulheres também nos ônibus, tendo um policial, eles não vão fazer isso, né?"*



*Botar mais ônibus e diminuir o tempo de um para outro, 10 minutos, 15 minutos, passa em uma hora e pouco."*

*"Finais de semana eu estou dizendo assim, dias de feriados e domingo, assim, eles recolhem, de sábado também, a gente vai sair assim e passa um tempão esperando os ônibus porque eles tiram 50% da frota. Se tivesse mais um pouquinho, se eles botassem mais uns 2 ou 3."*

Na cidade feliz os bairros têm calçadas, iluminação, as escadas estão bem conservadas, limpas e iluminadas e facilitam a vida de mulheres, crianças e idosos. A cidade está limpa e o lixo desapareceu das calçadas, pontos de ônibus, praças, canais e ruas.

*"Ah sim, se tivesse mais praças, se tivesse a rua, a via de andar de bicicleta, se tivesse mais comércio como a amiga aqui falou, era melhor, não era?"*

Na cidade feliz as crianças estudam, estão brincando nas ruas e praças do bairro e passeiam no "centro" nos finais de semana.



*Mais espaço de lazer né, porque criança brinca mais espaço de lazer, mas até um tanto que para falar a verdade mesmo, vários bairros têm espaço de lazer, mas só que a gente tem que falar a verdade, os vândalos acabam com tudo, porque teve várias áreas que a Prefeitura fez, várias áreas de lazer, mas os meninos quebram os balanços, picha tudo e acaba com tudo."*

*"No meu bairro realmente não tem é bem diferente que eu tenha visto, só nos outros mesmo, mas que eu tenha visto lá na região não tem."*



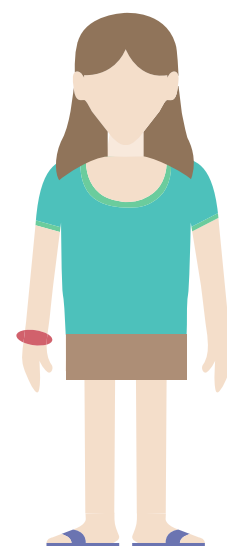
*A gente precisa de um lugar para os filhos da gente poder brincar, final de semana assim, sair, brincar, porque a gente vai para a praça, os balanços tudo quebrados. Vai para, gangorra, está quebrada, ah, então vai fazer o que na praça? Porque eu vejo e não tenho R\$5,00 pra pagar para uma menina dar uma volta na praça, naqueles carrinhos. Como eu tenho duas, a minha maior não brinca dessas coisas, eu tenho 2, vou gastar R\$10,00 minha filha, e é rápido demais, aí aprendeu a ficar em casa mesmo, não é não?"*

*"Creche também, só tem uma da Prefeitura, creche quase não tem."*



*Tem um jardim de infância, se tivesse uma escola a mais né, uma escola, uma creche, um lugar de lazer... se as crianças precisam de um cinema tem que pagar 20,00 reais uma criança, 20 ou 30 reais."*

*"Melhorar também, que tem muito canto que não tem asfalto, tem canto que não tem lugar para as crianças brincarem, a gente é humilde né, a gente não tem dinheiro para estar pagando passagem para ir a um parquinho, tem lugar que não tem, perto da minha casa tem, mas tem muitos bairros que não tem um parque para as crianças brincar."*







*Tem gente que não tem, não tem 7,00 reais para ir ao cinema e o que comer, prefere dar de comer para o filho. Então assim, pelo menos uma vez no mês que tivesse um cinema na 13 de Maio, disponível para eles, uma coisa para entreter né, uma coisa diferente, ou até uma brincadeira de antigamente, que a gente não vê mais isso hoje em dia, aquelas coisas de antigamente de empinar pipa, de correr na rua e poder brincar, pular amarelinha, essas coisas não tem, se uma mãe não tiver uma cabeça mais ou menos para brincar com eles ali, a gente não vê mais essas coisas."*

A cidade feliz garante o acesso à cultura e lazer para elas e seus filhos, e garante o direito ao acesso e à cidade e seus bens culturais.



*Tem sim, coisas que a gente possa curtir, aproveitar, só que é caro. Olhe, parque de diversões, é caro, tanto para gente quanto para criança. Aquele negócio que passa filme, cinema, é caro para gente pobre, viu. É tanta coisa que a gente pode aproveitar, mas só que a gente não tem condição, não aproveita por que não pode. Sim, pode ir para praia. Praia todo mundo vai, menina. Mas, eu estou falando é dentro do Recife, eu estou falando das coisas que a gente passa na vidraça e olha e não pode entrar porque não tem condição. É lazer, é isso que eu estou falando. Para praia todo mundo, até eu mesmo, eu vou. Mas, a gente vai para vender."*



*Ela está falando mais na parte paga. Já eu pensava mais que se tivesse mais, por exemplo, o Marco Zero oferece muito lazer que a gente não precisa pagar nada, a não ser a passagem e se tiver um dinheirinho para comprar alguma coisa lá, mas o que falta mesmo é policia na rua, porque a gente chega em um lugar daquele tão bonito, mas está à mercê dos bandidos."*

Na cidade feliz os cidadãos são conscientes da importância do coletivo, sabem de sua corresponsabilidade em relação aos bens comuns, zelam pelo espaço público em todas as suas dimensões e respeitam uns aos outros.



*Eu acho que isso que ela falou, teria que ter uma reeducação social porque não basta apenas um fazer, tem que todos fazerem, se eu acho que aquilo não é certo, por que o outro está fazendo e não respeitando? Eu acho que começa da gente. Então tinha que ter essa educação social mesmo, até porque é o povo pelo povo, se a gente não fizer pela gente, quem vai fazer? Quem vai respeitar? Então acho que tudo começa com a gente."*

*"Eu costumo dizer que a solução para tudo no mundo é o respeito. Porque vamos pensar, se todo mundo se respeitasse, tudo fluiria, não haveria briga no trânsito, as pessoas, não haveria assalto, as mulheres teriam mais segurança, se o homem respeitasse a mulher haveria mais segurança para as mulheres, já que aqui aponta mais as mulheres. A mulher se sentiria bem melhor para andar na cidade. Eu acho que é basicamente isso, o respeito que move tudo, na minha visão de mundo."*

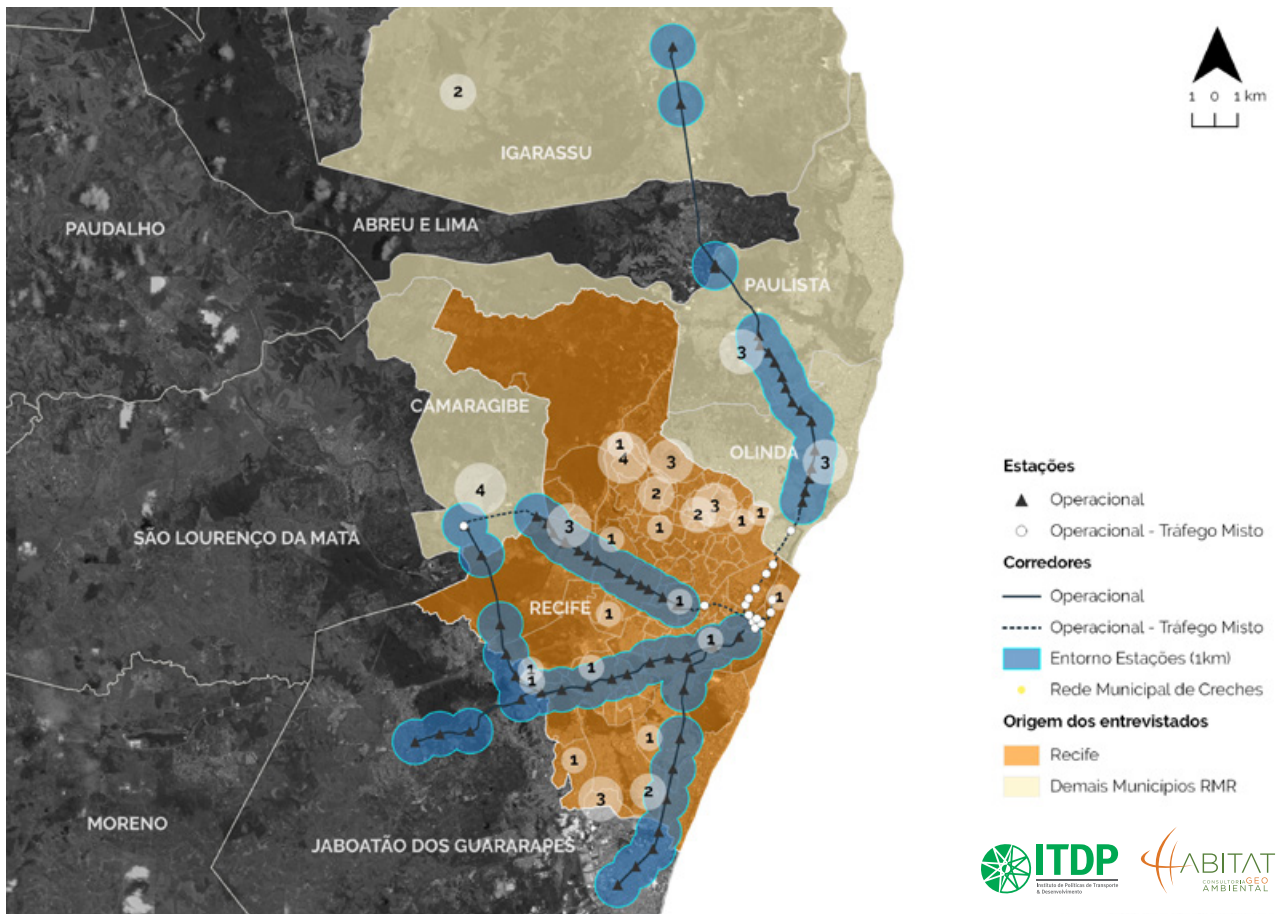
*"Veja, o Governo, ele bota praça, bota academia, para as pessoas fazerem. Mas, a pessoa também tem que entender que nem tudo é culpa do governo, porque a população mesmo destrói. Porque lá onde eu moro, tinha uma praça toda ajeitadinha. A população mesmo, queimaram o balanço, quebrados também. Quer dizer, o Governo mandou, ele fez para as crianças brincarem, o Governo mandou você quebrar? Não. Lógico que o Governo tem que cobrir certas partes, mas muitas partes é a comunidade que tem."*

# 4 PANORAMA DO RECIFE E REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Recife, capital de Pernambuco, fundada em 1537, foi centro da economia açucareira no Brasil. Seu desenvolvimento esteve fortemente marcado pela exploração dos africanos negros escravizados. Assim como no restante do país, a escravização dessa população deixou marcas profundas que hoje se refletem nas desigualdades de raça, classe e gênero também materializadas no Recife e municípios de sua região metropolitana.

A Região Metropolitana do Recife (RMR) é atualmente formada por 14 municípios: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata, sendo a terceira área metropolitana mais densa do Brasil, segundo dados do IBGE em 2010.

## Local de origem das entrevistadas do Recife e municípios da Região Metropolitana do Recife



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil.



Em 2010, mais da metade da população do Recife e da região metropolitana era formada por mulheres, sendo que as mulheres negras representavam cerca de 60% da população feminina.

Aproximadamente metade da população responsável pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos (cerca de R\$ 1.000 em 2010) era formada por mulheres. Para este estudo, o ITDP Brasil considerou o recorte de renda de mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos, garantindo assim um alinhamento entre as análises e mensurações de indicadores com o nível de conforto das mulheres entrevistadas na pesquisa com os grupos focais.

#### População do Recife e Região Metropolitana do Recife

	População total	% Mulheres	% População negra	% Mulheres negras (em relação ao total de mulheres)	% Mulheres responsáveis pelo domicílio com renda até 2 SM (em relação ao total da população responsável por domicílios com renda até 2 SM)
RMR	3.690.547	55%	61%	59%	50%
Recife	1.537.704	54%	57%	55%	46%

Elaborado por ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

O impacto da falta de infraestrutura e qualidade dos serviços de transportes, considerando questões de gênero, pode ser entendido a partir de análises de diversas pesquisas.

O estudo [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#), do ITDP Brasil, aponta que Recife teve um crescimento de 50% na taxa de motorização do município e cerca de 70% na região metropolitana entre os anos de 2004 e 2014, segundo dados do Denatram. No mesmo período, dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) demonstram que houve um aumento de 32% do tempo médio de deslocamento na Região Metropolitana do Recife, tendo passado de 31,4 minutos para 41 minutos. De acordo com informações do aplicativo Moovit<sup>20</sup>, em comparação com outras dez grandes regiões metropolitanas do país, a Região Metropolitana do Recife apresentou o maior tempo total diário de viagem (96 minutos) e o maior percentual de usuários que gastam mais de duas horas em deslocamentos diários (34%) nos deslocamentos feitos no transporte público, em 2016. Esse quadro é preocupante se considerarmos que Recife é a quinta menor capital do Brasil em extensão territorial.

<sup>20</sup> Os dados Moovit consideram apenas deslocamentos por transporte público.

Segundo o [Atlas da Vulnerabilidade Social](#) do IPEA<sup>21</sup>, na Região Metropolitana do Recife o percentual de mulheres negras que moravam em domicílios urbanos com renda inferior a meio salário mínimo e demoravam mais de uma hora para chegar ao trabalho, em 2015, era de aproximadamente de 16%. Para a cidade do Recife esse percentual era de 11%.

As mulheres brasileiras entrevistadas na pesquisa [Linha de Base](#), da ActionAid, afirmaram que o transporte é o pior serviço público entre todos os analisados (iluminação pública, policiamento, educação e transportes). As piores opiniões sobre o transporte público foram dadas pelas mulheres do Recife e Cabo de Santo Agostinho<sup>22</sup>.

A relação entre as desigualdades socioeconômicas e as questões de desigualdade de gênero na divisão do trabalho influenciam a forma de deslocamento entre homens e mulheres segundo sua classe social. Mulheres ricas tem um padrão de viagem mais parecido com o de homens ricos, pois estes não enfrentam limitações econômicas que restringem os modos de transporte usados e o número de deslocamentos. Por outro lado, o padrão de viagens das mulheres pobres se assemelha mais ao dos homens pobres do que ao das mulheres ricas. A parcela mais pobre da população tem menos escolhas quanto ao modo de transporte que irá utilizar para realizar as viagens necessárias e nem sempre consegue realizar todas as viagens desejadas.

**A caminhada e o transporte público são os modos mais importantes para o deslocamento das mulheres nas cidades em desenvolvimento, sobretudo para as mais pobres.** Em geral, elas também são as últimas a terem acesso a meios de transporte mais caros e que sinalizam um maior status social, como o automóvel<sup>23</sup>.

A [Pesquisa Origem-Destino Recife](#) de 2016<sup>24</sup> revela que 63% das viagens das mulheres para motivos de estudo são feitas a pé ou em transporte público e cerca de 27% por automóvel. Quando as viagens têm como motivação a ida ao trabalho, as viagens a pé e no transporte público representam cerca de 65% dos deslocamentos contra cerca de 30% de carro.

---

21 IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. [Atlas da Vulnerabilidade Social](#). IPEA 2017.

22 ACTIONAID. [Linha de Base Campanha Cidades Seguras para as Mulheres](#). ActionAid, 2014.

23 KUNIEDA, Mika; GAUTHIER, Aimée. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable - Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. Eschborn. GTZ, 2007.

24 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS. [Pesquisa Origem-Destino Recife](#) - Relatório Executivo (versão preliminar). 2016.

Porém, uma das limitações para se analisar o padrão de mobilidade das mulheres no Recife a partir da *Pesquisa Origem-Destino Recife* de 2016 é a falta de dados sobre as viagens por outras motivações além do trabalho e estudos — que compõem parte significativa dos seus deslocamentos, caracterizados por viagens mais curtas, encadeadas e para diferentes destinos —, e a ausência de análises de gênero desagregadas por renda.

Em São Paulo, por exemplo, a [análise de gênero e classe](#)<sup>25</sup> da pesquisa de Origem e Destino, de 2012 revela que 13% das viagens feitas por mulheres são feitas em carro, das quais 45% são feitas pelas mulheres mais ricas e apenas 3% pelas mulheres mais pobres. Por outro lado, 74% das viagens diárias das mulheres são feitas em transporte público ou a pé, sendo que entre as mulheres mais pobres 50% das viagens eram feitas caminhando e 28% de ônibus. Já entre as mulheres mais ricas, apenas 16% se locomovem caminhando.

O caso de São Paulo evidencia que as escolhas em prol de um modelo de mobilidade que favorece o uso do automóvel apoia um padrão de deslocamento que beneficia sobretudo os homens e as mulheres mais ricas, contribuindo para reforçar as desigualdades de gênero e classe. Ele reforça também a necessidade da produção de dados desagregados por gênero e classe para permitir melhores análises dos padrões de deslocamentos das mulheres.

---

25 SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. [A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo](#). 2016.

## 4.1. MOBILIDADE A PÉ

As calçadas e travessias compõem o espaço de circulação dos pedestres, atendendo às viagens que são feitas unicamente caminhando ou em integração com o transporte público. Porém, a forma como as calçadas são construídas e mantidas não está de acordo com a importância da caminhada como modo de transporte, especialmente para as mulheres.

Segundo o [diagnóstico](#)<sup>26</sup> que subsidiará a elaboração do plano de mobilidade urbana do Recife, atualmente em processo de formulação, a malha de calçadas da cidade encontra-se em uma situação bastante precária em relação às características físicas e de manutenção, com larguras inadequadas ao fluxo de pedestres, rebaixamento impróprio de guias, irregularidades na superfície, obstáculos que dificultam a circulação, etc. O relatório aponta também aspectos relacionados ao conforto, como sombreamento apropriado ao clima, presença de mobiliário urbano, iluminação adequada. A mobilidade a pé torna-se ainda mais desafiadora nos bairros mais pobres, desprovidos de infraestrutura viária, e nas partes altas da cidade, cujo único acesso se dá pelas escadarias.

Ainda segundo o diagnóstico, grande parte das ruas da cidade não tem iluminação pública adequada aos pedestres, que se veem obrigados a circular em áreas escuras sob o risco de acidentes e da violência urbana.

Na pesquisa realizada pelo ITDP com os grupos focais de mulheres, a caminhada representa um momento de medo e apreensão no dia a dia, causado principalmente pela pouca circulação de pessoas nas ruas. As ruas sem movimento são fruto de um modelo de desenvolvimento da cidade que não fomenta a diversidade e a mistura de usos do solo, essenciais para a promoção da caminhada. Em geral, os postos de trabalho e as atividades de comércio e serviços estão concentrados no centro da cidade e os outros bairros se configuram como áreas prioritariamente residenciais.

