



Encontros 4 e 6

# Mobilidade urbana e gênero

Datas de realização dos eventos:  
10/03/2022 e 03/08/2023

Realização



Cofinanciamento:







## PROJETO ACESSOCIDADES



Projeto AcessoCidades é uma iniciativa da Frente Nacional de Prefeitos (Brasil), em parceria com a Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad (Espanha) e Associazione Nazionale Comuni Italiani (Itália), que visa qualificar as políticas de mobilidade urbana em cidades brasileiras, espanholas e italianas.

O projeto é cofinanciado pela União Europeia e se articula por 4 eixos centrais:

**1. GOVERNANÇA:** articulação de redes nacionais e internacionais a partir da troca de experiências entre técnicos e gestores municipais, consolidação de boas práticas em mobilidade e acessibilidade urbana e realização de visitas técnicas no Brasil e na Europa;

### **2. DIAGNÓSTICO E CAPACITAÇÃO:**

mapeamento do uso de dados abertos e oficinas de capacitação do corpo técnico para a geração, abertura, atualização e utilização de dados de transportes para o planejamento municipal;

### **3. PLANEJAMENTO E VIABILIZAÇÃO**

**DE BOAS PRÁTICAS:** apoio à realização de diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade urbana e à implementação de ações técnicas e políticas que promovam o desenvolvimento urbano sustentável;

**4. ENGAJAMENTO:** fortalecimento de espaços de diálogo entre cidades e instituições de pesquisa e inovação, com a organização de atividades conjuntas e de um concurso para apresentação de ideias e ferramentas inovadoras para o planejamento e gestão da mobilidade urbana.



## CONTEXTO

O espaço urbano é produto e condicionante de uma variedade de elementos naturais, sociais, culturais e históricos, que interagem constantemente entre si. Sendo assim, o espaço não é neutro, mas constrói e reproduz as relações de poder, privilégios e opressões que estruturam cada sociedade e cada contexto urbano. Como resultado, diferentes grupos sociais, como homens, mulheres e pessoas LGBTQIA+, por exemplo, têm diferentes usos, acessos, controles e apropriações do espaço urbano, o que se traduz em diferentes experiências e percepções da cidade e dos espaços públicos.

Essa realidade diversa e complexa impõe a superação do olhar dual do espaço e da mobilidade, com a remoção de barreiras físicas e simbólicas e a consideração das pessoas no centro do planejamento urbano e de transportes, incorporando suas múltiplas especificidades e desejos. Pensar na mobilidade para as pessoas parte do reconhecimento de que cada uma delas vive a cidade de formas diferentes e de que tem o direito a vivê-la, o que significa inverter prioridades e conceber as cidades de forma flexível e na escala humana.

## CONTEXTO

Nesse sentido, um planejamento da mobilidade voltado às pessoas passa por entender e reconhecer as maneiras com que os gêneros se deslocam nas áreas urbanas, por desenvolver e implementar estratégias e ações que tenham como foco a construção de cidades mais humanas e igualitárias e por avaliar os resultados obtidos, retroalimentando o ciclo da política pública. No caso das mulheres, apesar das especificidades de cada contexto social e urbano, diversos estudos e pesquisas realizados em diversas partes do mundo apontam para alguns elementos comuns em relação à mobilidade urbana feminina<sup>1</sup>.

---

1. Outros relatórios técnicos que tratam da questão de gênero na mobilidade urbana podem ser encontrados a seguir:

- [Gonzalez et al \(2020\) Por que ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. World Bank](#)
- [Escalante et al \(2021\). Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte. CAF.](#)



## CONTEXTO

- Em razão dos papéis sociais historicamente construídos entre os gêneros, que delegaram às mulheres mais atividades relacionadas ao cuidado da casa e da família, **elas tendem a apresentar viagens mais curtas e encadeadas, com diversos motivos ao longo do dia**, incluindo trabalho, saúde, compras, cuidado com os filhos ou pessoas idosas, etc<sup>2</sup>.
- As **mulheres são mais propensas a concentrar suas viagens dentro do espaço de vizinhança**, distribuindo o seu tempo em menos locais de atividades. Em especial, há maior fluxo de mulheres perto de hospitais, centros de concentração de lojas e serviços e pontos de táxi, por exemplo<sup>3</sup>;
- Em razão destes diferentes motivos de viagem, **as viagens realizadas pelas mulheres são mais distribuídas ao longo do dia**, sendo menos concentradas nos horários de pico;

---

2. [Rosenbloom \(2006\) Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge. Conference on Research on Women's Issues in Transportation, Chicago/Illinois, United States.](#)

3. [Gauvin et al \(2020\) Gender gaps in urban mobility. Humanit Soc Sci Commun 7, 11](#)



## CONTEXTO

- Em geral, **as mulheres caminham mais e utilizam mais o transporte público coletivo do que os homens, inclusive em viagens intermodais**. Isso pode ser relacionado com dois aspectos principais: uma proporção menor de mulheres têm cartas de condução ou carteiras de motorista e possuem automóveis próprios; e, quando a família possui apenas um carro, este tende a ser conduzido pelo homem, por decisões tomadas no âmbito da família<sup>4</sup>.
- Como consequência da falta de priorização à mobilidade a pé e ao transporte público coletivo nas cidades, à baixa integração tarifária entre os sistemas e das diferenças salariais e de renda entre os gêneros, **as mulheres dedicam mais tempo e mais recursos econômicos nos deslocamentos cotidianos**.