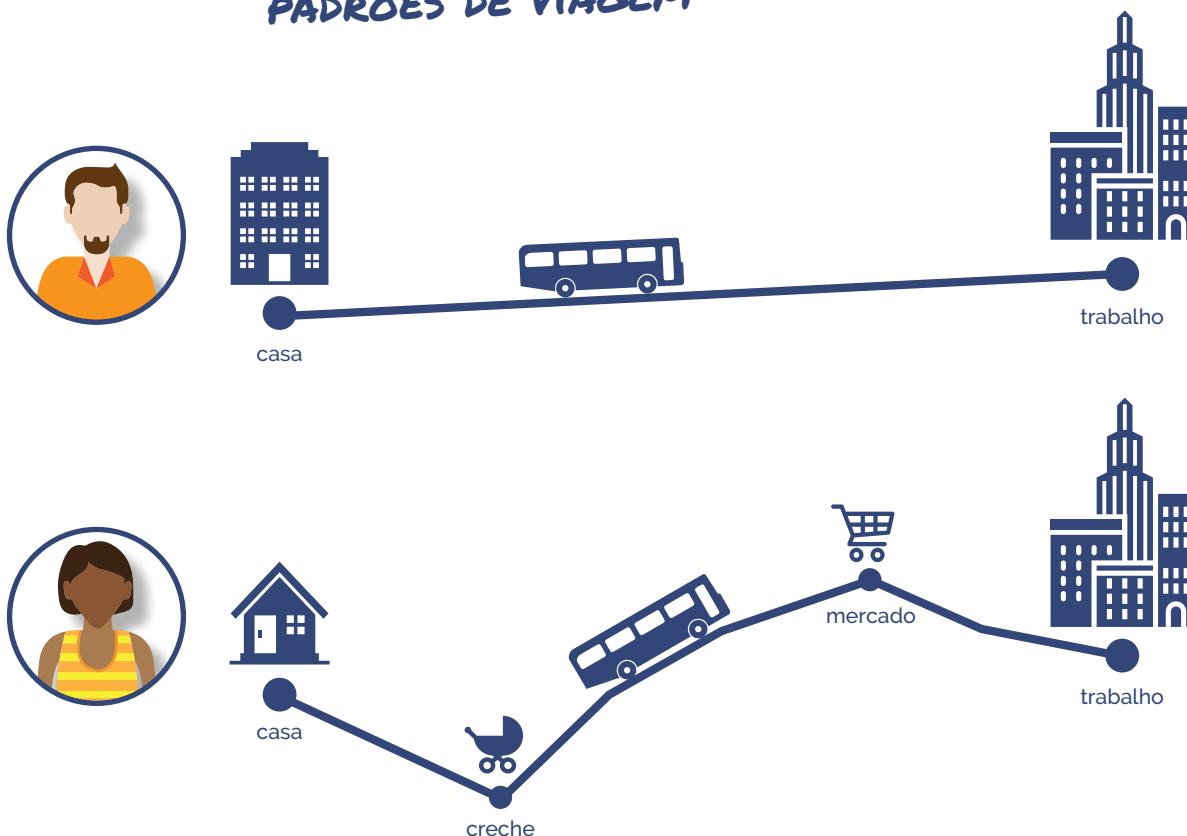
---

26 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS. [Plano de Mobilidade Urbana do Recife: A mobilidade do Recife hoje](#). 2017.

## 4.2. MOBILIDADE NA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO

Por outro lado, o próprio transporte público também não é neutro em relação ao gênero. Por mais que seja visto como benéfico para todas as pessoas indistintamente, o transporte é, na verdade, um dos serviços básicos mais críticos do ponto de vista de gênero<sup>27</sup>. Planejados para atender principalmente os deslocamentos pendulares entre periferia e centro, sobretudo nos horários de pico, os sistemas de transporte não atendem todos os interesses e necessidades das mulheres, cujas viagens não obedecem esse modelo e estão distribuídas de maneira mais heterogênea, tanto em relação aos horários quanto aos destinos.

### PADRÕES DE VIAGEM



Elaborado pelo ITDP Brasil

Na pesquisa do ITDP com mulheres do Recife e municípios da região metropolitana, o sistema de ônibus convencional é muito mal avaliado. A demora dos ônibus, a baixa frequência — sobretudo à noite e nos finais de semana —, e a falta de pontualidade são problemas muito destacados pelas mulheres, mas como elas dependem do transporte público acabam se adaptando à situação de medo e desconforto.

27 KUNIEDA, Mika; GAUTHIER, Aimée. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable - Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. Eschborn. GTZ, 2007.



Em geral, os ônibus do sistema convencional estão sujeitos ao tráfego e engarrafamentos da cidade. No Recife, com base em dados disponibilizados pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, dos quase 2.600 km do sistema viário da cidade, apenas 1% apresenta algum tipo de prioridade para a circulação de ônibus, sejam eles do sistema convencional ou BRT. Segundo o estudo [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#), do ITDP Brasil<sup>28</sup>, a implementação do BRT reduziu em 20% o tempo de viagem dos deslocamentos realizados pelos usuários, porém esse ganho de tempo poderia ser maior se todos os trajetos fossem realizados em vias exclusivas para a circulação dos veículos do BRT.

Ainda de acordo com o estudo do ITDP, nas entrevistas com usuários do sistema verificou-se que as mulheres usam menos o BRT para acessar o local de trabalho e mais para outros motivos. As mulheres reconhecem as qualidades do BRT quando comparado ao sistema de ônibus convencional<sup>29</sup>, mas o avaliam de forma menos positiva que os homens, sobretudo nos itens relacionados à lotação, condições de acesso às estações e integração com serviços das linhas de ônibus alimentadoras, e disponibilidade do serviço nos finais de semana.

#### **Diferenças de percepção por gênero**

- Motivo de viagem: as mulheres usam mais o BRT para outros motivos além do acesso ao local de trabalho — no Leste-Oeste destacam-se os motivos de estudos e compras, enquanto no Norte-Sul os motivos de compras, acesso a serviços, visitas e lazer possuem recorrência maior entre mulheres entrevistadas.
- Tempo de espera: mulheres possuem percepção de maior tempo de espera que o declarado pelos homens — 69% das mulheres declararam esperar o BRT mais de 10 minutos.
- Comparação com sistema anterior:
  - No Norte-Sul, os homens entrevistados avaliaram todos os itens de forma mais positiva que as mulheres, com maiores discrepâncias nos itens de lotação, condições de acesso às estações e integração com serviços das linhas de ônibus alimentadoras.
  - No Leste-Oeste, os homens entrevistados também avaliaram os itens de forma mais positiva, com exceção de itens de conforto no veículo e na estação. As maiores discrepâncias foram observadas quanto aos itens de serviço no final de semana, no qual os homens avaliaram o BRT de forma mais positiva que as mulheres, e quanto ao conforto do veículo, no qual o resultado foi o oposto.

Fonte: ITDP Brasil, 2017.

28 ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#). ITDP Brasil, 2017.

29 Pesquisa qualitativa com os grupos focais de mulheres realizada pelo ITDP Brasil.

Para acompanhar a evolução da cobertura da população pelos sistemas de transporte de média e alta capacidade, o ITDP calcula o indicador de proximidade ao transporte de média e alta de capacidade — o PNT (da sigla em inglês *People Near Transit*). O PNT mensura o percentual da população de uma cidade ou região metropolitana que reside em um raio de até 1 km de estações de transporte público como metrô, trem, BRT e VLT. Essa distância pode ser percorrida em uma caminhada que dura cerca de 15 minutos<sup>30</sup>.

Na Região Metropolitana do Recife, apenas 23% da população vive a uma distância de até 1 km da rede de transporte de média e alta capacidade<sup>31</sup>. Esse percentual também se reflete para as mulheres negras — 22% delas vivem na área de cobertura, e para as mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos — 24%. Aparentemente, há uma distribuição homogênea da população na área de cobertura das estações do sistema. Este padrão não é observado em outras regiões metropolitanas brasileiras, em que a cobertura é significativamente maior para as populações ricas<sup>32</sup>.

**Percentual da população total, de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento até dois salários mínimos e de mulheres negras que vivem na área de cobertura do transporte público de média e alta capacidade da Região Metropolitana do Recife**

Percentual da população total residente no entorno de estações e terminais	Percentual de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento até 2 SM residentes no entorno de estações e terminais	Percentual de mulheres negras (pretas e pardas) residentes no entorno de estações e terminais
23%	24%	23%

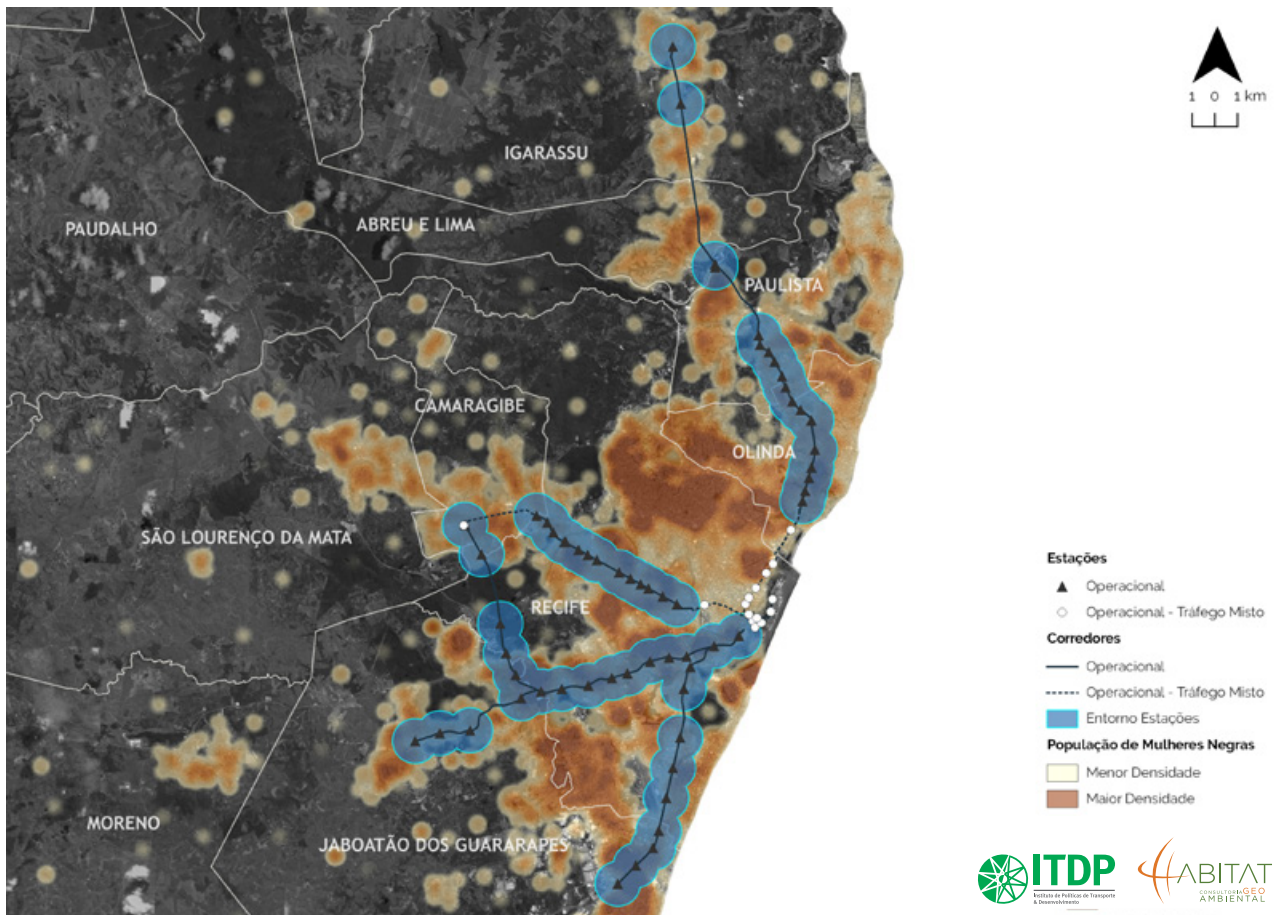
Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

30 Para o cálculo do PNT não são considerados os trechos de corredores que operam em tráfego misto.

31 Dentre as dez regiões metropolitanas brasileiras que possuem corredores de transporte público de média e alta capacidade, a Região Metropolitana do Recife (RMR) apresentava, em 2016, o quarto maior percentual de cobertura da população pelo sistema, ficando atrás das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro (31%), Porto Alegre (23%) e Curitiba (23%). No geral, a RMR se destaca nacionalmente por apresentar a menor diferença na cobertura da rede de transporte entre pessoas das faixas de renda mais alta e mais baixa.

32 ITDP. *Mobility as Equity: Low-Income People Near Transit*. Sustainable Transport Magazine, n° 28, 2016

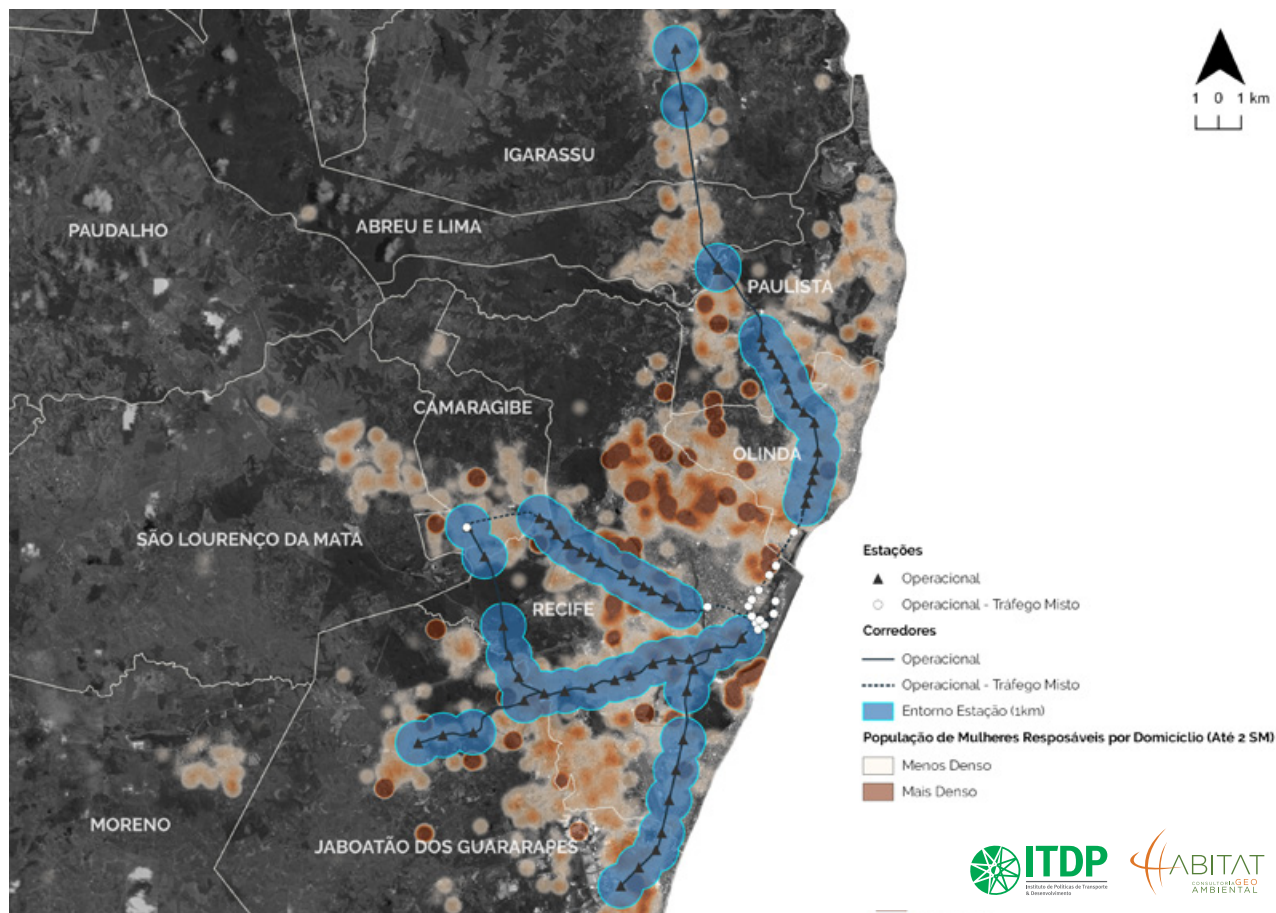
**Distribuição das mulheres negras em relação à rede de transporte público de média e alta capacidade da Região Metropolitana do Recife**



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).



**Distribuição das mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos em relação à rede de transporte público de média e alta capacidade da Região Metropolitana do Recife**



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

**Percentual da população total e por faixa de renda que vive na área de cobertura do transporte público de média e alta capacidade da Região Metropolitana do Recife**

Percentual da população total	Percentual da população até ½ SM	Percentual da população entre ½ e 1 SM	Percentual da população entre 1 e 3 SM	Percentual da população acima de 3 SM
23%	21%	24%	27%	22%

Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

Segundo Maria Betânia Ávila e Verônica Ferreira<sup>33</sup>, a **"situação dos transportes públicos contribui de maneira decisiva para a extenuação da capacidade física das mulheres, ampliando o cansaço gerado pela sobrecarga de trabalho"**. Reforçando a importância do transporte para a vida das mulheres, como relatado na pesquisa com grupos focais feita pelo ITDP, em seus estudos com mulheres de São Paulo e Recife, 88% das entrevistadas declararam que um transporte público de qualidade ajudaria muito no dia-a-dia do trabalho.

<sup>33</sup> ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica. Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras. In: ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica (Org.) [Trabalho remunerado e trabalho doméstico no cotidiano das mulheres](#). Recife. SOS Corpo, 2014.

### 4.3. MOBILIDADE POR BICICLETA

Em um cenário de contrastes nos padrões de mobilidade, acentuado pelo significativo aumento da taxa de motorização, com um elevado tempo total diário de viagem e marcado pelas desigualdades de classe, não surpreende que a bicicleta seja um importante meio de transporte para pessoas do Recife e sua região metropolitana<sup>34</sup>.

As [contagens de ciclistas em vias urbanas realizadas pela Ameciclo](#) — Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife, durante o ano de 2015, registraram até 266 ciclistas por hora em determinados pontos da capital<sup>35</sup>. No entanto, de um total de aproximadamente 8.900 usuários de bicicletas registrados nas contagens em 2015, apenas cerca de 7% eram mulheres.

Segundo o [Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife](#) — PDC<sup>36</sup>, 58% dos ciclistas da região metropolitana usam a bicicleta para ir ao trabalho e 15% para fazer compras. A bicicleta também é usada para o lazer e para acessar serviços de educação e saúde. A rapidez nos deslocamentos é o motivo de escolha da bicicleta como meio de transporte para 50% dos ciclistas, já o fator econômico é a motivação declarada por 25% dos entrevistados. Setenta e seis por cento das viagens em bicicleta são feitas sem integração com outros modos de transportes.

O Recife conta atualmente com uma rede ciclovitária de aproximadamente 44 quilômetros. Para acompanhar a evolução da cobertura da população pela rede ciclovitária, o ITDP calcula o indicador de proximidade à rede ciclovitária — PNB (da sigla em inglês *People Near Bike*). O PNB mensura o percentual da população de uma cidade ou região metropolitana que reside em um raio de até 300 metros da rede. Na capital, 16% da população mora nessa área de cobertura. Um percentual similar é encontrado quando consideramos a distribuição da população de mulheres negras no território, mas quando o referencial passa a ser o de mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos a cobertura é de apenas 4%.



34 Embora a bicicleta geralmente não seja adotada como um modo de transportes para os deslocamentos metropolitanos, ela surge como uma opção possível no contexto da Região Metropolitana do Recife, que se concentra em uma área relativamente pequena e com distâncias moderadas entre seus principais municípios.

35 AMECICLO. [Contagem de ciclistas](#). 2015.

36 PERNAMBUCO. Secretaria das Cidades. [Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife](#). 2014.

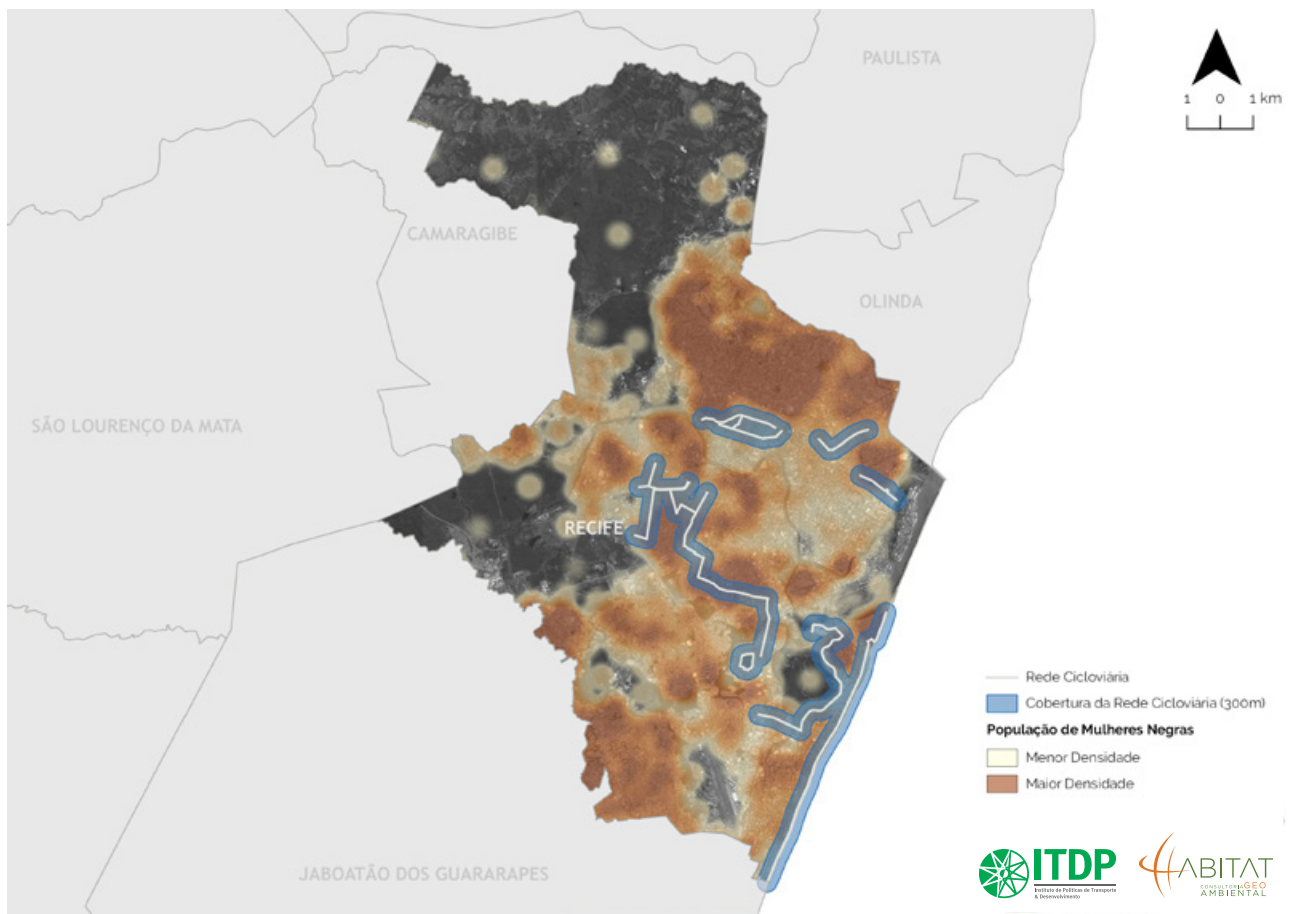


**População de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento até 2 salários mínimo e mulheres negras que vivem na área de cobertura da rede cicloviária da cidade do Recife**

Percentual da população total residente no entorno da rede cicloviária	Percentual de mulheres negras residente no entorno da rede cicloviária	Percentual de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento até 2 SM residentes no entorno da rede cicloviária
16%	13%	4%

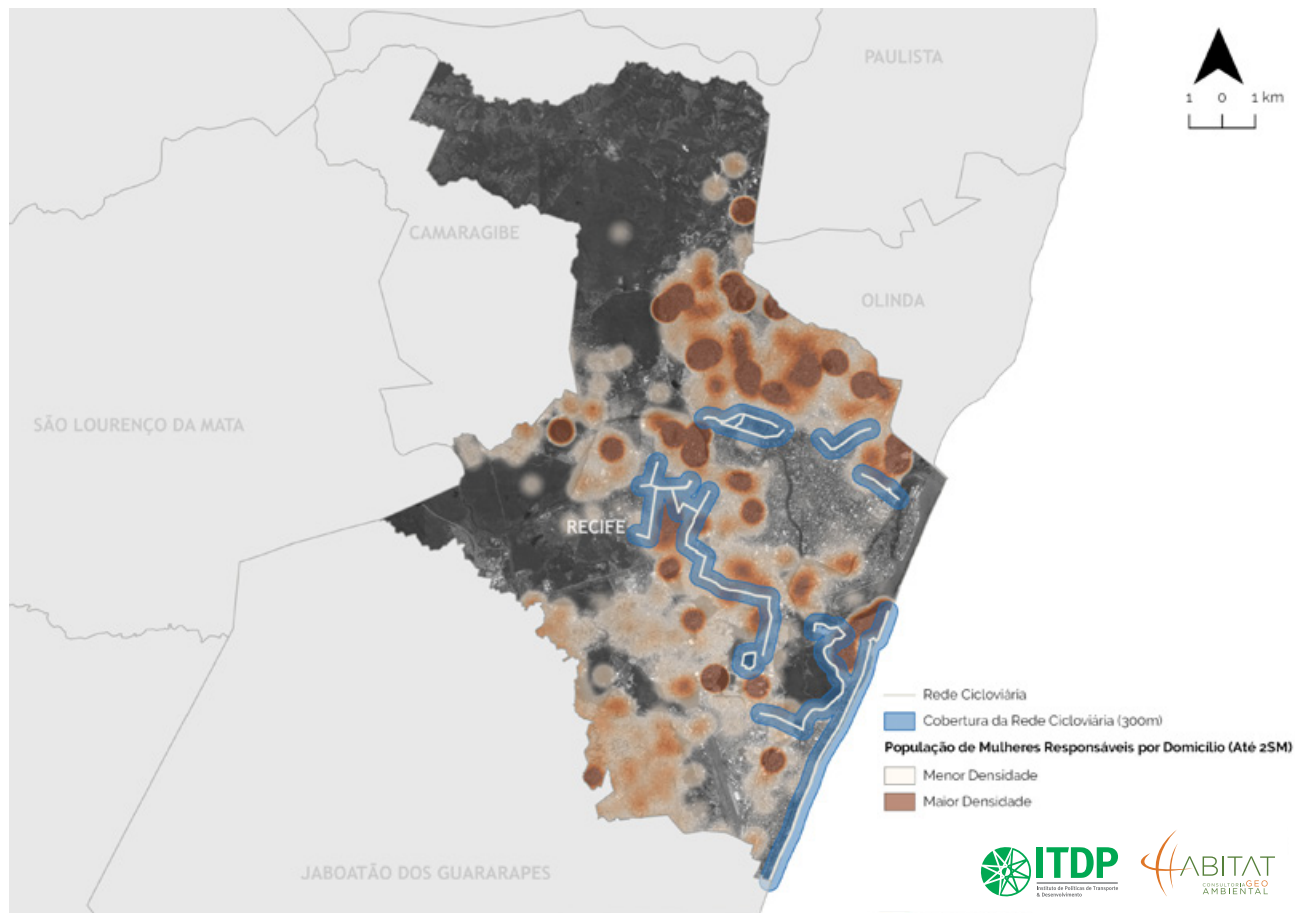
Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

**Distribuição das mulheres negras em relação à rede cicloviária do Recife**



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

**Distribuição das mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos em relação à rede cicloviária do Recife**



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

Ao analisar a cobertura da rede cicloviária para diferentes faixas de renda observamos que o percentual das pessoas com renda acima de três salários mínimos, que vive perto da rede, é três vezes maior do que o percentual de pessoas com renda até meio salário mínimo. Essa distribuição demonstra que a rede cicloviária do Recife atualmente atende melhor às áreas da cidade onde moram pessoas de renda mais elevada, embora cerca de 77% dos ciclistas do Recife tivessem renda de até dois salários mínimos, como registrado na pesquisa do [Perfil do Ciclista](#), 2015<sup>37</sup>.

37 TRANSPORTE ATIVO. [Pesquisa Perfil do Ciclista](#). 2015.

**Percentual da população total e por faixa de renda que vive na área de cobertura da rede cicloviária do Recife**

Percentual da população total	Percentual da população até ½ SM	Percentual da população entre ½ e 1 SM	Percentual da população entre 1 e 3 SM	Percentual da população acima de 3 SM
16%	10%	13%	20%	32%

Elaborado pelo ITDP Brasil com dados do Censo 2010 (IBGE).

A simples existência de uma rede cicloviária pode não explicar o aumento no uso da bicicleta pelas mulheres<sup>38</sup>, porém, na pesquisa com grupos focais realizada pelo ITDP Brasil, as mulheres relatam que a ausência de infraestrutura cicloviária adequada é um impeditivo para o uso da bicicleta no cotidiano. Essa visão é fundamentada na percepção de que o trânsito é violento, especialmente para as pedestres. No Recife e Região Metropolitana do Recife, mais da metade dos óbitos de mulheres no trânsito ocorrem em deslocamentos a pé, de bicicleta ou ônibus.

**Percentual de óbitos de mulheres em colisões e atropelamentos**

	Região Metropolitana	Recife
% de óbito de mulheres pedestres, ciclistas e ocupante de ônibus em relação ao total de óbito de mulheres em colisões e atropelamentos	47%	54%
% de óbitos de mulheres motociclistas e ocupante de automóvel em relação ao total de óbitos de mulheres em colisões e atropelamentos	38%	38%

Elaborado pelo ITDP Brasil, com dados do SIM, Datasus 2015

Segundo a [Organização Mundial da Saúde](#)<sup>39</sup> o Brasil foi o terceiro país do mundo com o maior número de mortes no trânsito em 2013. Com base nos dados do Datasus e IBGE, em 2015 o país registrou 19 mortes no trânsito para cada 100 mil habitantes. No mesmo ano o número de óbitos em ocorrências de trânsito no Recife era de cerca de 37 mortes para cada 100 mil habitantes, quase o dobro da taxa nacional.

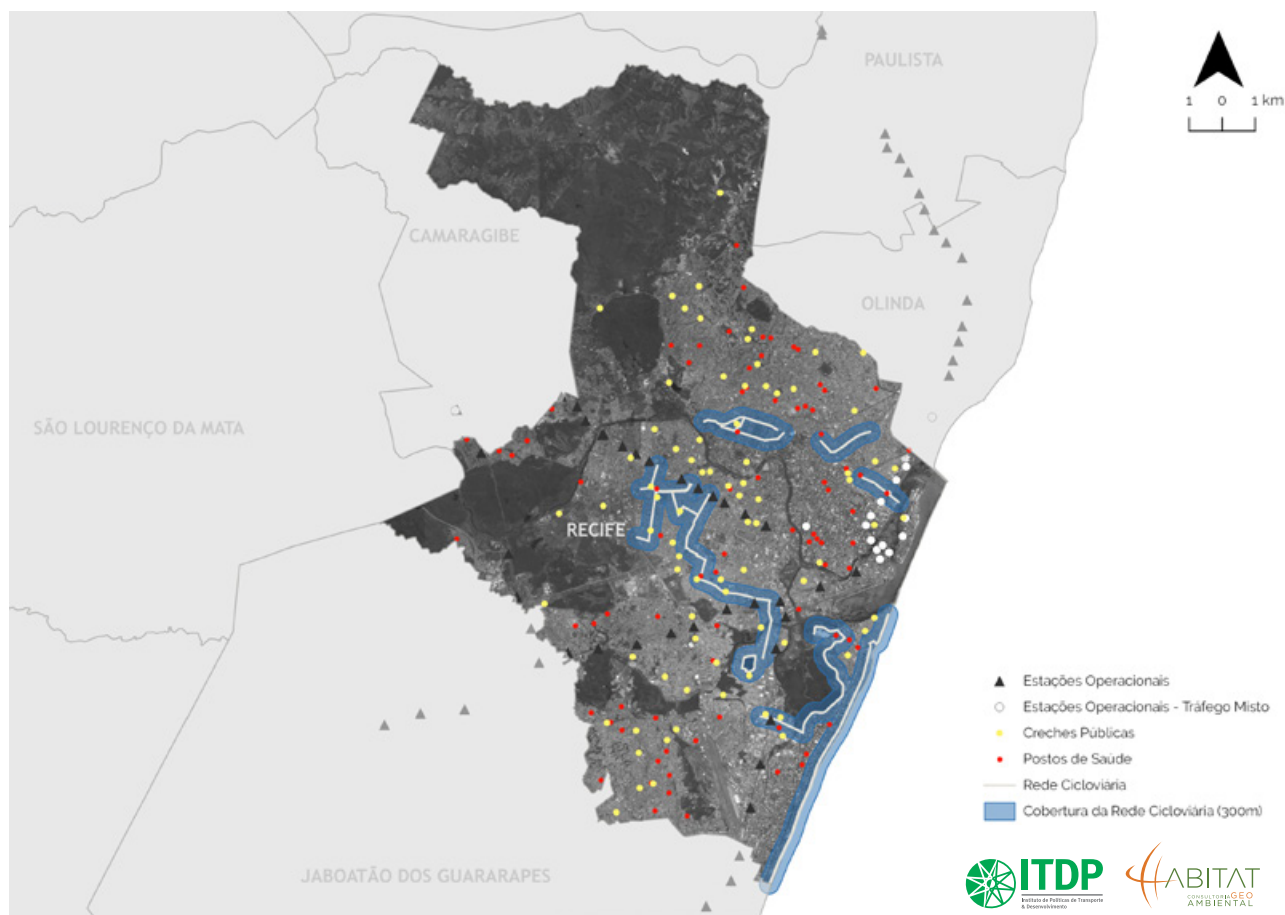
38 LEMOS, Leticia; HARKOT, Marina; SANTORO, Paula; RAMOS, Isis Bernardo. Mulheres, por que não pedalam? [Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo](#). Brasil? Revista Transporte y Territorio/16, 2017.

39 OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. [Global Health Observatory data repository: Road traffic deaths data by country](#). 2013.



Na pesquisa com os grupos focais de mulheres fica claro que a bicicleta é vista pelas mulheres como veículo. Ela poderia ser o modo de transporte escolhido para realizar tarefas do cotidiano, como levar e buscar os filhos nas escolas e creches, ir ao posto de saúde, fazer compras, entre outros. Possivelmente a bicicleta atenderia interesses/necessidades práticas das mulheres e poderia facilitar suas vidas e poupar tempo em deslocamentos. Poderia também ser utilizada como modo de transporte complementar em viagens mais distantes. Entretanto, em um levantamento feito pelo ITDP Brasil, verifica-se apenas 15% das creches públicas, 11% dos postos de saúde e 19% das estações de transporte público de média e alta capacidade encontram-se na área de cobertura de 300 metros da rede cicloviária.

**Localização das creches públicas, postos de saúde e estações de transporte público de média e alta capacidade em relação à rede cicloviária do Recife**

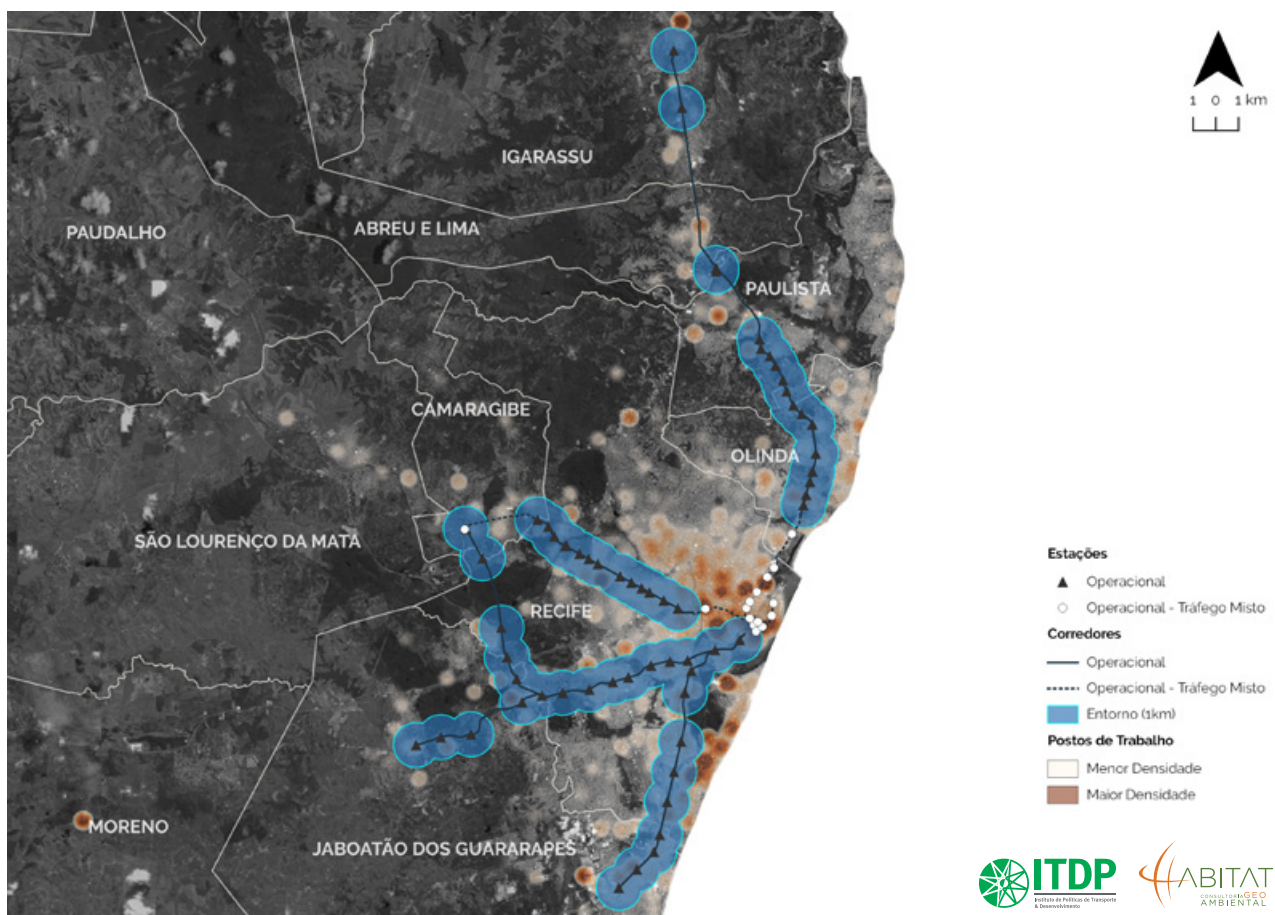


Elaborado por Habita Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dado do Censo 2010 (IBGE).