---

4. [Olivieri e Fageda \(2021\) Urban mobility with a focus on gender: The case of a middle-income Latin American city. Journal of Transport Geography 91](#)



- Apesar do maior número de viagens intermodais, **o uso da bicicleta como modo de transporte é menor entre as mulheres**, seja de forma isolada ou utilizada na primeira e última milha de viagens por transporte público coletivo. Isso está associado, entre outros fatores, à falta de estímulos às meninas para pedalarem durante a infância, à dificuldade de levar acompanhantes e/ou grandes objetos na bicicleta, assim como ao sentimento de insegurança, especialmente à noite.
- Inclusive, **a falta de segurança nos deslocamentos, agravada em contextos de alta violência urbana, baixo policiamento e iluminação pública, pode restringir à mobilidade**

**feminina ou levar à opção por serviços porta-a-porta**, fazendo com que as mulheres evitem se deslocar em determinados horários e locais ou comprometam ainda mais a sua renda por serviços mais caros de transporte, como os transportes motorizados individuais por aplicativos.

- Por fim, tendo em vista que as mulheres tendem a realizar muitas de suas viagens acompanhadas de crianças, idosos e outros grupos com mobilidade reduzida, **a falta de acessibilidade universal nos componentes de mobilidade urbana, como pontos de parada, veículos, calçadas e travessias, dificulta a mobilidade feminina** e o livre exercício de ir e vir na cidade.





## CONTEXTO

No entanto, apesar da existência de elementos comuns entre grande parte das mulheres, a interseccionalidade do gênero com outras características individuais e locais traz outras dimensões às violências cotidianas. Isto é, as experiências e percepções de mulheres negras e periféricas é ainda mais distante daquelas dos homens, brancos e residentes de áreas centrais nas cidades.

Nesse sentido, é importante destacar que se parte desses diferentes aspectos da mobilidade feminina pode ser analisada e incorporada ao planejamento por meio de indicadores obtidos por meio de dados de oferta e demanda e de pesquisas quantitativas, como pesquisas origem-destino ou mesmo pesquisas de satisfação (tipo *survey*), uma parte importante pode apenas ser identificada por meio de pesquisas qualitativas, que buscam aprofundar os conhecimentos a partir de um número menor de pessoas. Técnicas de entrevistas semi-estruturadas, grupos focais e oficinas participativas e discussão podem levar à identificação de problemas e sentimentos não facilmente identificados em questionários estruturados, inclusive sobre os locais e componentes da mobilidade mais adversos à mobilidade feminina, o que é fundamental para o desenho de políticas públicas.



A inclusão do gênero na mobilidade urbana, portanto, pressupõe trabalhar com o conceito de mobilidade cotidiana, identificando os diferentes padrões de deslocamento e as necessidades e interesses de todas as pessoas; ampliar o conceito de segurança pública, incluindo as violências contra as mulheres; e avançar na equidade de gênero no setor de transportes, ampliando o número de mulheres no planejamento e gestão da mobilidade de forma equitativa.

Frente aos novos e antigos desafios enfrentados pelas cidades, a troca de experiências é de extrema importância para a formulação e monitoramento de políticas públicas inteligentes e eficientes, que tenham como objetivo a

promoção da mobilidade urbana sustentável e a redução de desigualdades sociais e urbanas.

Este documento sistematiza os principais desafios e ações debatidas em dois encontros de troca de experiências entre cidades, organizados pelo projeto AcessoCidades, que tiveram como tema a relação entre mobilidade urbana e gênero. Os eventos contaram com a participação de representantes de municípios latino-americanos, africanos e europeus.

**Assista aos eventos completos pelo link:**

<https://youtu.be/GlzBU7XCVCE?feature=shared>

<https://youtu.be/mU8X4njZF08?si=YRaDfAKUppOxQwjn>





# **Cidades e Atores Participantes**

---





## Barcelona - ES

População:

**1.5 milhão  
de habitantes**

População metropolitana:

**3.5 milhões  
de habitantes**



A Área Metropolitana de Barcelona é uma entidade supramunicipal formada por 36 prefeituras e responsável pelo planejamento e implementação de políticas relacionadas ao território, habitação, ecologia, desenvolvimento econômico e mobilidade. O sistema de transporte público, composto por pouco mais de 200 linhas de ônibus e quase 2 mil veículos, é planejado e monitorado por uma única autoridade de transporte, garantindo a coordenação e integração da rede e das políticas de transporte no território. A maioria dos deslocamentos na região é realizada por modos ativos (42%) e coletivos (29%).



## Maputo - MOZ

População:

**1 milhão  
de habitantes**

População metropolitana:

**2.2 milhões  
de habitantes**



A cidade de Maputo é a capital de Moçambique e está localizada no extremo sul do país, no sudoeste do continente africano. Cerca de 70% da cidade é composta por assentamentos informais e 61% das vias e estradas não são pavimentadas. O sistema de transporte público coletivo é gerenciado de forma integrada pela Agência Metropolitana de Transportes de Maputo, porém ainda conta com serviços bastante precários e pouco regulamentados. Da frota composta por 1.620 veículos que prestam serviços de transporte rodoviário de passageiros, a maioria são vans e micro-ônibus entre 15 e 29 lugares (74%), sendo o restante ônibus de capacidade para 80 pessoas e operados por cooperativas e empresas públicas. Além disso, somam-se serviços de táxi e moto-táxi, transporte escolar e transporte ferroviário.