#### 4.4. OPORTUNIDADES NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

No estudo [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#)<sup>40</sup>, os dados de origem e destino demonstram a importância dos corredores no acesso a oportunidades na área central do Recife por parte da população da RM. O corredor Norte-Sul, pela sua extensão e dinâmica, se destaca por promover mais viagens entre municípios da metrópole. A análise dos postos de trabalho em relação à rede de transporte público de média e alta capacidade revela a grande concentração de oportunidades, sobretudo na região central do Recife.

##### Distribuição das oportunidades de empregos privados no Recife e Região Metropolitana do Recife



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil com dados da RAIS (2015).

40 ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#). ITDP Brasil, 2017.

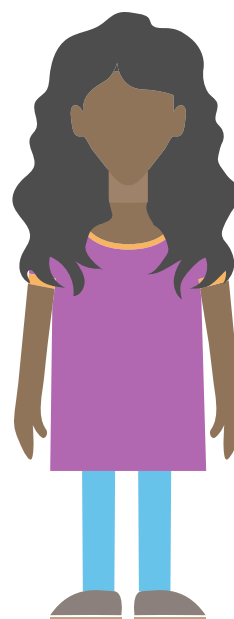
A centralização dos postos de trabalho reflete uma ausência histórica de políticas integradas de mobilidade e uso e ocupação do solo urbano, que fomenta tanto o desenvolvimento de outras centralidades, quanto o incentivo à habitação — em especial habitação de interesse social — próximas à rede de transporte de média e alta capacidade no centro da cidade.

Segundo o relatório do Governo Federal, [Por uma cultura de direitos humanos: Direito à moradia adequada](#)<sup>41</sup>, as mulheres representam uma proporção importante da população que não tem acesso à moradia digna. Historicamente elas enfrentam graves discriminações em relação à segurança da posse, comprometendo sua autonomia pessoal e econômica e as colocando em uma situação de maior vulnerabilidade. A ausência de moradia tem efeitos especialmente sobre as crianças. O fornecimento de serviços de infraestrutura básica relacionados à habitação, como água potável e saneamento básico, são fundamentais para garantir a saúde das crianças, influenciando diretamente no seu avanço educacional e bem-estar, notadamente para as meninas. A localização das habitações próximas à rede de transporte é essencial para garantir maior possibilidade de acesso às oportunidades de emprego, serviços, saúde, educação, lazer e cultura oferecidas na cidade.

Não é raro que as mulheres acabem optando por trabalhos mais precários ou/ informais para evitar grandes distâncias, grandes tempos de viagem entre casa e trabalho ou os custos financeiros e físicos do transporte público. Como é baixa a oferta de vagas para creches públicas, quando as mulheres encontram trabalho perto de casa podem realizar as outras tarefas referentes aos trabalhos domésticos e cuidados com o lar nos intervalos do trabalho remunerado<sup>42</sup>.

Contudo, a inexistência de creches e escolas em período integral restringe a possibilidade de muitas mulheres de ingressar no mercado de trabalho.

A [Lei de Diretrizes e Bases da Educação](#) estabelece que todas as crianças têm direito à educação gratuita. A educação infantil vai de 0 a 5 anos e é a primeira etapa da educação básica, mas a matrícula em escolas é obrigatória apenas para crianças a partir dos 4 anos de idade. Crianças de 0 a 3 anos têm direito à creche e crianças de 4 e 5 anos, à pré-escola. Mas, segundo Betânia Ávila e Verônica Ferreira<sup>43</sup>, apenas 19% das crianças de 0 a 3 anos têm acesso à creches no Brasil e as poucas creches existentes não têm horários de funcionamento compatíveis com os horários de trabalho, além de não considerarem o tempo necessário para os deslocamentos na cidade. Não por acaso as creches aparecem como principal demanda das mulheres para combater a sobrecarga de trabalho a que estão submetidas.



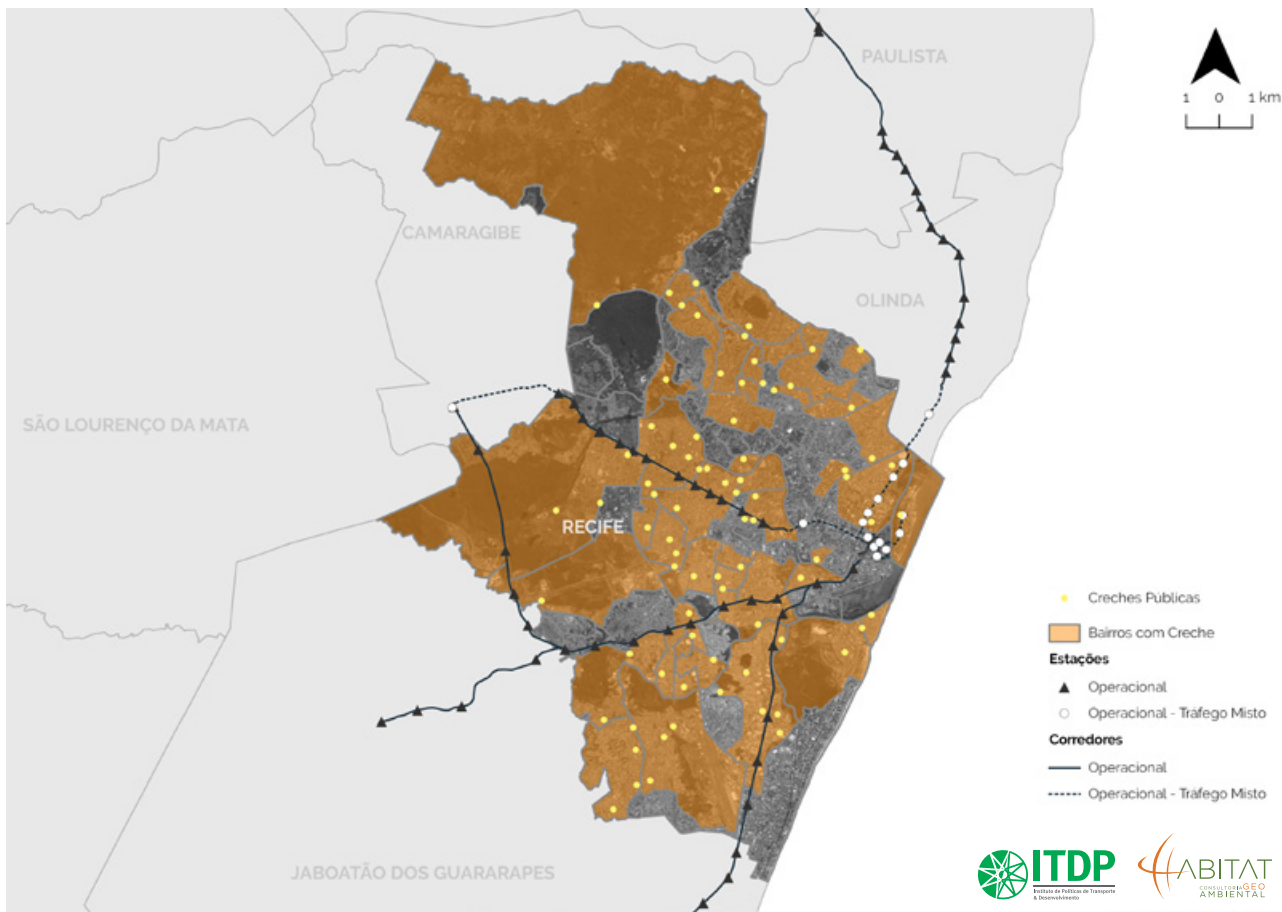
41 BRASIL. Governo Federal. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República – SDH/PR. [Por uma cultura de direitos humanos: Direito à moradia adequada](#). Brasília, 2013.

42 ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica. Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras. In: ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica (Org.) [Trabalho remunerado e trabalho doméstico no cotidiano das mulheres](#). Recife. SOS Corpo, 2014.

43 ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica. Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras. In: ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica (Org.) [Trabalho remunerado e trabalho doméstico no cotidiano das mulheres](#). Recife. SOS Corpo, 2014.

Utilizando dados de 2017 da Secretaria de Educação do Recife, o ITDP Brasil apurou que 55% dos bairros da cidade não têm creches públicas.

#### Bairros do Recife que contam com creches públicas



Elaborado por Habitat Consultoria Geoambiental e ITDP Brasil, com dados da Secretaria de Educação do Recife, 2017.

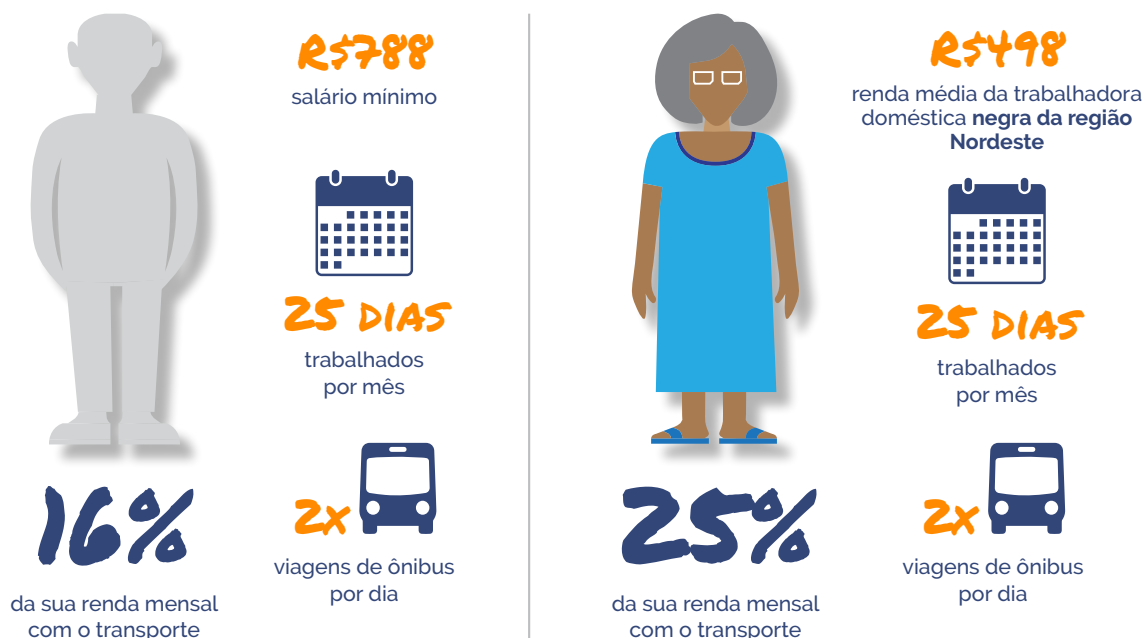
Como recai sobre as mulheres a maior parte dos cuidados com os filhos, os deslocamentos relativos à educação deles impactam de forma significativa a mobilidade das mulheres. Nem todas podem custear a mensalidade das creches privadas ou arcar com os custos financeiros e de tempo que demandam os deslocamentos necessários para levar os filhos às creches distantes do local de moradia ou do trabalho.

## 4.5. MOBILIDADE E RENDA

Na região metropolitana do Recife, o trabalho doméstico remunerado ainda é uma das principais possibilidades de participação no mercado de trabalho para as mulheres negras, de baixa renda e baixa escolaridade<sup>44</sup>. **Em 2015, a renda média mensal da região Nordeste era de R\$ 498,50 ou cerca de 63% do salário mínimo**<sup>45</sup>. Essa desigualdade gera um impacto real, uma vez que os gastos com o transporte podem consumir parte significativa de suas rendas.

Em uma simulação feita pelo ITDP com dados do ano de 2015, uma pessoa empregada com renda igual a um salário mínimo e que realizasse apenas duas viagens por dia no sistema de ônibus convencional, 25 dias por mês, gastaria 16% da sua renda com o transporte. Já para uma trabalhadora doméstica negra, considerando a renda média das trabalhadoras domésticas negras da região Nordeste, o gasto seria de 25%. Esse peso do gasto com transporte chama a atenção, já que a soma das despesas com transporte e moradia não deve ultrapassar 45% do orçamento familiar, considerando um gasto de 30% para moradia e 15% para transporte<sup>46</sup>.

### GASTO COM O TRANSPORTE EM 2015



Elaborado pelo ITDP Brasil com dados da PNAD 2015, valor do salário mínimo e tarifa dos ônibus municipais do Recife em 2015.

44 DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. [A inserção da mulher no mercado de trabalho da Região Metropolitana do Recife](#). 2015.

45 Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD, 2015.

46 LINKE, Clarisse C.; SERRA, Bernardo; et al. Inserção urbana de habitação de interesse social: um olhar sobre mobilidade cotidiana e uso do solo. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse (Org.). Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Ipea : ITDP Brasil. Brasília, 2016.

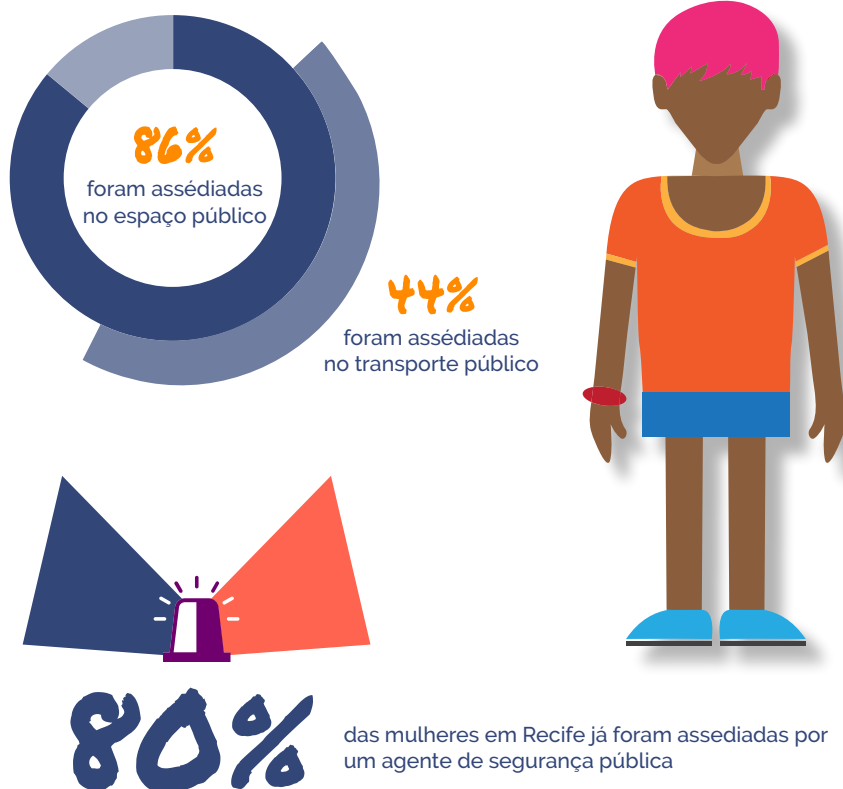
A aproximação dos custos com o transporte, entretanto, não abrange completamente a complexidade da forma como as mulheres se deslocam na cidade. A desigualdade na distribuição dos trabalhos relativos ao cuidado da casa e da família leva as mulheres a ter um padrão de mobilidade mais complexo que os dos homens, marcado, em geral, por um número maior de viagens, para múltiplos destinos e encadeadas.

## 4.6. MOBILIDADE, ASSÉDIO E VIOLÊNCIA SEXUAL

Os custos financeiros com o transporte não são os únicos que impactam a forma como elas exercem seu direito à mobilidade. Há também os custos físicos e psicológicos de se submeter cotidianamente à situações desgastantes.

As mulheres convivem com o assédio diariamente. A pesquisa qualitativa realizada pelo ITDP com mulheres do Recife e municípios da região metropolitana demonstra que na visão delas, o assédio é parte constitutiva da experiência no transporte público — uma violência praticamente inevitável. **A pesquisa [Linha de Base da Campanha Cidade Seguras para Mulheres](#)<sup>47</sup> revelou que 86% das brasileiras entrevistadas já foram assediadas no espaço público e 44% no transporte.** Apesar do alto índice de ocorrências, apenas 4% das mulheres do Recife denunciaram os casos de assédio. Entre diversas outras causas, o baixo número de notificações pode se dever também ao fato das mulheres serem assediadas pela própria polícia — **cerca de 80% das mulheres do Recife afirmaram já terem sofrido assédio praticados por agentes de segurança pública.**

### ASSÉDIO NO ESPAÇO PÚBLICO



Elaborado pelo ITDP Brasil com dados da ActionAid, 2014.

47 ACTIONAID. [Linha de Base Campanha Cidades Seguras para as Mulheres](#). ActionAid, 2014.



Dentre as diversas estratégias utilizadas para se proteger dos abusos, "evitar o transporte público" é a menos adotada. O transporte público é fundamental para as mulheres acessarem oportunidades de emprego e geração de renda, especialmente entre as mais pobres<sup>48</sup>, portanto evitar o transporte não é uma escolha possível para a maioria.

#### Medidas utilizadas pelas mulheres para se proteger de abordagens indevidas

Fazer um caminho diferente do usual	55%
Evitar parques ou áreas mal iluminadas	52%
Ligar ou enviar mensagem para alguém confirmando estar bem	48%
Solicitar a companhia de outra pessoa	44%
Desistir de ir a um evento social	18%
Evitar transporte público	17%

Fonte: ActionAid, 2014.

As mulheres sentem mais medo de serem assediadas ao andar pelas ruas, ao sair ou chegar em casa depois que escurece e no transporte público. Pesquisa realizada com usuárias do metrô no Recife revela que 78% das mulheres entrevistadas aprovam a adoção dos vagões exclusivos para mulheres, porém 67% delas afirma que a medida, embora seja importante, não é suficiente para acabar com o assédio<sup>49</sup>.

Na visão das mulheres, as paradas de ônibus, becos, vias públicas e praças são considerados os locais mais inseguros. Cerca de 80% das brasileiras entrevistadas na pesquisa [Linha de Base](#) afirmaram ter medo de esperar o transporte público sozinhas. Para as mulheres do Recife esse percentual chega a 92%.

De todas as situações de insegurança e medo abordadas na pesquisa do ITDP com mulheres do Recife e municípios da região metropolitana, a parada de ônibus convencional é o local onde elas se sentem mais vulneráveis e onde mais sentem medo. Instaladas, em geral, em lugares ermos, sem movimento de pessoas ou atividades comerciais por perto, as paradas são, na ótica das mulheres, propícias para a violência urbana e contra a mulher.

48 FIA FOUNDATION. [Safe and Sound: International Research on Women's Personal Safety on Public Transport](#). FIA Foundation, 2016.

49 LIMA, Jessica; MONTEIRO, Izabella M.; MAIA, Maria L. A. Helena de; et al. Vagão rosa: segregação ou segurança?. 2017.



O estudo [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#)<sup>50</sup>, aponta que as mulheres têm percepção maior sobre tempo de espera: cerca de 70% das entrevistadas declararam esperar mais do que 10 minutos em estações e terminais. Segundo a pesquisa da ActionAid, a demora para a chegada do transporte é o maior motivo de medo para 41% das entrevistadas e o tempo de espera aumenta a sensação de insegurança para 94% das mulheres do Recife.

O medo tem razão concreta. A análise dos dados de saúde sobre violência sexual no Brasil revela que apenas 10% dos estupros são reportados à polícia. Dentre os casos notificados em 2011, cerca de 90% das vítimas eram mulheres e mais da metade delas tinha menos de 13 anos de idade. Cinquenta e um por cento das vítimas de estupros são pessoas negras. Cerca de 70% dos crimes são cometidos por parentes, amigos ou conhecidos, geralmente dentro de casa, mas entre as vítimas adultas, 60% dos crimes são praticados por desconhecidos, entre 18 horas e 6 horas da manhã, sobretudo nas vias e espaços públicos<sup>51</sup>.

**Os números alarmantes revelam a situação de vulnerabilidade em que se encontram as mulheres em relação à violência sexual e explicam sua percepção de insegurança para circulação e permanência no espaço público.**

---

<sup>50</sup> ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. [Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias](#). ITDP Brasil, 2017.

<sup>51</sup> IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. [Estupro no Brasil: uma radiografia segundo os dados da Saúde](#) (versão preliminar). IPEA, 2013.

# 5 RECOMENDAÇÕES E INDICADORES DE IMPACTO SOBRE O ACESSO DE MULHERES E CRIANÇAS À CIDADE

Identificar a relação entre as desigualdades de gênero, raça e classe social, padrões de desenvolvimento urbano e o modelo de mobilidade adotado pelas cidades é fundamental para a definição de indicadores que possam mensurar e contribuir no monitoramento do acesso de mulheres e crianças à cidade.

Considerando a vivência da cidade na experiência das mulheres - registrada na pesquisa com mulheres realizadas pelo ITDP Brasil -, o panorama do Recife e municípios da sua região metropolitana, as percepções das mulheres segundo a pesquisa *Linha de Base* da ActionAid, as desigualdades de gênero, raça e classe consolidadas sobretudo no estudo do IPEA, reunimos nesta seção os principais desafios, recomendações e indicadores que buscam atender aos interesses/necessidades das mulheres e crianças no âmbito do direito à cidade.

As recomendações e indicadores estão organizados segundo os eixos temáticos de:



Mobilidade a pé e uso e ocupação do solo;



Mobilidade por bicicleta



Segurança Viária



Transporte Público



Habitação e infraestrutura urbana



Assédio e violência sexual



Cuidado com os filhos



Gastos com o transporte



Gestão e políticas públicas



## 5.1. MOBILIDADE A PÉ E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### DESAFIOS

A baixa qualidade das calçadas, associada à iluminação pública insuficiente e ruas com pouco movimento de pessoas, são um grande desestímulo para a caminhada.

É preciso assumir a caminhada como modo de transporte prioritário, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, garantindo o conjunto de medidas e infraestruturas necessárias à promoção da mobilidade a pé.

### RECOMENDAÇÕES

- Adotar política urbana alinhada aos princípios do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável, integrando as dimensões habitacionais, de mobilidade e de uso e ocupação do solo urbano, promovendo o uso misto do solo como forma de proporcionar maior vitalidade às ruas e espaços públicos.
- Priorizar a caminhada como modo de transporte, especialmente para as viagens de curtas distâncias e múltiplos destinos.
- Qualificar a rede de calçadas, sobretudo nas áreas periféricas e de baixa renda, com a garantia de largura mínima de 1,50m.
- Garantir condições adequadas de acessibilidade no entorno das estações de transportes de média e alta capacidade.
- Incentivo ao uso público noturno, prioritariamente no entorno das paradas de ônibus.
- Implementar iluminação pública com foco nos pedestres, eliminando áreas de breu, em especial no entorno dos pontos de ônibus e estações de transporte público de média e alta capacidade.
- Monitorar de forma contínua os fluxos de pedestres por meio de procedimentos como a realização de contagens de pedestres, especialmente antes e depois da implementação de infraestrutura e/ou outras intervenções urbanas com foco nos pedestres.



## 5.1. MOBILIDADE A PÉ E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### INDICADORES

#### **% de calçadas com faixa livre mínima de 1,50 m**

O indicador mensura a quantidade de segmentos de calçadas que possuem faixa livre com no mínimo 1,50 metros de largura em relação a todos os segmentos de calçadas de um bairro da cidade. A faixa livre é o espaço da calçada onde a circulação do pedestre é possível e deve ser desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, barracas, vegetação, floreiras, lixeiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência, permanente ou temporária. Um segmento de calçada é aquele compreendido entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e atribuir um valor binário para cada segmento de calçada: apresenta faixa livre mínima de 1,50 metros ou não.

O indicador contribui para a avaliação do espaço adequado para livre de circulação dos pedestres, condição que pode afetar o conforto e segurança dos deslocamentos a pé em diferentes áreas da cidade. Ele pode auxiliar também na avaliação de áreas prioritárias para a ampliação de calçamentos.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

Os dados devem ser coletados pelo poder público, por bairro da cidade.

#### **% de calçadas totalmente pavimentadas**

O indicador mensura a quantidade de segmentos de calçadas em que há pavimentação contínua em relação a todos os trechos de calçadas de um bairro da cidade. Um segmento de calçada é aquele compreendido entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e atribuir um valor binário para cada segmento de calçada: totalmente pavimentada ou não.

O indicador contribui para a avaliação da existência de pavimentação contínua, condição que pode afetar o conforto e segurança de deslocamento pela infraestrutura dedicada aos pedestres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

Os dados devem ser coletados pelo poder público, por bairro da cidade.



## 5.1. MOBILIDADE A PÉ E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### **% de faces de quadras sem uso aparente, excluindo-se parques, praças e áreas verdes**

O indicador mensura a quantidade de faces de quadra em que há lotes lindeiros sem uso aparente (terrenos vazios ou edificações sem uso) em relação a todas as faces de quadra de um bairro da cidade. Uma face de quadra é entendida como o conjunto de fachadas das edificações entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e atribuir um valor binário para cada face de quadra: existência ou não de lotes sem uso aparente. Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para a avaliação áreas que potencialmente influenciam a percepção sobre vulnerabilidade à violência no espaço público, principalmente para mulheres pedestres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

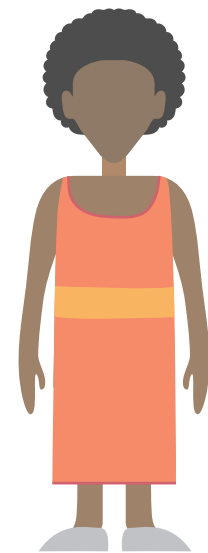
### **% de faces de quadra com fachadas ativas, incluindo parques, praças e áreas verdes**

O indicador mensura a quantidade de faces de quadra que apresenta pelo menos 20% da sua extensão composta por elementos com conexão visual, com as atividades do interior dos edifícios em relação a todas as faces de quadra de um bairro da cidade. Uma face de quadra é entendida como o conjunto de fachadas das edificações entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. São considerados elementos de conexão visual: vitrines, janelas, planos de vidro ou outros elementos localizados entre o térreo e o primeiro pavimento que permitem enxergar o interior da edificação. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e calcular o percentual de cada face de quadra que é composto por elementos com conexão visual.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para a avaliação áreas que potencialmente influenciam a percepção sobre vulnerabilidade à violência no espaço público, principalmente para mulheres pedestres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.





## 5.1. MOBILIDADE A PÉ E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### **% de faces de quadra que apresentam uso público noturno**

O indicador mensura a quantidade de faces de quadra em que há pelo menos 1 uso público noturno observado a cada 100m de extensão da face de quadra, em relação a todas as faces de quadra de um bairro da cidade. Uma face de quadra é entendida como o conjunto de fachadas das edificações entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e atribuir um valor binário para cada face de quadra: existência ou não de uso público noturno a cada 100m.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir na avaliação de áreas que potencialmente influenciam a percepção sobre vulnerabilidade à violência no espaço público, principalmente para mulheres pedestres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

### **% de trechos de calçada com áreas de breu**

O indicador mensura a quantidade de segmentos de calçadas em que há pelo menos uma área com pontos escuros, mal iluminados, em relação a todos os segmentos de calçadas de um bairro da cidade. Um segmento de calçada é aquele compreendido entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra, em um mesmo lado da rua. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo (período noturno, através de rondas) e atribuir um valor binário para cada segmento de calçada: existência de áreas de breu ou não. Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir na avaliação de áreas que potencialmente influenciam a percepção sobre vulnerabilidade à violência no espaço público, principalmente para mulheres pedestres no período noturno.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.1. MOBILIDADE A PÉ E USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### **% pontos de ônibus em áreas com fachadas ativas, uso público noturno e iluminadas**

O indicador mensura o total de pontos de embarque/desembarque de ônibus das linhas convencionais que estão inseridos em uma área de entorno imediato com fachadas ativas, uso público noturno e boa iluminação pública, em relação ao total de pontos de ônibus das linhas convencionais, por bairro da cidade. Entende-se por entorno imediato a face de quadra na qual se encontra o ponto de embarque/desembarque e a face de quadra no lado oposto da rua do ponto de embarque/desembarque. Uma face de quadra é entendida como o conjunto de fachadas das edificações entre as esquinas de uma rua, que marcam o início e fim da quadra.

Para que o entorno imediato seja considerado adequado ambas faces de quadra devem: (i) apresentar pelo menos 20% da sua extensão composta de elementos de conexão visual (vitrines, janelas, planos de vidro ou outros elementos localizados entre o térreo e o primeiro pavimento que permitem enxergar o interior da edificação), (ii) ter pelo menos 1 uso público noturno observado a cada 100 metros de extensão da face de quadra e (iii) não apresentar trechos de calçadas com áreas de breu (regiões escuras, mal iluminadas). Um trecho de calçada é aquele compreendido entre as esquinas que marcam o início e fim da quadra. Para mensurar o indicador é preciso realizar o levantamento em campo e avaliar se o entorno imediato de cada ponto de embarque/desembarque atende ou não a todas as exigências.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador contribui para a avaliação das condições do entorno dos pontos de embarque/desembarque, que podem influenciar a percepção sobre vulnerabilidade à violência no espaço público, sobretudo para mulheres, durante a espera pelo ônibus.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.2. MOBILIDADE POR BICICLETA

### DESAFIOS

É baixo o número de mulheres que utilizam a bicicleta como veículo no dia a dia. A ausência de infraestrutura cicloviária adequada e a violência do trânsito são vistos pelas mulheres como os principais empecilhos para seu uso como meio de transporte. Entretanto, elas reconhecem as qualidades da bicicleta e declaram o desejo de poder utilizá-la para ganhar mais autonomia e diminuir custos com o transporte público. É preciso assumir a bicicleta como um modo de transporte prioritário, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, garantindo o conjunto de medidas e infraestruturas necessárias à promoção do uso da bicicleta.

### RECOMENDAÇÕES

- Priorizar a bicicleta como modo de transporte, especialmente nas viagens para múltiplos destinos em sequência e de curtas distâncias.
- Ampliar a rede cicloviária, sobretudo nas áreas periféricas e de baixa renda.
- Promover a conexão entre trechos da rede cicloviária, garantindo a continuidade, sobretudo em trechos com barreiras urbanas (como vias de alto fluxo e outras barreiras) através de interseções seguras, passarelas ou passagens qualificadas e outros elementos para a transposição.
- Garantir a conexão da rede cicloviária com equipamentos públicos e estações de transporte de média e alta capacidade.
- Implementar estacionamentos públicos de bicicletas (bicicletários e paraciclos).
- Monitorar de forma contínua o uso de bicicleta por meio de análises de continuadas de fluxo de ciclistas/viagens por bicicleta, especialmente antes e depois da implementação de infraestrutura para bicicleta, com dados desagregados por gênero.
- Promover a redução de velocidades das vias para adequá-las ao uso da bicicleta.





## 5.2. MOBILIDADE POR BICICLETA

### INDICADORES

#### **% de cobertura da população pela rede cicloviária**

O indicador mensura o percentual da população de uma cidade que reside em um raio de até 300 metros da rede cicloviária. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização da rede cicloviária da cidade.

O indicador pode ser utilizado para fins comparativos entre cidades e para acompanhar a expansão do atendimento da rede cicloviária em relação à população residente. Ele também pode contribuir na avaliação do atendimento e capilarização da rede cicloviária, principalmente em regiões mais adensadas da cidade.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

#### **% de cobertura da população pela rede cicloviária por faixa de renda**

O indicador mensura o percentual da população de diferentes faixas de renda de uma cidade que reside em um raio de até 300 metros da rede cicloviária. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população para cada faixa de renda no território e a localização da rede cicloviária.

O indicador pode contribuir para acompanhar a expansão da cobertura da rede cicloviária em relação à população residente de diferentes faixas de renda.

O ideal é que o indicador apresente maior equidade entre as diferentes faixas de renda ao longo do tempo.

#### **% de mulheres entre usuários de bicicleta**

O indicador mensura a quantidade de ciclistas mulheres em relação à quantidade total de ciclistas da cidade. Para calcular o indicador é preciso considerar o número total de mulheres e número total de ciclistas registrados nas contagens realizadas na cidade em um ano.

O indicador pode contribuir para a avaliação da quantidade de mulheres que usam a bicicleta como modo de transporte nas cidades. A realização periódica e continuada de análises de fluxo de ciclistas é importante para estabelecer um parâmetro de comparação na utilização da bicicleta, sobretudo para mulheres, em períodos "antes e depois" da instalação de infraestruturas cicloviárias.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.2. MOBILIDADE POR BICICLETA

### **% de creches públicas localizadas na área de cobertura da rede cicloviária**

O indicador mensura o percentual de creches públicas localizadas a uma distância de até 300 metros da rede cicloviária. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a infraestrutura cicloviária e a localização dos equipamentos.

O indicador pode contribuir para a avaliação da possibilidade de acesso aos equipamentos de educação infantil pela rede cicloviária, condição que pode favorecer o uso da bicicleta, sobretudo pelas mulheres como primeira opção de transporte nos deslocamentos casa/creches.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de postos de saúde localizados na área de cobertura da rede cicloviária**

O indicador mensura o percentual de postos de saúde localizados a uma distância de até 300 metros da rede cicloviária. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a infraestrutura cicloviária e a localização dos equipamentos.

O indicador pode contribuir para a avaliação da possibilidade de acesso aos equipamentos de saúde de atenção básica pela rede cicloviária, condição que pode favorecer o uso da bicicleta, sobretudo pelas mulheres, como primeira opção de transporte nos deslocamentos casa/posto de saúde.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de estações de transporte público de média e alta capacidade localizadas na área de cobertura da rede cicloviária**

O indicador mensura o percentual das estações do sistema de transporte público de média e alta capacidade localizadas a uma distância de até 300 metros da rede cicloviária. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a infraestrutura cicloviária e a localização das estações.

O indicador pode contribuir para a avaliação da integração física entre a rede cicloviária e as estações de transporte público de média e alta capacidade, condição que pode favorecer o uso da bicicleta — sobretudo entre as mulheres — para a integração intermodal.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.3. SEGURANÇA VIÁRIA

### DESAFIOS

Com um alto número de mortes no trânsito, as mulheres pedestres, ciclistas e usuárias dos ônibus compõem o grupo mais vulnerável às ocorrências fatais. O trânsito é percebido e vivenciado de forma negativa e violenta devido às altas velocidades e desrespeitos às leis de trânsito. É preciso enfrentar definitivamente a violência no trânsito e adotar um conjunto de medidas para a promoção da segurança viária como prioridade das políticas urbanas e de saúde pública.

### RECOMENDAÇÕES

- Adotar política de "Visão Zero" para zerar as mortes no trânsito.
- Reduzir as velocidades das vias urbanas adotando como referência o padrão entre 10 e 30 km/h para vias locais, 40 km/h para vias coletoras e 50 km/h para vias arteriais.
- Respeitar o limite máximo de até 50 km/h nas vias urbanas, segundo as orientações da Organização Mundial da Saúde.
- Implementar elementos de moderação de tráfego, especialmente nas vias locais.
- Melhorar a infraestrutura e tempo de travessia para pedestres, com atenção às travessias semaforizadas.
- Enfatizar a convivência com pedestres e ciclistas na formação dos condutores.
- Promover programas continuados de reciclagem e sensibilização de condutores de ônibus e táxis, com foco especial nos cuidados com pedestres e ciclistas.



## 5.3. SEGURANÇA VIÁRIA

### INDICADORES

#### **% da área do bairro caracterizada como zona de velocidade reduzida (Zona 30)**

O indicador mensura o total da área de um bairro que é caracterizado como zona de velocidade reduzida — Zona 30, em relação à área total do bairro. Para fins do cálculo do indicador, são consideradas Zonas 30 os polígonos delimitados por vias arteriais dentro dos quais cria-se um ambiente onde o risco de fatalidades de trânsito é reduzido, e que apresentam as seguintes características: regulamentação adequada com definição dos polígonos; velocidades máximas regulamentadas de 30 km/h; sinalização horizontal e vertical adequada e visível; adaptações nas interseções e ampliação de calçadas.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para o monitoramento da implementação de medidas de moderação de tráfego em diferentes áreas da cidade.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

#### **% de vias com regulamentação de velocidades máximas adequadas para a segurança dos ciclistas**

O indicador mensura o total de vias com velocidade regulamentada de até 30 km/h com ciclorrotas, vias com velocidade regulamentada de 40 km/h com ciclofaixa ou ciclovia, e vias com velocidade regulamentada de 50 km/h com ciclovia, em relação ao total de vias da cidade. Vias com velocidade regulamentada de 40 km/h só podem ser consideradas adequadas caso tenham ciclofaixa ou ciclovia. Vias com velocidade regulamentada de 50 km/h só podem ser consideradas adequadas caso tenham ciclovia. O indicador não avalia a velocidade praticada nem se o desenho das vias com velocidade máxima regulamentada de 30km/h é de fato adequado ao compartilhamento entre modos motorizados e bicicleta. Vias com velocidade acima de 50km/h não serão consideradas para o cálculo do indicador, mesmo que apresentem infraestrutura cicloviária. Na ausência de regulamentação de velocidade, a hierarquia viária pode ser utilizada como fonte de dados, admitindo-se a associação entre a categoria da via e as diretrizes para a regulamentação de velocidade contidas no Código de Trânsito Brasileiro.