## São Paulo – SP

População:

**12,3 milhões  
de habitantes**

População metropolitana:

**22 milhões  
de habitantes**



Mais de 6,3 milhões de pessoas utilizam os sistemas de transporte público por ônibus da capital todos os dias e quase 5 milhões os sistemas sobre trilhos da região metropolitana de São Paulo, incluindo trem e metrô. Uma grande parte dessas pessoas são mulheres, que frequentemente se sentem inseguras ou desconfortáveis em seus deslocamentos. Segundo a Pesquisa Viver em São Paulo, realizada em 2022, 52% das mulheres entrevistadas na cidade identificavam o transporte público como um local de risco de sofrer assédio.



**NINA MOB**

**NINA**

A **NINA** é uma startup e consultoria que fornece tecnologia integrada a diversos aplicativos para rastrear denúncias de assédio e violência. As ferramentas disponibilizadas pela empresa permitem: aumentar a confirmação das denúncias, reduzindo o tempo de resposta; geolocalizar usuários, identificando os locais de maior ocorrência de violências; ampliar a quantidade dos dados coletados, com informações em tempo real; e atuar simultaneamente em vários aplicativos, ampliando as formas de contato com a população.

A consultoria passa por três etapas principais: (i) definição ou ajustes do protocolo padrão de atendimento, com capacitação de funcionários; (ii) realização de pesquisa diagnóstica para entender os desafios e articular ações com foco na segurança das pessoas; e (iii) monitoramento nos primeiros seis meses após o início da operação da NINA, incluindo a geração de relatórios mensais com sugestões de otimização.

Além das experiências realizadas pelas cidades e organizações participantes do encontro, foram apresentadas diversas iniciativas planejadas e implementadas em outras cidades do mundo, inclusive em parcerias bilaterais e multilaterais com a Área Metropolitana de Barcelona. Essas ações são sistematizadas neste relatório, que está estruturado por 5 desafios centrais e que se decompõem em ações e iniciativas realizadas por municípios e regiões metropolitanas:



**Desafio 1:**



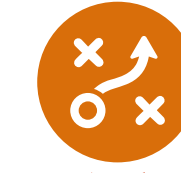
Coletar dados e promover campanhas de sensibilização



**Desafio 2:**



Incorporar a perspectiva feminina nos espaços de planejamento, gestão e operação dos sistemas de transporte



**Desafio 3:**



Planejamento estratégico da mobilidade urbana com enfoque de gênero



**Desafio 4:**



Adequar a infraestrutura do espaço público e de mobilidade às mulheres



**Desafio 5:**



Ajustar a operação dos sistemas de transporte à mobilidade feminina



**Desafio 6:**



Definir um protocolo contra a violência de gênero na mobilidade urbana



# Desafios e Ações

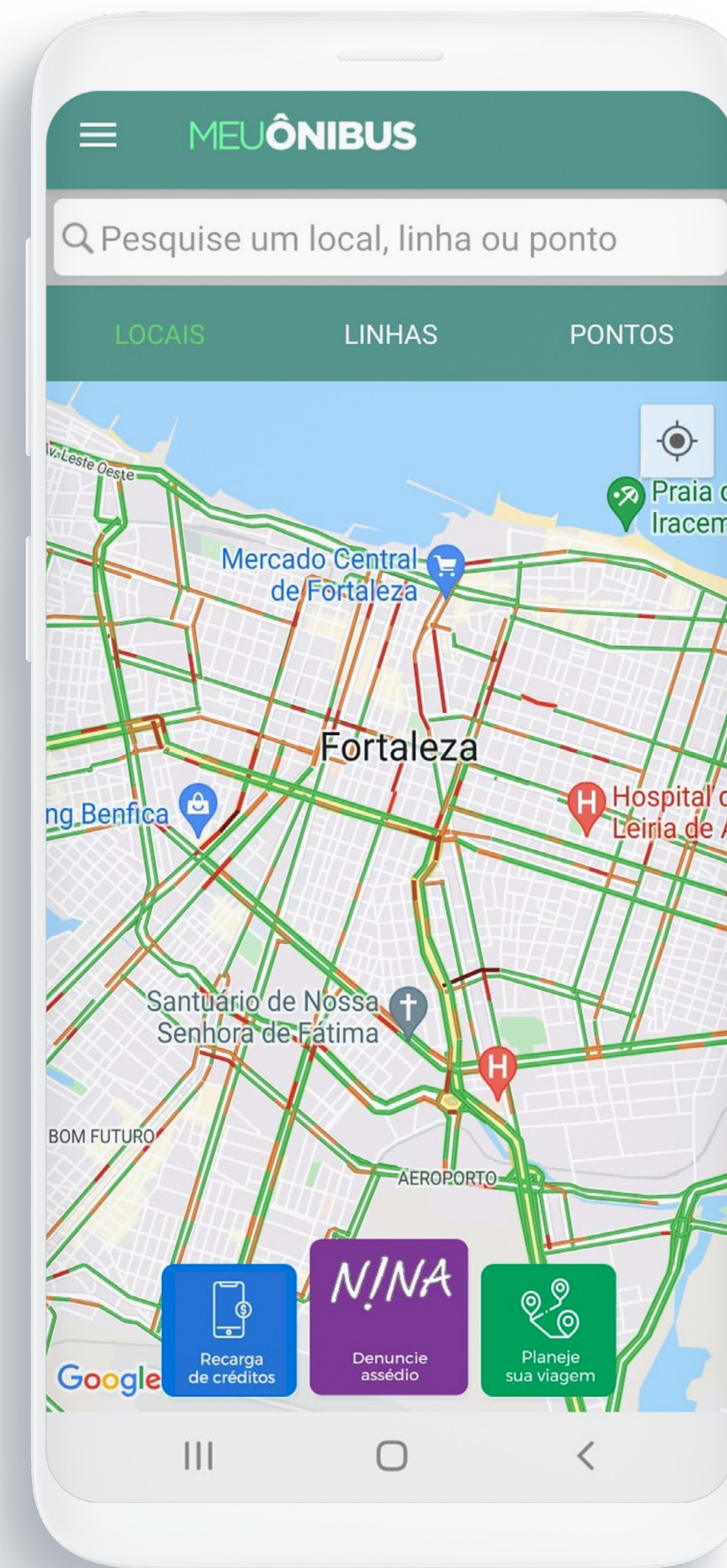
---





## DESAFIO 1:

Coletar dados e promover campanhas de sensibilização



## Ação 1 | Coletar denúncias e queixas das usuárias e dos usuários de transporte coletivo **Fortaleza**

Fortaleza foi a primeira cidade a lançar a NINA como política pública por meio da integração com o app Meu Ônibus Fortaleza, que já continha informações sobre linhas e horários para a população.

A cada 10 denúncias coletadas pela plataforma, uma é convertida em inquérito policial, contribuindo para a atuação do poder público com mais dados e informações sobre os casos, principalmente sobre aqueles não reportados à polícia por meio de boletins de ocorrência. Além disso,





77,3% das denúncias são feitas por mulheres, o que evidencia a violência de gênero nos sistemas de transporte público.

Com os dados georreferenciados gerados pela plataforma, é possível construir um mapa de calor e saber de forma precisa o que acontece em cada região da cidade e identificar os pontos críticos que precisam de intervenções específicas. Os componentes do sistema de transporte público mais críticos em termos de ocorrências são os ônibus, que representam 60% das denúncias, pontos de parada (23%) e terminais (17%).



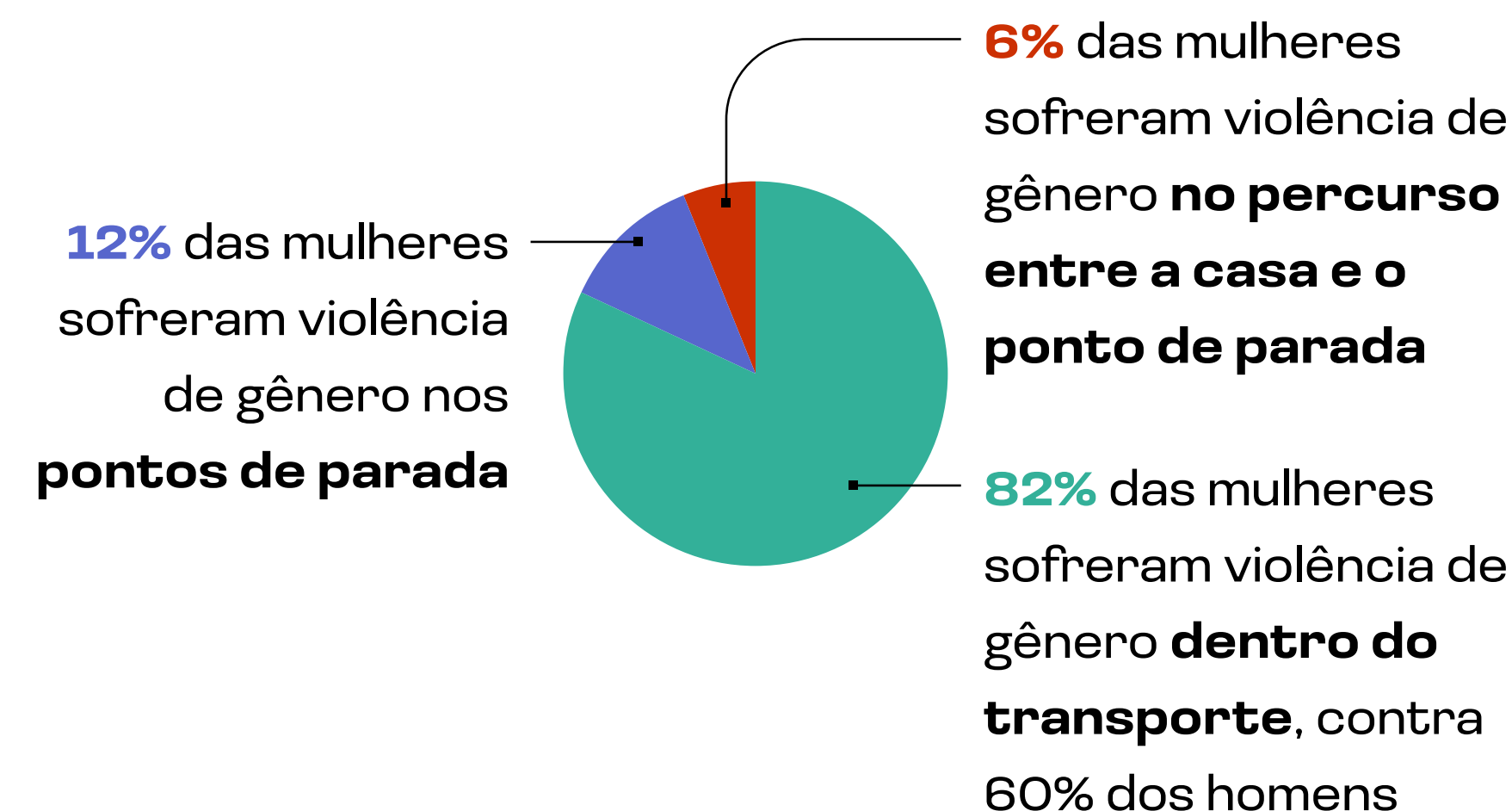
**Ação 2** | Realização de campanhas e pesquisas sobre a discriminação e o assédio sexual