O indicador pode auxiliar na compreensão sobre as regulamentações de velocidade adequadas à circulação de bicicletas na cidade.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



### 5.3. SEGURANÇA VIÁRIA

#### **% de semáforos com tempo de travessia adequado para garantir a segurança dos pedestres**

O indicador mensura o total de semáforos com tempos de travessia e de espera para pedestres aceitáveis em relação ao total de semáforos analisados. O semáforo só será considerado para fins da mensuração do indicador se estiver localizado em uma travessia de pedestres sinalizada — aquelas demarcadas por faixas de pedestres. A avaliação do tempo de travessia de pedestres é considerada adequada se o tempo aferido for igual ou superior a 1,25 segundos multiplicados pela largura de travessia da via. A largura de travessia da via é mensurada como a distância entre as guias da calçada no início e fim da travessia. A avaliação do tempo de espera para pedestres é considerada aceitável se o tempo aferido for igual ou inferior a 60 segundos. Para que o semáforo analisado seja considerado aceitável, deve atender todos os requisitos mencionados.

O indicador é importante pois contempla um tempo mínimo mais adequado para garantir a travessia com segurança para pedestres em situação de maior vulnerabilidade: pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes, pessoas com criança de colo ou acompanhando crianças.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

#### **Taxa de mortalidade em ocorrências de trânsito**

O indicador mensura o número de óbitos em ocorrências de trânsito para cada 100 mil habitantes, segundo o local de acontecimento e pode apontar a vulnerabilidade de uma população quanto às ocorrências. O indicador é calculado dividindo-se o número total de óbitos em ocorrências de trânsito em um determinado ano pela população total residente deste mesmo ano, vezes 100 mil.

Apesar das limitações sobre a base de dados nacionais de mortalidade — que ainda apresenta expressiva subnotificações e imprecisões —, o indicador é importante para possibilitar o acompanhamento temporal da mortalidade no trânsito, além de permitir a comparação entre cidades, regiões metropolitanas, estados e países. Ele pode também apresentar resultados desagregados por meio de transporte, gênero, raça/cor, proporcionando análises mais específicas.

Em alinhamento com as políticas de visão zero, que almejam zerar as mortes no trânsito, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo, até que seja zerado.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### DESAFIOS

O transporte público é central nas vidas das mulheres, pois dependem dele para exercer todas as dimensões de suas vidas: trabalhar, executar as tarefas de cuidado com a família e trabalho doméstico, para acessar serviços de educação, saúde, para se divertir. Porém, são grandes os desafios para garantir serviços de qualidade.

O sistema de ônibus convencional precisa ser confiável, conveniente e rápido. O serviço deve ser qualificado, por meio da priorização de vias para sua circulação, formação de uma rede abrangente no território e otimização da operação, garantido frequência e confiabilidade nos horários, inclusive no período fora do pico e fins de semana. As paradas de ônibus precisam ser adequadamente tratadas para oferecer conforto e segurança, além de informações sobre o sistema.

É preciso ampliar os sistemas de transporte público de média e alta capacidade, garantindo prioridade ao transporte público em vias congestionadas, maior cobertura do território em áreas ainda desprovidas destes corredores, concentrando-se no desenvolvimento urbano e na qualificação das condições de mobilidade a pé e por bicicleta no seu entorno e investindo-se na gestão da frequência, confiabilidade e qualidade (conforto e segurança) dos serviços.

### RECOMENDAÇÕES

- Adotar política de desenvolvimento orientada ao transporte sustentável, integrando as políticas habitacional, de mobilidade e de uso e ocupação do solo urbano e promovendo o uso misto do solo, aproveitando especialmente o potencial de dinamização urbana das áreas de entorno de pontos de embarque/desembarque, estações e terminais de transporte de média e alta capacidade.
- Promover a integração física, tarifária e operacional entre os diferentes modos que compõem o sistema de transporte público.
- Investir na coleta de informação apurada para aprimorar a gestão da operação e do planejamento, por meio da aplicação intensiva de dados oriundos de sistemas de GPS, de bilhetagem eletrônica e de controle operacional.

*(continua)*



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

- Realizar pesquisas continuadas de percepção sobre conforto, lotação, respeito às paradas, tempo de espera e confiabilidade do sistema, especialmente no período noturno de modo a entender a satisfação das usuárias e poder propor mudanças. As pesquisas de percepção com usuários devem apresentar dados desagregados por gênero, segundo a raça, classe, modo de transporte e período do dia.
- Conservar adequadamente as vias de corredores de transporte de média e alta capacidade e de circulação exclusiva ou prioritárias para ônibus para manter velocidade programada.

### **Para o sistema de ônibus convencional:**

- Adotar frota de ônibus com piso rebaixado para facilitar o embarque e o desembarque.
- Implementar rede de faixas/corredores de circulação exclusiva ou prioritária para ônibus.
- Aumentar a frequência e a regularidade/pontualidade das linhas alimentadoras na saída dos terminais de integração, especialmente no horário de pico da tarde/.
- Investir na gestão da operação do sistema de ônibus convencional para garantir regularidade e confiabilidade, especialmente à noite e nos finais de semana.
- Manter uma rede de linhas de ônibus convencional com frequência mínima à noite e nos fins de semana.
- Implementar paradas de ônibus com infraestrutura mínima de conforto e conveniência, inclusive contendo informações sobre linhas e horários.

### **Para o sistema de transporte de média e alta capacidade:**

- Ampliar a rede de transportes de média e alta capacidade, equilibrando a cobertura do sistema entre população de baixa e alta renda.
- Garantir, nos sistemas de BRT, continuidade da circulação exclusiva de ônibus ao longo de todo o corredor, em especial nos trechos de acesso às centralidades.
- Investir na gestão da operação do sistema de transporte de média e alta capacidade para garantir regularidade e confiabilidade, especialmente à noite e nos finais de semana.
- Ampliar horário de funcionamento do sistema de média e alta capacidade garantindo a operação frequente até, no mínimo, meia-noite.
- Manter agentes de fiscalização nas estações, terminais e plataformas de embarque do sistema de transporte de média e alta capacidade, para garantir a organização e respeito às filas de embarque, especialmente nos horários de pico.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### INDICADORES

#### **% de cobertura da população por transporte de média e alta capacidade**

O indicador mensura o percentual da população de uma cidade ou região metropolitana que reside em um raio de até 1 km (distância percorrida entre 10 a 15 minutos de caminhada) de estações do sistema de transporte público de média e alta capacidade. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização das estações e terminais de transporte público de média e alta capacidade e deve ser desagregado por gênero e raça.

O indicador pode ser utilizado para fins comparativos entre cidades ou regiões metropolitanas e para acompanhar a evolução da proximidade da população aos sistemas de transporte existentes ou em planejamento.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

#### **% de cobertura da população por transporte de média e alta capacidade por faixa de renda**

O indicador mensura o percentual da população de uma cidade ou região metropolitana segundo as faixas de renda que reside em um raio de até 1 km (distância percorrida entre 10 a 15 minutos de caminhada) de estações do sistema de transporte público de média e alta capacidade. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população para cada faixa de renda no território e a localização das estações e terminais de transporte público de média e alta capacidade e deve ser desagregado por gênero e raça.

O indicador pode ser utilizado para acompanhar a evolução da proximidade ao transporte da população de diferentes faixas de renda. O ideal é que o indicador passe a apresentar maior equidade entre as diferentes faixas de renda ao longo do tempo.





## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de cobertura da população por corredores e faixas de ônibus com prioridade viária**

O indicador mensura o percentual da população de uma cidade que reside em um raio de até 400 metros de pontos de embarque/desembarque do sistema de transporte público por ônibus convencionais que circulam em corredores e faixas prioritárias e/ou exclusivas.

São considerados corredores de ônibus apenas aqueles que não se qualificam como BRT. O dado é obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização dos pontos de embarque/desembarque nas vias com prioridade para ônibus convencional (em corredores e/ou faixas) e deve ser desagregado por gênero, raça e faixa de renda.

O indicador busca identificar a proximidade da população às opções de transporte por ônibus convencionais que possibilitem menor tempo de espera e deslocamento.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de cobertura da população por linhas de ônibus convencional com frequência mínima**

O indicador mensura o percentual da população que reside próximo de pontos de embarque/desembarque de linhas de ônibus convencionais que circulam nos dias úteis com intervalos inferiores a 10 minutos no período diurno. Para o ônibus convencional é utilizada uma distância de 200 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Para as linhas de ônibus com prioridade viária e corredores é utilizada uma distância de 400 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Sugere-se que o período diurno considerado seja de 5h às 20h. O dado será obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização dos pontos de embarque/desembarque que atendem a estes critérios e deve ser desagregado por gênero, raça e faixa de renda.

O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de cobertura da população por linhas noturnas de ônibus**

O indicador mensura o percentual da população que reside próximo de pontos de embarque/desembarque de linhas noturnas com intervalos inferiores a 1 hora no período noturno. Para o ônibus convencional é utilizada uma distância de 200 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Para as linhas de ônibus com prioridade viária e corredores é utilizada uma distância de 400 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Sugere-se que o período noturno considerado seja de 20h às 5h. O dado será obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização destes pontos de embarque/desembarque e deve ser desagregado por gênero, raça e faixa de renda.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de cobertura da população por linhas de ônibus que operam nos finais de semana**

O indicador mensura o percentual da população que reside próximo de pontos de embarque/desembarque de linhas de ônibus convencional que circulam nos finais de semana com intervalos inferiores a 20 minutos no período diurno. Para o ônibus convencional é utilizada uma distância de 200 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Para as linhas de ônibus com prioridade viária e corredores é utilizada uma distância de 400 metros de raio a partir dos pontos de embarque/desembarque. Sugere-se que o período diurno considerado seja de 6h às 20h. O dado será obtido por recursos de geoprocessamento, considerando a distribuição da população no território e a localização destes pontos de embarque/desembarque.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de corredores de transporte de média e alta capacidade que operam no mínimo até a meia noite e nos finais de semana**

O indicador mensura o percentual de corredores de média e alta capacidade que operam no mínimo até a meia noite e nos finais de semana, com intervalos inferiores a 15 minutos. O dado é obtido a partir do total de corredores operacionais na cidade ou região metropolitana e a quantia destes que atendem os critérios de operar no mínimo até a meia noite e nos finais de semana, com intervalos inferiores a 15 minutos e deve ser desagregado por gênero, raça e faixa de renda.

O indicador pode contribuir para o monitoramento da cobertura da população pelo sistema de transporte de média e alta capacidade, sobretudo no período noturno nos e nos finais de semana. A existência de serviços de transportes noturnos pode ampliar a possibilidade de acesso às oportunidades da cidade. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de viagens que cumpriram a regularidade programada nos corredores de BRT**

O indicador mensura o total de viagens nos corredores de BRT que cumpriram a regularidade em relação ao total de viagens programadas para estes. O dado pode ser obtido através de dados do GPS dos veículos, tabelas de horário e fiscalização dos pontos de controle.

O indicador pode ser utilizado para fins comparativos com os indicadores de percepção, podendo dar indícios sobre a questão do tempo de espera percebido pelos usuários. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de quilômetros das vias urbanas com prioridade para circulação do transporte público coletivo por ônibus**

O indicador mensura quantos quilômetros das vias urbanas apresentam prioridade de circulação para o transporte público por ônibus (para vias com prioridade e/ou exclusivas para ônibus convencional, para corredores de ônibus e para corredores de BRT) em relação à quilometragem total de vias da cidade. O dado é obtido por geoprocessamento. São considerados corredores de ônibus apenas aqueles que não se qualificam como BRT.

O indicador pode ser utilizado para fins comparativos entre cidades e para acompanhar a evolução da priorização da circulação do transporte público nas vias ao longo do tempo. O ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de mulheres negras que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário mínimo e que gastam mais de uma hora até o trabalho**

O indicador mensura o total de mulheres negras ocupadas, de 10 anos ou mais de idade, que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário mínimo e que gastam mais de uma hora em deslocamento até o local de trabalho, e o total de mulheres negras ocupadas nessa faixa etária que vivem em domicílios com renda per capita inferior a meio salário mínimo e que retornam diariamente ao trabalho.

O indicador pode contribuir para o entendimento sobre a situação de mulheres negras que moram em domicílios vulneráveis à pobreza e que gastam mais de uma hora nos deslocamentos diários para o trabalho.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

### **% de terminais de integração com fiscalização da organização de filas e embarque**

O indicador mensura o percentual de terminais que contam com a presença de um agente que fiscalize a organização das filas. Deve haver no mínimo um agente por ponto de embarque das linhas de maior demanda durante os horários de pico e no sentido de maior carregamento (Periferia-Centro no pico da manhã e Centro-Periferia no pico da tarde). O dado é obtido a partir do total de terminais operacionais na cidade ou região metropolitana e a quantia destes que contam com a presença de pelo menos um agente fiscalizador em cada ponto.

O indicador pode contribuir para entendimento sobre a organização das filas para o embarque nos veículos. Na visão da mulheres, é essencial a presença de agentes nas estações e terminais para garantir maior respeito e cuidado com as pessoas no momento do embarque.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de pontos de ônibus contemplados com infraestrutura mínima de conforto e conveniência**

O indicador mensura o percentual de pontos de embarque/desembarque que apresentam infraestrutura mínima de conforto e conveniência. São considerados elementos de infraestrutura mínima a disponibilização de informação quanto a existência do ponto e sobre as linhas que passam, a presença de mobiliário, cobertura, proteção lateral contra vento e iluminação. O dado é obtido através de pesquisa de campo para observação dos pontos de embarque/desembarque de ônibus.

O indicador pode ser utilizado para fins comparativos entre diferentes áreas de uma mesma cidade e para acompanhar a evolução destas infraestruturas ao longo do tempo.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% da frota de ônibus convencionais com piso rebaixado**

O indicador mensura o total de ônibus com piso rebaixado em relação ao total de ônibus da frota municipal. O dado é importante pois contribui para a compreensão sobre o grau de adequação da frota às necessidades de embarque específicas de mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida. Especificamente no caso da mulheres, muitas vezes elas estão acompanhadas dos filhos ou pessoas idosas, carregando volumes, e o embarque e desembarque pode ser facilitado em ônibus de piso rebaixado.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **% de usuárias que declaram esperar mais do que 10 minutos em estações e terminais de BRT**

O indicador mensura o total de usuárias que declararam esperar mais do que 10 minutos em estações e terminais de BRT em relação ao total de usuárias entrevistadas. O dado será obtido através de pesquisa de percepção com usuários e os resultados devem ser desagregados por gênero.

O indicador pode contribuir para a avaliação da confiabilidade das usuárias na frequência dos veículos através da percepção sobre o tempo de espera.

O ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de usuárias que apontam falta de conforto nos veículos como um dos três principais problemas do ônibus**

O indicador busca identificar a relevância da falta de conforto frente aos problemas enfrentados pelas usuárias. Para avaliar o conforto, devem ser consideradas questões relativas à altura do piso dos veículos para embarque e desembarque, ventilação/ar condicionado, iluminação interna, limpeza, conforto dos assentos e estado geral de conservação dos veículos. O dado é obtido através de pesquisa de satisfação com os usuários de transporte público e os resultados devem ser desagregados por gênero.

O indicador pode ser utilizado para entender a relevância do tema para homens e mulheres, bem como para a identificação das principais questões relatadas como problemáticas pelos usuários.

### **% de usuárias que apontam a lotação como um dos três principais problemas dos ônibus**

O indicador busca identificar a relevância da lotação dos veículos frente aos problemas enfrentados pelas usuárias. O dado é obtido através de pesquisa de satisfação com os usuários de transporte público e os resultados devem ser desagregados por gênero.

O indicador pode ser utilizado para entender a relevância do tema para homens e mulheres, bem como para a identificação das principais questões relatadas como problemáticas pelos usuários.

### **% de usuárias que apontam o desrespeito ao local de parada de veículos como um dos três principais problemas do ônibus**

O indicador busca identificar a relevância do desrespeito ao local de parada frente aos problemas enfrentados pelas usuárias. O dado é obtido através de pesquisa de satisfação com os usuários de transporte público e os resultados devem ser desagregados por gênero.

O indicador pode ser utilizado para entender a relevância do tema para homens e mulheres, bem como para a identificação das principais questões relatadas como problemáticas pelos usuários.



## 5.4. TRANSPORTE PÚBLICO

### **% de usuárias que declaram confiar no horário das linhas noturnas de ônibus**

O indicador mensura o total de usuárias que declaram confiar no horário das linhas noturnas em relação ao total de usuárias entrevistadas. O dado será obtido através de pesquisa de percepção com os usuários e os resultados devem ser desagregados por gênero.

Os dados devem ser levantados pelo poder público ou instituições da sociedade civil organizada, por bairro da cidade.

O indicador pode ser utilizado para mensurar a confiabilidade das usuárias na frequência dos veículos e as diferenças na percepção do tempo de espera, principalmente à noite. Ele também pode ser utilizado para fins comparativos entre diferentes áreas de uma mesma cidade.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.5. HABITAÇÃO E INFRAESTRUTURA URBANA

### DESAFIOS

A ausência de integração entre políticas de mobilidade e uso e ocupação do solo reforça a característica de uma cidade cujas oportunidades estão concentradas no centro e as mulheres, sobretudo as de baixa renda, precisam enfrentar longos tempos de deslocamento diários para acessar estas oportunidades. Como parte da promoção do uso misto do solo urbano, é preciso promover programas de habitação de interesse social que garantam habitação de qualidade, próximas à rede de transporte e às oportunidades da cidade, especialmente para mulheres em situação de extrema vulnerabilidade.

### RECOMENDAÇÕES

- Adotar política de desenvolvimento orientada ao transporte sustentável, integrando as políticas habitacional, de mobilidade e de uso e ocupação do solo urbano e promovendo o uso misto do solo.
- Priorizar a implantação de empreendimentos de habitação de interesse social em áreas centrais e/ou com grande oferta de oportunidades e na área de cobertura do transporte de média e alta capacidade.
- Manutenção da prioridade à titularidade das habitações para as mulheres, especialmente para as mães.
- Garantir programas de habitação de interesse social destinado às pessoas em situação de extrema vulnerabilidade e moradoras de áreas de risco.
- Garantir condições de saneamento mínimas adequadas ao bom desenvolvimento das crianças.





## 5.5. HABITAÇÃO E INFRAESTRUTURA URBANA

### INDICADORES

#### **% de empreendimentos de habitação de interesse social localizados na área de cobertura da rede de transporte público de média e alta capacidade**

O indicador mensura o total de empreendimentos de habitação de interesse social (HIS) localizados em um raio de até 1 km de estações do sistema de transporte público de média e alta capacidade em relação ao total de empreendimentos de HIS do território da cidade ou região metropolitana. O dado é obtido por geoprocessamento, considerando a distribuição dos empreendimentos no território e a localização das estações e terminais de transporte público de média e alta capacidade.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por cidade ou região metropolitana.