## Maputo

Em 2018 foi elaborada participativamente a campanha Gênero e Mobilidade, realizada em quatro terminais de transporte público de Maputo: Praça dos Trabalhadores, Xipamanine, Praça dos Combatentes (Xiquelene) e Zimpeto. Além da colocação de cartazes e distribuição de panfletos e camisetas da campanha, foram também realizadas pesquisas com mulheres e homens usuários da rede de transporte coletivo, vendedores e motoristas.



As experiências, entrevistas e opiniões diretas com as pessoas permitiram identificar e contribuir para desconstruir as principais crenças sobre mobilidade e gênero, incluindo preconceitos e mitos construídos historicamente no imaginário social. Além disso, resultaram no seguinte diagnóstico:





transporte  
cheio  
não é  
desculpa



Realização:

AGÊNCIA METROPOLITANA  
DE TRANSPORTES DE MAPUTO



+258 845832549 / 822431774

www.amt.gov.mz

info@amt.gov.mz

O TRANSPORTE  
É PÚBLICO.  
MEU CORPO  
NÃO.



Realização:

AGÊNCIA METROPOLITANA  
DE TRANSPORTES DE MAPUTO



+258 845832549 / 822431774

www.amt.gov.mz

info@amt.gov.mz

A iniciativa foi parte do projeto Mobilidade e Espaço Público Inclusivo de Maputo e contou com a colaboração de diversas organizações parceiras, entre elas: o Conselho de Maputo, a Agência Metropolitana dos Transportes de Maputo, a Marcha Mundial Mulheres, o Observatório Metropolitano de Transportes Moçambique, Arquitetura sem Fronteiras e a Área Metropolitana de Maputo.

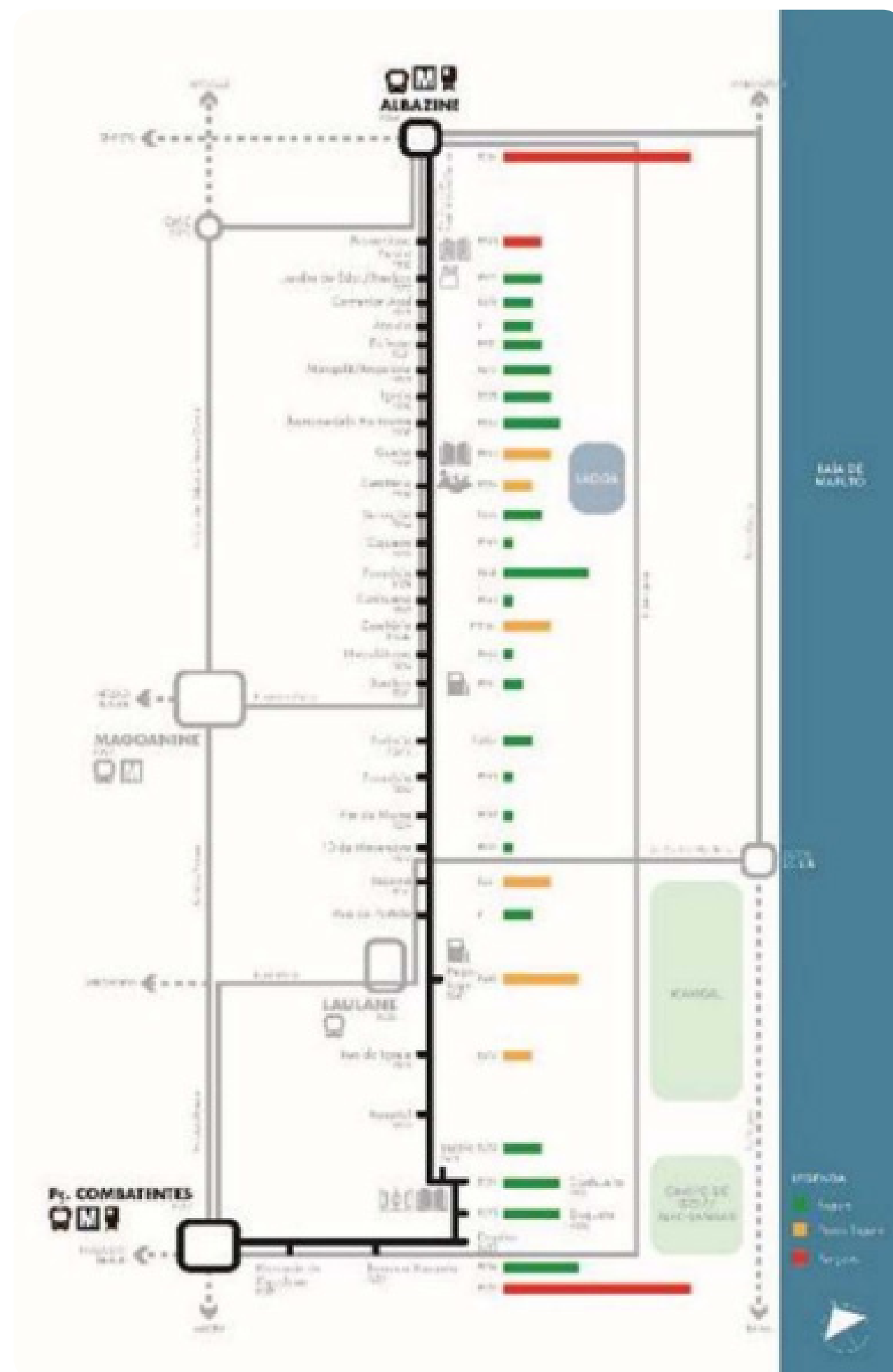


**Ação 3** | Identificação dos locais mais inseguros às mulheres

## Maputo

Após a campanha contra o assédio sexual realizada em 2018, constatou-se um elevado índice de assédio nos terminais de transporte. Foi então elaborado um mapa de violências e seguranças para caracterizar e localizar os pontos mais seguros e mais perigosos dos terminais. O primeiro mapeamento colaborativo foi realizado no corredor Praça dos Combatentes Albazine, contando com a participação de escolas e outras instituições localizadas ao longo do percurso.





O mapeamento colaborativo foi associado a um levantamento do espaço no entorno dos pontos de parada, e os resultados foram tabulados e georreferenciados na plataforma OpenStreetMap. Vários tipos de violência foram identificados, incluindo assassinatos, assaltos, violações sexuais, violência física e crimes relacionados ao tráfico de drogas.



## DESAFIO 2:

Incorporar a perspectiva feminina nos espaços de planejamento, gestão e operação dos sistemas de transporte



**Ação 4** | Contratação e promoção de mulheres no setor da mobilidade e no poder público

### Área Metropolitana de Barcelona

A Área Metropolitana de Barcelona possui duas normativas internas destinadas a atingir uma organização sem desequilíbrios, desigualdades e discriminações de gênero, de maneira direta ou indireta, entre seus funcionários.

O [Plano de Igualdade de Gênero](#) é estruturado por 9 objetivos e 27 ações voltados especialmente à consolidação dos princípios de igualdade na organização, ao aumento do número de mulheres em áreas em que elas sejam sub representadas e ao aprimoramento dos mecanismos de prevenção e atendimento aos casos de assédio sexual e discriminação.

O plano foi elaborado em conjunto com um diagnóstico da composição dos quadros técnicos e gerenciais da organização que constatou que, apesar das mulheres formarem a maioria dos funcionários, elas são minoria nos cargos mais altos de poder, como diretores e assessores. A coordenação e monitoramento do plano é realizada pela Comissão de Igualdade, formada por cinco representantes da coordenação de recursos humanos e cinco representantes dos funcionários.