O indicador pode contribuir para a avaliação do alinhamento entre as políticas de mobilidade, habitação e uso e ocupação do solo urbano.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

#### **% de mulheres contempladas em programas de habitação social em relação ao público total contemplado**

O indicador mensura o total de mulheres contempladas em programas de habitação de interesse social (HIS) em relação ao total de pessoas contempladas nos programas. Os dados para o cálculo devem ser obtidos junto aos órgãos responsáveis pelo monitoramento da política habitacional. O dado deve ser desagregado por raça e faixa de renda.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por cidade ou região metropolitana.

O indicador pode contribuir para o acompanhamento da garantia de preferência das mulheres na titularidade da habitação.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.5. HABITAÇÃO E INFRAESTRUTURA URBANA

### **% mulheres moradoras de domicílios sem banheiro**

O indicador mensura o total de mulheres que vivem em domicílios sem banheiro em relação à população total de mulheres. O dado é calculado a partir do Censo, IBGE.

O indicador pode ajudar a dimensionar o percentual de mulheres que se encontram em situação de extrema vulnerabilidade em relação ao acesso à infraestrutura básica. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

### **% mulheres moradoras de domicílios sem abastecimento de água**

O indicador mensura o total de mulheres que vivem em domicílios sem abastecimento de água em relação à população total de mulheres. O dado é calculado a partir do Censo, IBGE.

O indicador pode ajudar a dimensionar o percentual de mulheres que se encontram em situação de extrema vulnerabilidade em relação ao acesso à infraestrutura básica. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

### **% mulheres moradoras de domicílios sem lixo coletado**

O indicador mensura o total de mulheres que vivem em domicílios sem lixo coletado em relação à população total de mulheres. O dado é calculado a partir do Censo, IBGE.

O indicador pode ajudar a dimensionar o percentual de mulheres que se encontram em situação de vulnerabilidade em relação ao acesso à infraestrutura básica. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.



## 5.6. ASSÉDIO E VIOLÊNCIA SEXUAL

### DESAFIOS

O assédio e a violência sexual fazem parte do cotidiano das mulheres na sua experiência de mobilidade no transporte e espaços públicos. O medo da violência restringe o exercício pleno do direito de ir e vir, o usufruto da cidade e o acesso às oportunidades de trabalho, estudo, lazer. A violência de gênero - assim como a urbana, e a cultura machista precisam ser enfrentadas para garantir às mulheres autonomia sobre o próprio corpo e segurança para exercer o pleno direito à mobilidade.

### RECOMENDAÇÕES

- Manter agentes de fiscalização treinados para lidar com casos de assédio e violência sexual, prioritariamente mulheres, nas estações e plataformas de embarque do sistema de transporte de média e alta capacidade, especialmente nos horários de pico.
- Capacitar motoristas e cobradores do sistema de transporte público para lidar com casos de assédio e violência sexual.
- Implementar centros de atendimento à mulher, compostos por equipes multidisciplinares de assistentes sociais, psicólogas e advogadas mulheres, em estações e terminais de transporte público.
- Desenvolver e implementar programa de enfrentamento ao assédio no transporte e espaço públicos, desenvolvido com a participação da sociedade civil organizada.
- Desenvolver e implementar campanhas permanentes e continuadas contra o assédio sexual no transporte público, desenvolvido com a participação da sociedade civil organizada.
- Desenvolver e implementar programa de enfrentamento ao assédio praticado por agentes de segurança pública, desenvolvido com a participação da sociedade civil organizada.
- Desenvolver e implementar programa de capacitação dos agentes para o atendimento à mulher vítima de violência, desenvolvido com a participação da sociedade civil organizada.
- Ampliar a rede de atendimento à mulher em situação de violência.
- Realizar pesquisas continuadas de percepção sobre assédio no transporte e espaço públicos. As pesquisas de percepção devem apresentar dados desagregados segundo raça, classe e modo de transporte.
- Elaborar e disponibilizar base georreferenciada com dados sobre casos de violência sexual e assédio no espaço público com características de gênero e raça da vítima, e tipo de violência.



## 5.6. ASSÉDIO E VIOLÊNCIA SEXUAL

### INDICADORES

#### **% de mulheres que declaram terem sido assediadas no espaço público**

O indicador mensura o percentual de mulheres que declaram terem sido vítimas de assédio no espaço público. O dado deve ser obtido a partir de pesquisa de percepção com as usuárias.

O indicador é importante pois ajuda a mensurar a percepção das mulheres sobre a vulnerabilidade de circulação no espaço público — fator que muitas vezes se torna um limitador da mobilidade.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

#### **% de mulheres que declaram terem sido assediadas no transporte público**

O indicador mensura o percentual de mulheres que declaram terem sido vítimas de assédio no transporte público. O dado deve ser obtido a partir de pesquisa de percepção com as usuárias.

O indicador pode auxiliar no entendimento de onde a mulher está mais vulnerável a esse tipo de agressão no sistema de transporte público. Essa informação pode colaborar na tomada de decisão sobre a adoção de medidas preventivas para garantia da segurança das mulheres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

#### **% de mulheres que declaram ter notificado casos de estupro ou assédio**

O indicador mensura o percentual de mulheres que declaram terem notificado casos de assédio ou estupro. O dado deve ser obtido a partir de pesquisa de percepção com as usuárias.

O indicador é importante pois pode ajudar a compreender se os números de casos de assédio ou estupro registrados refletem o grau real de exposição à violência ao qual as mulheres estão submetidas.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



## 5.6. ASSÉDIO E VIOLÊNCIA SEXUAL

### **% de mulheres que declaram terem sofrido assédio por agentes de segurança pública**

O indicador mensura o percentual de mulheres que declaram terem sido vítimas de assédio por parte de agentes de segurança pública. O dado é obtido através de pesquisa com mulheres.

O dado é importante pois a percepção negativa sobre a polícia acaba influenciando na decisão das mulheres para registrar ou não casos de violência sexual e assédio.

O ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo.

### **% de mulheres que declaram ter medo da espera no ponto de ônibus**

O indicador mensura o percentual de mulheres que declaram terem medo da espera por ônibus nos pontos de embarque. O dado é obtido através de pesquisa de percepção com as usuárias.

O indicador é importante pois a percepção negativa sobre o grau de vulnerabilidade das mulheres na espera do transporte público é um dos grandes limitadores da mobilidade.

O ideal é que o indicador apresente tendência de queda ao longo do tempo..

### **Número de casos de estupro de mulheres no espaço público por habitante por bairro**

O indicador mostra a relação entre o número de estupros ocorridos no espaço público pelo número de habitantes do bairro, para cada bairro da cidade. O dado de localização dos casos por bairro deve ser obtido a partir dos registros das ocorrências junto aos órgãos de segurança pública. O dado da população do bairro é obtido por geoprocessamento tendo por base a distribuição da população no território da cidade e os limites dos bairros.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode auxiliar no entendimento sobre em que bairros da cidade as mulheres podem estar mais vulneráveis a esse tipo de crime. A informação pode sinalizar também as áreas da cidade que precisam ser melhor analisadas sob aspectos de violência contra mulheres e morfologia urbana.

A partir de uma mensuração inicial, o cenário ideal seria observar a tendência de queda do indicador ao longo do tempo, porém como casos de violência de gênero costumam ser subnotificados, espera-se que haja um crescimento no número de ocorrências registradas.



## 5.7. CUIDADOS COM OS FILHOS

### DESAFIOS

O cuidado dos os filhos ainda é uma atividade sob responsabilidade das mulheres. A ausência de creches públicas, próximas aos locais de moradia ou das oportunidades de emprego, em horários compatíveis com os horários do trabalho e dos deslocamentos urbanos, é um grande limitador para a inserção das mulheres no mercado de trabalho e garantia de sua autonomia. As escolas representam praticamente o único local para onde as crianças se locomovem. A cidade, violenta e sem espaços públicos de lazer adequados é "proibida" para brincar e se divertir. As praças, são vistos como locais perigosos e que precisam ser evitados.

Creches públicas precisam ser ofertadas para garantir políticas de equidade de gênero que permitam maior autonomia das mulheres e melhores possibilidades de inserção no mercado de trabalho, além de aliviar a carga desigual de trabalhos domésticos a que estão submetidas. Espaços públicos de encontro e lazer, como as praças, precisam ser recuperados para que possam permitir uma vivência mais agradável e lúdica da cidade.

### RECOMENDAÇÕES

- Aumentar a oferta de vagas em creches públicas.
- Implementar creches públicas em horário integral.
- Manter adequadamente os espaços públicos de lazer como praças e parques.
- Implementar parques, vias pedestrianizadas e/ou ruas de lazer em todos os bairros da cidade.
- Implementar espaços de cultura em todos os bairros da cidade.
- Elaborar e implementar calendário de eventos de cultura e lazer em praças e parques em todos os bairros da cidade.



## 5.7. CUIDADOS COM OS FILHOS

### INDICADORES

#### **% de bairros sem creche pública**

O indicador mensura o percentual de bairros da cidade que não possuem nenhuma creche pública gratuita. O resultado é obtido por geoprocessamento pelo cruzamento dos dados de distribuição dos equipamentos e a base dos bairros da cidade.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador aponta, de forma simplificada, o percentual de bairros onde não existem por equipamentos de educação infantil para a primeira fase de desenvolvimento da criança e pode contribuir para a compreensão sobre os impactos que a ausência de creches pode causar nos deslocamentos das mulheres na cidade.

O ideal é que o indicador apresente tendência de aumento ao longo do tempo.

#### **Número de creches públicas pela população de 0 a 3 anos por bairro**

O indicador mensura a razão entre o número de vagas disponíveis nas creches públicas e a população de 0 a 3 anos de idade.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para mensurar o déficit de vagas nas creches públicas porém, uma análise mais aprofundada precisa relacionar a potencial demanda com as características socioeconômicas e de distribuição da população de 0 a 3 anos no território da cidade, considerando também o horário de funcionamento das creches.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de aumento ao longo do tempo.



## 5.7. CUIDADOS COM OS FILHOS

### **% de bairros sem equipamentos públicos de cultura**

O indicador mensura o percentual de bairros da cidade que não possuem nenhuma equipamento público de cultura. O resultado é obtido por geoprocessamento pelo cruzamento dos dados de distribuição dos equipamentos e a base dos bairros da cidade.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para o entendimento sobre as desigualdades na oferta de equipamentos de cultura entre diferentes áreas da cidade.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.

### **Número de equipamentos públicos de cultura pela população do bairro por bairro**

O indicador mostra a relação entre o número de equipamentos públicos de cultura existentes por bairro e a área do bairro, para cada bairro da cidade. O dado é obtido por geoprocessamento tendo por base a distribuição dos equipamentos de cultura no território da cidade e os limites dos bairros.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador pode contribuir para a avaliação das áreas da cidade que proporcionam maior acesso à cultura.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de aumento ao longo do tempo.

### **Praças per capita por bairro**

O indicador mensura a distribuição per capita das praças, por 1.000 mil habitantes, para cada bairro da cidade. O dado é obtido por geoprocessamento tendo por base a distribuição de praças no território da cidade e os limites dos bairros.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador permite a realização de uma análise comparativa entre os bairros, permitindo avaliar quais áreas estão mais bem servidas por espaços de fruição pública do tipo praças.





## 5.7. CUIDADOS COM OS FILHOS

### **Densidade de praças por bairros**

O indicador mostra a relação entre o número de praças existentes por bairro e a área do bairro, para cada bairro da cidade. O dado é obtido por geoprocessamento tendo por base a distribuição de praças no território da cidade e os limites dos bairros.

Os dados devem ser levantados pelo poder público, por bairro da cidade.

O indicador é importante pois permite uma análise comparativa entre os bairros da cidade, pois é possível avaliar quais áreas estão mais bem servidas por espaços de fruição pública do tipo praças.



## 5.8. GASTOS COM O TRANSPORTE

### DESAFIOS

O padrão de viagens das mulheres, aliado às desigualdades de renda, pode implicar em maiores gastos proporcionais com o transporte público. Não raramente, as mulheres caminham longas distâncias ou deixam de fazer viagens, devido às limitações econômicas. É preciso garantir o direito social ao transporte considerando também a dimensão das desigualdades de classe e renda, como meio de proporcionar mais acesso às oportunidades.

### RECOMENDAÇÕES

- Adotar política tarifária com mecanismos de descontos para pessoas de baixa renda, independente do gênero ou raça.
- Promover formas de financiamento da tarifa do transporte público coletivo vinculadas com políticas de desestímulo ao uso do automóvel.
- Disponibilizar serviço de transporte escolar infantil público e gratuito e gratuidade para crianças e adolescentes matriculados na rede pública de ensino.



## 5.8. GASTOS COM O TRANSPORTE

### INDICADORES

#### **% da renda gasta com transporte público nos deslocamentos**

O indicador mensura o percentual da renda gasta com o transporte público. Para o cálculo, estima-se um total de 50 viagens por mês (estimativa apenas para os deslocamentos pendulares), o valor da tarifa do ônibus convencional e o valor do salário mínimo. Deve-se considerar o mesmo ano de referência para todas as variáveis. O dado deve ser desagregado por gênero, raça e faixa de renda.

O indicador pode contribuir para o entendimento simplificado sobre o peso dos gastos com transporte. Como ele mensura apenas os gastos com uma viagem de ida e volta por dia durante o mês, o indicador tem aplicação limitada sobre os deslocamentos em cadeia, mais comumente realizados pelas mulheres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de estabilização ou queda ao longo do tempo.

#### **% da renda das trabalhadoras domésticas negras gasta com transporte público**

O indicador mensura o percentual da renda das trabalhadoras domésticas negras gasta com o transporte público. Tomou-se como referência a renda da trabalhadoras domésticas negras pois o trabalho doméstico ainda é uma atividade importante entre mulheres de renda mais baixa e as trabalhadoras domésticas negras ganham menos que as trabalhadoras domésticas brancas, como apontado nos estudos de desigualdade de gênero e raça do IPEA. Para calcular o indicador estima-se um total de 50 viagens por mês (estimativa apenas para os deslocamentos pendulares), o valor da tarifa do ônibus convencional e o valor da renda média mensal das trabalhadoras domésticas negras da região do município avaliado. Deve-se considerar o mesmo ano de referência para todas as variáveis.

O indicador pode contribuir para o entendimento simplificado sobre o peso dos gastos com transporte sobre a renda das trabalhadoras domésticas negras. Como ele mensura apenas os gastos com uma viagem de ida e volta por dia durante o mês, o indicador tem aplicação limitada para avaliar os gastos com os deslocamentos em cadeia, comumente realizados pelas mulheres.

A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de estabilização ou queda ao longo do tempo.



## 5.9. GESTÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

### DESAFIOS

As desigualdades de gênero, raça e classe precisam ser encaradas e combatidas de forma continuada e transversal entre diversas esferas das políticas públicas, de forma a se atender interesses e necessidades práticos, mas também interesses e necessidades estratégicos para uma promoção real da equidade de gênero no direito à cidade.

### RECOMENDAÇÕES

- Elaborar pesquisa de origem e destino com dados desagregados por gênero, raça e classe, que investigue as viagens em cadeia e as viagens feitas por motivos além do trabalho e estudos.
- Elaborar políticas urbanas — planos diretores, planos de mobilidade, planos de habitação, que incorporem os interesses/necessidades das mulheres nas fases de elaboração, implementação, monitoramento e avaliação.
- Garantir a participação da sociedade civil organizada nas fases de elaboração, implementação, monitoramento e avaliação das políticas urbanas.
- Desenhar metas para a promoção da equidade de gênero nas políticas urbanas.
- Adotar indicadores de impacto sobre o acesso de mulheres e crianças à cidade para monitoramento das políticas urbanas.
- Adotar e implementar políticas de representação paritária quanto ao gênero e raça em instâncias participativas.
- Criar quadros institucionais com a participação de mulheres em cargos com poder decisório.



## 5.9. GESTÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

### INDICADORES

#### **% de mulheres em cargos com poder decisório sobre políticas urbanas e de mobilidade**

O indicador mensura o total de mulheres em cargos com poder decisório em relação ao total de cargos da mesma hierarquia. Entende-se como cargos de poder decisório aqueles de coordenação, chefia de gabinete e cargos políticos. O indicador deve apresentar dados desagregados por cor/raça.

O indicador pode contribuir para o monitoramento da efetividade de políticas de equidade de gênero e raça em cargos com poder decisório nas esferas de planejamento, implementação, monitoramento e avaliação de políticas urbanas e de mobilidade. A partir de uma mensuração inicial, o ideal é que o indicador apresente tendência de crescimento ao longo do tempo.



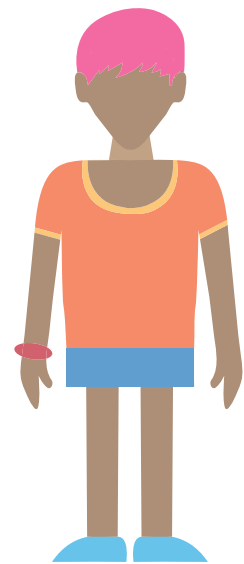
## CONCLUSÕES

A mobilidade não é neutra em relação ao gênero. Cada vez que se escolhe investir recursos escassos em infraestruturas que priorizam os deslocamentos em transporte individual motorizado, está se fazendo uma escolha que impacta não só em piores padrões de deslocamento e desenvolvimento urbano para todos, mas em maior desigualdade de acesso à cidade. Consequentemente, as mulheres de baixa renda e moradoras de regiões periféricas, acabam sendo as mais prejudicadas e as mais expostas aos riscos da violência e da exclusão social.

As questões de gênero não podem ser simplesmente "incorporadas" aos processos e estruturas de planejamentos existentes. Elas exigem que o poder público produza dados qualificados desagregados por gênero, raça e classe, e garanta a elaboração — incluindo a adoção de metas e indicadores, implementação, monitoramento e avaliação de políticas públicas que atendam aos interesses/necessidades práticos e estratégicos específicos de determinados grupos, com a participação da sociedade.

Entretanto, as soluções para garantir o direito à mobilidade e permitir às mulheres o usufruto do tempo de forma mais equitativa, passará pela promoção de um desenho urbano inclusivo, com planejamento coordenado entre mobilidade e uso e ocupação do solo, adequado para os grupos mais vulneráveis — mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Será fundamental adotar o desenho de ruas que consideram o compartilhamento do sistema viário entre todos os usuários, com velocidades reduzidas, que priorizem os modos de transporte que mais atendem aos interesses de pessoas em situação de maior vulnerabilidade, entre eles as mulheres, e que não excluam ninguém: a caminhada, a bicicleta e o transporte público coletivo, alocando melhor os recursos para cidades sustentáveis, equitativas e de baixo carbono.





## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISA. Critério de classificação econômica Brasil - Critério Brasil 2015 e atualização da distribuição de classes para 2016. Disponível em: <<http://www.abep.org/criterio-brasil>>. Acessado em: 03 Ago. 2017.

ACTIONAID. Linha de Base Campanha Cidades Seguras para as Mulheres. ActionAid, 2014. Disponível em: <[http://actionaid.org.br/wp-content/files\\_mf/1498585783Linha\\_de\\_Base.pdf](http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1498585783Linha_de_Base.pdf)>. Acessado em: 05 Abr. 2017.