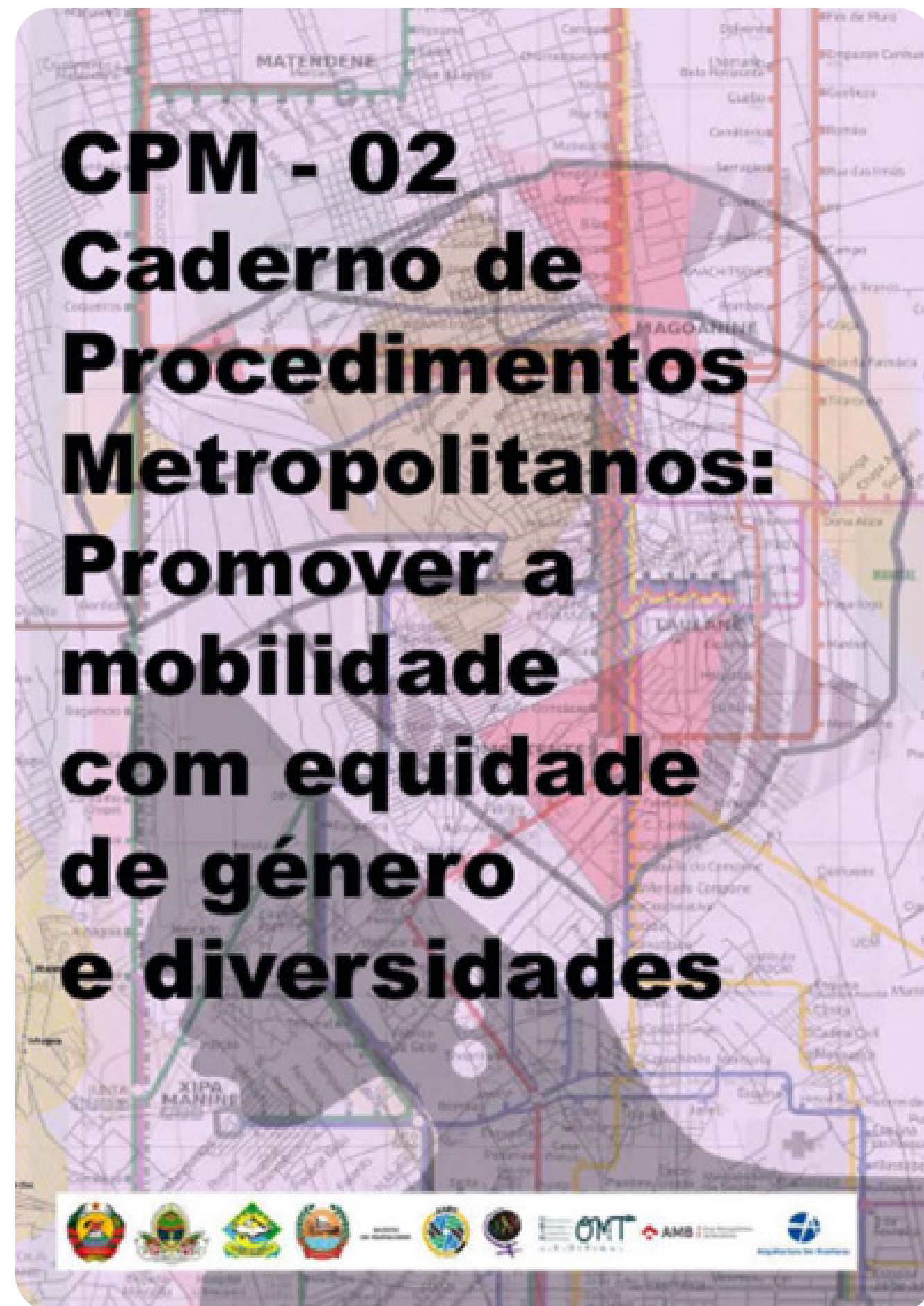
O [Protocolo para prevenir, detectar e atuar em situações de assédio sexual](#), em razão de gênero, orientação sexual ou identidade e expressão de gênero no ambiente de trabalho, é um plano de ação mais específico para garantir que qualquer pessoa que trabalhe na AMB seja respeitada e protegida. O protocolo

estabelece os mecanismos de prevenção, proteção e resposta no caso de assédio e discriminação, assegura uma comunicação ágil dos casos reportados e garante a todo o momento a segurança e confidencialidade das pessoas afetadas.

## Maputo

O município de Maputo tem um projeto, previsto para início em 2022, de apoiar e treinar mulheres como motoristas do serviço de transporte público coletivo. Atualmente, a empresa pública municipal de transporte rodoviário, que é uma das empresas que prestam o serviço de transporte coletivo, tem cerca de 90 motoristas, dos quais apenas 7 são mulheres. A meta do município é aumentar esse número.






**Ação 5** | Capacitação de técnicos e gestores no planejamento de transportes com perspectiva de gênero

### **Maputo**

O Caderno de Procedimentos Metropolitanos: promover a mobilidade com equidade de gênero e diversidades (CPM 02) é voltado para os técnicos municipais e tem como objetivo principal trazer a questão de gênero de forma transversal a todas as fases dos projetos de mobilidade: planejamento, desenho, implementação e avaliação, de forma a garantir a equidade de todas as pessoas.





A ferramenta mais prática do CPM 02 é uma tabela de perguntas e indicadores para avaliar a perspectiva de gênero dentro de um projeto de mobilidade. O checklist traz pontos centrais que os técnicos devem se perguntar em todas as fases do projeto como, por exemplo, se as consultas públicas a serem realizadas prevêm espaços para facilitar a participação feminina ou se o desenho do projeto considera infraestruturas adaptadas à mobilidade das

mulheres, tais como assentos reservados para mulheres grávidas.

Além disso, os temas relacionados à equidade, gênero e diversidade foram incluídos no processo de formação de motoristas de transporte coletivo, gerando um espaço de debate e sensibilização dos profissionais que atuam no contato direto com a população.



### DESAFIO 3:

Planejamento estratégico da mobilidade urbana com enfoque de gênero



**Ação 6** | Elaboração de planos e políticas de mobilidade que incorporam transversalmente a perspectiva de gênero

### Área Metropolitana de Barcelona

O [Plano Metropolitano de Mobilidade da Área Metropolitana de Barcelona 2019-2024](#) é

estruturado por quatro objetivos estratégicos e que são transversais a todas as ações propostas para a região: saúde, sustentabilidade, eficiência e equidade. Cada objetivo estratégico pode ser decomposto em diversos objetivos específicos, avaliados por uma série de indicadores e metas para o horizonte final do plano.