AMECICLO - ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO GRANDE RECIFE. Contagem de ciclistas. Disponível em: <<http://www.ameciclo.org/projetos/contagem>>. Acessado em: 07 Mar. 2017.

ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica. Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras. In: ÁVILA, Maria Betânia; FERREIRA, Verônica (Org.) Trabalho remunerado e trabalho doméstico no cotidiano das mulheres. Recife. SOS Corpo, 2014. Disponível em: <[http://soscorpo.org/wp-content/uploads/livro\\_trabalho\\_versaoonline-1.pdf](http://soscorpo.org/wp-content/uploads/livro_trabalho_versaoonline-1.pdf)>. Acessado em: 15 Mai. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). Emenda constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 Set. 2015. (p. 1, col. 2).

..... Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm)>. Acessado em: 30 de Out. 2017.

..... Governo Federal. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República – SDH/PR. Por uma cultura de direitos humanos: Direito à moradia adequada. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.sdh.gov.br/assuntos/bibliotecavirtual/promocao-e-defesa/publicacoes-2013/pdfs/direito-a-moradia-adequada>>. Acessado em: 27 Nov. 2017.

CHAMBERS, Robert. Editorial Introduction: Vulnerability, Coping and Policy. IDS Bulletin, vol. 20, n. 2. Sussex. Institute of Development Studies, 1989. p. 1-7. Disponível em: <<https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/handle/123456789/9551>>. Acessado em: 10 Abr. 2017.

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. A inserção da mulher no mercado de trabalho da Região Metropolitana do Recife. 2015. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/analiseped/2015/2015pedmulherrec.html>>. Acessado em: 05 de Abr. 2017.

FLACSO BRASIL - FACULDADE LATINO AMERICANA DE CIÊNCIAS SOCIAIS. Mapa da Violência 2015 - Homicídio de Mulheres no Brasil. FLACSO, 2015. Disponível em: <[http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2016/04/MapaViolencia\\_2015\\_mulheres.pdf](http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2016/04/MapaViolencia_2015_mulheres.pdf)>. Acessado em: 27 Nov. 2017.

\_\_\_\_\_. Mapa da Violência 2016 - Homicídios por armas de fogo no Brasil. FLACSO, 2016. Disponível em: <[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016\\_armas\\_web.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016_armas_web.pdf)>. Acessado em: 27 Nov. 2017.

FIA FOUNDATION. Safe and Sound: International Research on Women's Personal Safety on Public Transport. FIA Foundation, 2016. Disponível em: <<https://www.fiafoundation.org/media/224027/safe-and-sound-report.pdf>>. Acessado em: 18 Out. 2017.

GONDIM, Sônia M. G. Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. Paidéia, 2003,12(24), 149-161. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/paideia/v12n24/04>>. Acessado em: 05 Abr. 2017.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça – 1995 a 2015. IPEA, 2017. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29526](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29526)>. Acessado em: 18 Out. 2017.

\_\_\_\_\_. Estupro no Brasil: uma radiografia segundo os dados da Saúde (versão preliminar). IPEA, 2013. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5780/1/NT\\_n11\\_Estupro-Brasil-radiografia\\_Diest\\_2014-mar.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5780/1/NT_n11_Estupro-Brasil-radiografia_Diest_2014-mar.pdf)>. Acessado em: 18 Out. 2017.

\_\_\_\_\_. Atlas da Vulnerabilidade Social. IPEA, 2017. Disponível em: <<http://ivs.ipea.gov.br/index.php/pt/>>. Acessado em: 18 Out. 2017.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Sistema Via Livre de BRT: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias. ITDP Brasil, 2017. Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/sistema-via-livre-de-brt-recife-avaliacao-de-resultados-e-recomendacoes-de-melhorias/>>. Acessado em: 04 Dez. 2017.

\_\_\_\_\_. Mobility as Equity: Low-Income People Near Transit. Sustainable Transport Magazine, n° 28. ITDP, 2016. Disponível em: <<https://www.itdp.org/santiago-chile-putting-pedestrians-first-issue-28-2017/>>. Acessado em: 05 Dez. 2017.

\_\_\_\_\_. Políticas de estacionamento em edificações na cidade do Rio de Janeiro: análise dos efeitos da legislação no desenvolvimento urbano. ITDP Brasil, 2017. Disponível em: <<http://itdpbrasil.org.br/politicas-de-estacionamento-em-edificacoes-na-cidade-do-rio-de-janeiro-analise-dos-efeitos-da-legislacao-no-desenvolvimento-urbano/>>. Acessado em: 04 Set. 2017.



LEMOS, Leticia; et al. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? Revista Transporte y Territorio/16, 2017. Disponível em: <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3603>>. Acessado em: 04 Set. 2017.

LIMA, Jessica; MONTEIRO, Izabella M.; MAIA, Maria L. A. Helena de; et al. Vagão rosa: segregação ou segurança?. 2017. Anais do XXXI Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte. Recife, 2017.

LINKE, Clarisse C.; SERRA, Bernardo; et al. Inserção urbana de habitação de interesse social: um olhar sobre mobilidade cotidiana e uso do solo. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse (Org.). Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. IPEA : ITDP Brasil. Brasília, 2016.

KUNIEDA, Mika; GAUTHIER, Aimée. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable - Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. Eschborn. GTZ, 2007.

MARCH, Candida; SMYTH, Ines; MUKHOPADHYAY, Maitrayee. A guide to Gender-Analysis Frameworks. Oxford. Oxfam BG, 2005.

MOSER, Carolin. O. N. Gender planning and development: Theory, Practice & Training. London and New York. Routledge, 2003. 285p.

OIT - ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Domestic workers across the world: Global and regional statistics and the extent of legal protection. Genebra, 2013. 146 p. Disponível em: <[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms\\_173363.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_173363.pdf)>. Acessado em: 04 Set. 2017.

OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global Health Observatory data repository: Road traffic deaths data by country. 2013. Disponível em: <<http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997?lang=en>>. Acessado em: 14 Dez. 2017.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. "Draft outcome document of the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development – Habitat III". A/CONF.226/4. Quito, 17–20 de Outubro, 2016. Disponível em: <[http://nua.unhabitat.org/uploads/DraftOutcomeDocumentofHabitatIII\\_en.pdf](http://nua.unhabitat.org/uploads/DraftOutcomeDocumentofHabitatIII_en.pdf)> Acessado em: 10 Ago. 2017.

PERNAMBUCO. Secretaria das Cidades. Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife. 2014. Disponível em: <[http://www.cidades.pe.gov.br/c/document\\_library/get\\_file?p\\_l\\_id=12898&folderId=10787755&name=-DLFE-54901.pdf](http://www.cidades.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=12898&folderId=10787755&name=-DLFE-54901.pdf)>. Acessado em: 07 de Mar. 2017.

PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Human Development Report 2016: Desenvolvimento Humano para todos. 2017. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/dam/brazil/docs/RelatoriosDesenvolvimento/undp-br-2016-human-development-report-2017.pdf>>. Acessado em: 04 Set. 2017.

RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS. Plano de Mobilidade Urbana do Recife: A mobilidade do Recife hoje. 2017. Disponível em: <<http://icps.recife.pe.gov.br/node/61219>>. Acessado em: 28 Ago. 2017.

----- . Pesquisa Origem-Destino Recife - Relatório Executivo (versão preliminar). 2016. Disponível em: <<http://icps.recife.pe.gov.br/node/61218>>. Acessado em: 28 Ago. 2017.

SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. Secretaria Municipal de Transportes. PlanMob/SP 2015 - Plano de Mobilidade de São Paulo. 2015. Disponível em: <[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v072\\_1455546429.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf)>. Acessado em: 10 Ago. 2017.

----- . Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo. 2016. Disponível em: <[http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes\\_urbanos/pdf/39.pdf](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf)>. Acessado em: 01 Set. 2017.

TRANSPORTE ATIVO. Pesquisa Perfil do Ciclista. 2015. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>>. Acessado em: 27 Nov. 2017.



## ANEXOS

### 8.1. QUESTIONÁRIO DE RECRUTAMENTO PARA OS GRUPOS FOCAIS

**Formulário para recrutamento**  
**GRUPOS FOCAIS RECIFE e Região Metropolitana**

---

<b>Cidade:</b>	
<b>Bairro/comunidade:</b>	<b>Classe/pontos:</b>
<b>Data:</b>	<b>Horário:</b>

**DADOS PESSOAIS**  
Nome: \_\_\_\_\_  
Endereço: \_\_\_\_\_ Bairro: \_\_\_\_\_  
CEP: \_\_\_\_\_ Telefone/celular: \_\_\_\_\_  
Data de nascimento: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Idade:
--------

**Para os grupos entre 17 e 35 anos, encerre se tiver menos de 17 anos**  
**Para os grupos de 40 anos ou mais, encerre se tiver menos de 40 anos**

**COR OU RAÇA (IBGE)**  
característica declarada pelas pessoas de acordo com as seguintes opções:

( ) Branca ( ) Preta ( ) Parda ( ) Amarela ( ) Indígena

**50% do grupo deve ser constituído por mulheres que se declaram pretas ou pardas**

**MOBILIDADE**  
Qual seu principal meio de transporte?

( ) Metrô ( ) BRT ( ) Ônibus comum ( ) A pé ( ) Bicicleta ( ) Mototáxi ( ) Van  
( ) Moto própria ( ) Carro próprio ( ) Carona de moto ou carro

**Encerre caso o principal meio de transporte declarado seja moto, carro próprio ou carona**

### **TRABALHO**

**Qual a sua principal atividade atualmente:**

1. Estuda ( )

1.1. Em qual nível/ano de ensino? \_\_\_\_\_

2. Trabalha ( )

2.1. O que você faz? \_\_\_\_\_

a. Carteira Assinada: Não ( ) Sim ( )

b. É Autônoma no ramo de: \_\_\_\_\_

2.2. Endereço do local de trabalho:

Cidade: \_\_\_\_\_ Bairro: \_\_\_\_\_

**Se responder que faz bicos, pois está desempregada, encerre se já houver 2 nesta categoria por grupo**

3. Dona de casa ( ) 4. Aposentadas ( ) 5. Desempregadas ( )

**No máximo duas por grupo nas categorias 3, 4 ou 5.**

### **FAMÍLIA**

**Você é a responsável pela família?**

( ) Sim ( ) Não

**Qual seu estado civil?**

( ) Solteira ( ) Casada ( ) Mora junto ( ) Separada ( ) Divorciada ( ) Viúva

**Tem filhos?**

( ) Não ( ) Sim

Quantos filhos?

Qual a idade dos filhos?

**Pelo menos metade dos grupos de 17 a 35 anos deve ter filhos entre 0 a 6 anos de idade**

**Existem idosos na família?**

( ) Não ( ) Sim

Quem cuida dos idosos? \_\_\_\_\_

#### CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO DO DOMICÍLIO

( ) Próprio ( ) Alugado ( ) Cedido ( ) Outra

Qual? \_\_\_\_\_

#### DADOS DE CLASSIFICAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Sistema de pontos (Novo Critério Brasil 2015)

##### Variáveis

	Quantidade				
	0	1	2	3	4 +
Banheiros	0	3	7	10	14
Empregados domésticos	0	3	7	10	13
Automóveis	0	3	5	8	11
Microcomputador	0	3	6	8	11
Lava-louça	0	3	6	6	6
Geladeira	0	2	3	5	5
Freezer	0	2	4	6	6
Lava roupa	0	2	4	6	6
DVD	0	1	3	4	6
Micro-ondas	0	2	4	4	4
Motocicleta	0	1	3	3	3
Secadora de roupa	0	2	2	2	2

Grau de instrução da chefe de família e acesso à serviços públicos

Escolaridade da pessoa de referência	Pontos
Analfabeta / Fundamental I incompleto	0
Fundamental I completo / Fundamental II incompleto	1
Fundamental II completo / Médio incompleto	2
Médio completo / Superior incompleto	4
Superior completo	7

Serviços públicos	Pontos
Água encanada	4
Rua pavimentada	2

#### Classificação

Classe social	Nº de pontos	Obs.
A	45 a 100	(encerre)
B1	38 a 44	(encerre)
B2	29 a 37	(encerre)
C1	23 a 28	(C1 ou C2, no máximo duas por grupo)
C2	17 a 22	(C1 ou C2, no máximo duas por grupo)
D e E	0 a 16	

#### Pontuação entre 0 e 26 pontos

Classe \_\_\_\_\_

Pontos \_\_\_\_\_

## 8.2. ROTEIRO PARA DISCUSSÃO COM OS GRUPOS FOCAIS

### 1. Aquecimento:

- Fale um pouco sobre você:
  - Nome, idade, onde nasceu, onde mora? (Lembrar de colocar nome na frente de cada uma)
  - Tem filhos? Qual idade?
  - Qual o principal meio de transporte que utiliza?

### 2. Visão geral da cidade

- Contem como é morar em... A cidade é dividida? Como é o centro e a periferia?

### 3. Crianças e o dia a dia

- Como é o dia a dia de vocês com relação às crianças?
- Onde as crianças (0 a 6 anos) ficam? E como chegam lá (aonde for)? Quem leva/quem pega?
- Têm creche ou escola para eles? Se sim, qual a distância de casa?
- E como você chega até o posto de saúde? São perto de casa? Dá para chegar caminhando?
- Existem espaços para o lazer das crianças? Praças, parques?
- As crianças brincam na rua? Se não brincam, porque não?
- Quais os receios de deixar as crianças na rua?
- A partir de que idade vocês deixariam os filhos andarem sozinhos na cidade, pegar ônibus sozinhos? Por quê?

### 4. Caminhar

- Vocês costumam caminhar? Sim/não? Por quê?
- Aonde? Para onde?
- Como é caminhar? Como são as calçadas aqui? Largas? Estreitas? Estão liberadas? Tem vendedores? Carros? Etc.
- Manutenção como é? São seguras?
- Calor e sol influenciam? E quando chove como é?
- É diferente caminhar à noite e de dia? Por quê?
- Como é a iluminação?
- Têm medo? De que? Quando precisam caminhar à noite o que fazem?
- O que seria o ideal?
- Há algum tipo de espaço, área da cidade, que faz você desviar o caminho? Por quê?
- Quando caminham/quando evitam?
- Tem escadarias na cidade? Como são as condições das escadas? Usa outro tipo de transporte para evitar escadarias? Por quê? Em que situação?

## **5. Segurança viária**

- E como é o trânsito aqui?
- Pessoal anda depressa? Corre muito?
- Já presenciou algum atropelamento/acidente?
- E como é atravessar a rua? Tem faixa de pedestres? Vocês usam? Por quê?
- Quando estão com crianças e/ou idosos vocês mudam seu comportamento? E os motoristas respeitam?
- Sente-se segura ao atravessar a rua onde você pega o ônibus? É preciso correr?

## **6. Transporte público**

- O que vem à cabeça quando falo em ônibus
- De 0 a 10, que nota você dá para o meio de transporte que mais usa? Qual é o transporte? Por quê?
- De forma geral: o que é bom/melhorou? O que não é bom/piorou?

### **Tarifas e conforto**

- Como é o conforto no transporte? Iluminação/ Bancos/ Calor/ Altura dos degraus/ lugares para segurar/ sentar?
- Como são os motoristas? Dirigem com cuidado? Atenciosos? Param próximo da calçada?
- Os motoristas param sempre na parada? Queimam a parada de dia ou de noite?
- Como é a troca de ônibus /baldeação?
- Quais os principais problemas quando têm que trocar de ônibus e/ou de modo de transporte? Tempo/ ir em outro em pé/fazer trajetos negativos? Ir e voltar?
- Quando e porque você usa o transporte complementar? Qual: van, moto táxi?
- Como avaliam o custo da passagem? Quem paga a passagem?
- Quanto gastam por mês? Qual o peso dos gastos com transporte na renda da família?

### **Tempos de espera/informação e confiabilidade**

- Como é a informação sobre horários e trajetos? Tem informação nos pontos? Nas estações?
- Vocês confiam no que está escrito? Funciona? Se precisam fazer um caminho novo vocês têm informação?
- Usam estas informações que aparecem (aplicativo) no celular? Por que não?
- Vamos falar sobre pontualidade: chegam na hora prevista? Tem diferenças entre BRT e ônibus? BRT e a que horas do dia/noite?
- Como é o tempo de espera? Quanto tempo esperam pelo ônibus? E pelo BRT? Faixa Azul? E o transporte complementar?
- E a noite como é? Tem oferta? É menor? E os horários? Vocês esperam mais tempo?
- Você já restringiu percursos a noite pela ausência de serviços de transporte público? Você deixa de realizar atividades a noite por conta do transporte público? Por quê?
- Como é a disponibilidade de ônibus nos finais de semana? É diferente para o BRT e ônibus comuns? Como fazem?
- Quanto tempo levam para chegar em casa ou ao trabalho? Tem diferenças entre BRT e Ônibus? Tem diferenças nos horários?
- Qual a causa da demora?



## **Pontos e terminais**

- Como é o ponto de ônibus? É sinalizado, coberto, iluminado, tem local para sentar?
- Como é o entorno das paradas de ônibus? Tem atividades? É diferente de dia e a noite?
- Como são os terminais de BRT e metrô?
- Como é o entorno dessas estações/terminais? Tem atividades? É diferente de dia e a noite?
- Como são as filas para espera do BRT e metrô?
- Como avaliam os organizadores de fila (currais)? É bom/ruim? Por quê?

## **7. Segurança**

- Vocês se sentem seguras/inseguras na cidade?
- Em geral, do que você tem medo e em que situações?
- Pensando em tudo o que falamos: tem medo dentro do ônibus? Do BRT? No transporte complementar (vans e moto táxis)?
- Nas estações/terminais, o que te dá medo?
- Ruas vazias? São diferentes de dia e a noite? E os becos?
- Tem medo dentro do ônibus? Do BRT? No transporte complementar - vans e moto táxis?
- Nas estações/terminais, o que te dá medo?
- E nos pontos de ônibus?
- Como é o assédio? Existe? E o vagão rosa o que acham? Resolve?
- Você conhece mulheres que já sofreram assédio no transporte público?
- O que você faz para se proteger?

## **8. Bicicleta**

- E a bicicleta? O que acham de andar de bicicleta?
- Quem/Que tipo de pessoa usa bicicleta: Gente que trabalha? Que estuda? Para passear? Homem? Mulher?
- Conhecem mulheres que usam bicicleta? O que vocês acham dessas mulheres? Para que elas usam? Para trabalhar? Para passear?
- Já teve bicicleta? Usa a bicicleta? Sim/não? Por quê?
- Já pensou em usar bicicleta como meio de transporte (ao invés do ônibus)?
- Levaria os filhos de bicicleta para os lugares?
- Quais são vantagens/desvantagens da bicicleta? Tempo? Distâncias? Violência? Ausência de infraestrutura?
- Complete esta frase: eu usaria a bicicleta se ....

## **9. Fechamento**

- Complete a frase: eu me sentiria mais feliz e segura na cidade se...



# ITDP

Instituto de Políticas de Transporte  
& Desenvolvimento

As análises espaciais e produção cartográfica  
foram realizadas em parceria com a