Objetivo estratégico 1.  
**Movilidad saludable**

- 1.1. Reducir la accidentalidad asociada con la movilidad y el transporte
- 1.2. Reducir los efectos de la movilidad en la contaminación atmosférica
- 1.3. Reducir los efectos de la movilidad en la contaminación acústica
- 1.4. Fomentar la movilidad activa y el ejercicio físico



Objetivo estratégico 2.  
**Movilidad sostenible**

- 2.1. Reducir el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte de pasajeros y mercancías
- 2.2. Favorecer el traspaso modal hacia modos de transporte sostenibles y democráticos
- 2.3. Fomentar el traspaso a vehículos de bajas emisiones (VBE)
- 2.4. Disminuir el impacto del sistema de transporte sobre la funcionalidad ecológica del paisaje y potenciar las infraestructuras verdes para la movilidad activa
- 2.5. Apostar por un modelo de asentamiento urbano que promueva la movilidad sostenible



Objetivo estratégico 3.  
**Movilidad eficiente**

- 3.1. Reducir la congestión y mejorar la eficiencia del transporte público
- 3.2. Mejorar la calidad integral de los servicios de transporte público
- 3.3. Fomentar una distribución más eficiente de las mercancías



Objetivo estratégico 4.  
**Movilidad equitativa**

- 4.1. Garantizar la accesibilidad al transporte público
- 4.2. Garantizar la asequibilidad del transporte público

A questão de gênero é parte integrante de todos os objetivos, como na redução dos custos de transporte, no objetivo de mobilidade sustentável, ou no aumento da qualidade e redução dos tempos de viagem do transporte público coletivo, no objetivo de mobilidade eficiente, que têm impactos importantes para as mulheres. Contudo, é especialmente no objetivo estratégico relacionado à equidade na mobilidade urbana, que a redução de desigualdades entre homens e mulheres tem um papel fundamental.



Um dos principais indicadores desse objetivo é reduzir a relação entre a duração média dos deslocamentos interurbanos entre mulheres e homens.

Esses objetivos estratégicos se associam com os seis eixos principais, formados por ações a serem realizadas nos anos seguintes: (a) modelo urbano e redes metropolitanas de mobilidade; (b) espaços e ruas seguras, saudáveis e equitativas; (c) transporte público integrado, eficiente e de qualidade;

(d) governança eficiente e flexível da mobilidade metropolitana; (e) gestão inteligente da mobilidade; (f) fomento à mudança de hábitos.

Destacam-se as ações para tornar todas as estações e veículos acessíveis e adaptados à diversidade funcional e para permitir que mulheres, crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida possam descer dos ônibus mais perto de seus destinos, independentemente da localização dos pontos de parada.

## Cidade do México

O [Plano Estratégico de Mobilidade de 2019-2024 da Cidade do México](#) é estruturado por três objetivos estratégicos relacionados à redistribuição dos modos de transporte, do espaço viário e dos recursos públicos, favorecendo modos ativos e coletivos: integrar os sistemas de transporte, melhorar a infraestrutura e os serviços e proteger as pessoas. Estes três eixos se relacionam, por sua vez, com seis princípios transversais: sustentabilidade, inovação, equidade, gênero, transparência e qualidade, que são comuns a todos os programas e projetos propostos.

O plano foi elaborado por meio de um [diagnóstico técnico](#), com mapas, dados e levantamentos principalmente baseados na pesquisa origem e destino e em informações compiladas pela Secretaria de Mobilidade (SEMOVI), e um [diagnóstico colaborativo](#), resultado de diálogos multissetoriais, oficinas participativas e entrevistas semiestruturadas com especialistas.





A questão de gênero é central no plano, com diversas análises que evidenciam as desigualdades entre homens e mulheres nos deslocamentos cotidianos e ações estratégicas voltadas a melhorar a percepção e níveis de segurança das mulheres, em especial no transporte público coletivo. Contudo, a partir da publicação do plano, a SEMOVI decidiu aprofundar a sua atuação em relação ao tema por meio da elaboração de um plano específico sobre gênero e mobilidade.

O [Plano Estratégico de Gênero e Mobilidade de 2019](#) detalha as estratégias, metas e ações específicas a médio e longo prazo, buscando responder a três problemáticas centrais enfrentadas pelas mulheres:

1. Violências sexuais e agressões no transporte
2. Participação desigual no setor de transporte
3. Necessidades de mobilidade que não têm sido reconhecidas e atendidas



São três eixos estratégicos que se decompõem em linhas de ações, ações específicas, metas e órgãos responsáveis por sua implementação.





#### DESAFIO 4:

Adequar a infraestrutura do espaço público e de mobilidade às necessidades das mulheres



**Ação 7** | Desenho de pontos de parada e espaços de integração com iluminação, visibilidade e informação clara e atualizada

### Maputo

Com base no diagnóstico de que uma porcentagem significativa de casos de violência de gênero acontecia nos pontos de parada e terminais de transporte coletivo, foi iniciado um processo de (re)desenho de pontos de parada que incorporassem a inclusão e o enfoque de gênero e diversidades. O processo foi desenvolvido por meio das seguintes etapas:






#### 1. Criação de uma equipe intersetorial, com participação social

Foram realizadas sessões de trabalho frequentes entre a ONG Arquitetura sem Fronteiras, o Conselho Municipal de Maputo (por meio da Direção Municipal de Transporte e Trânsito e da Direção Municipal de Ação Social) e a Área Metropolitana de Barcelona, intercalados com workshops técnicos com participação de todos os municípios da região metropolitana, Ministério dos Transportes de Moçambique, operadores, cooperativas, universidades e representantes da sociedade civil.



## 2. Análise dos pontos de parada existentes

Foram identificados 10 tipos de abrigos, analisados em função dos seguintes parâmetros:

-  visibilidade
-  ocupação do espaço público
-  durabilidade
-  segurança viária
-  segurança em relação ao assédio



adaptação às diversidades de mobilidade



custo de implantação



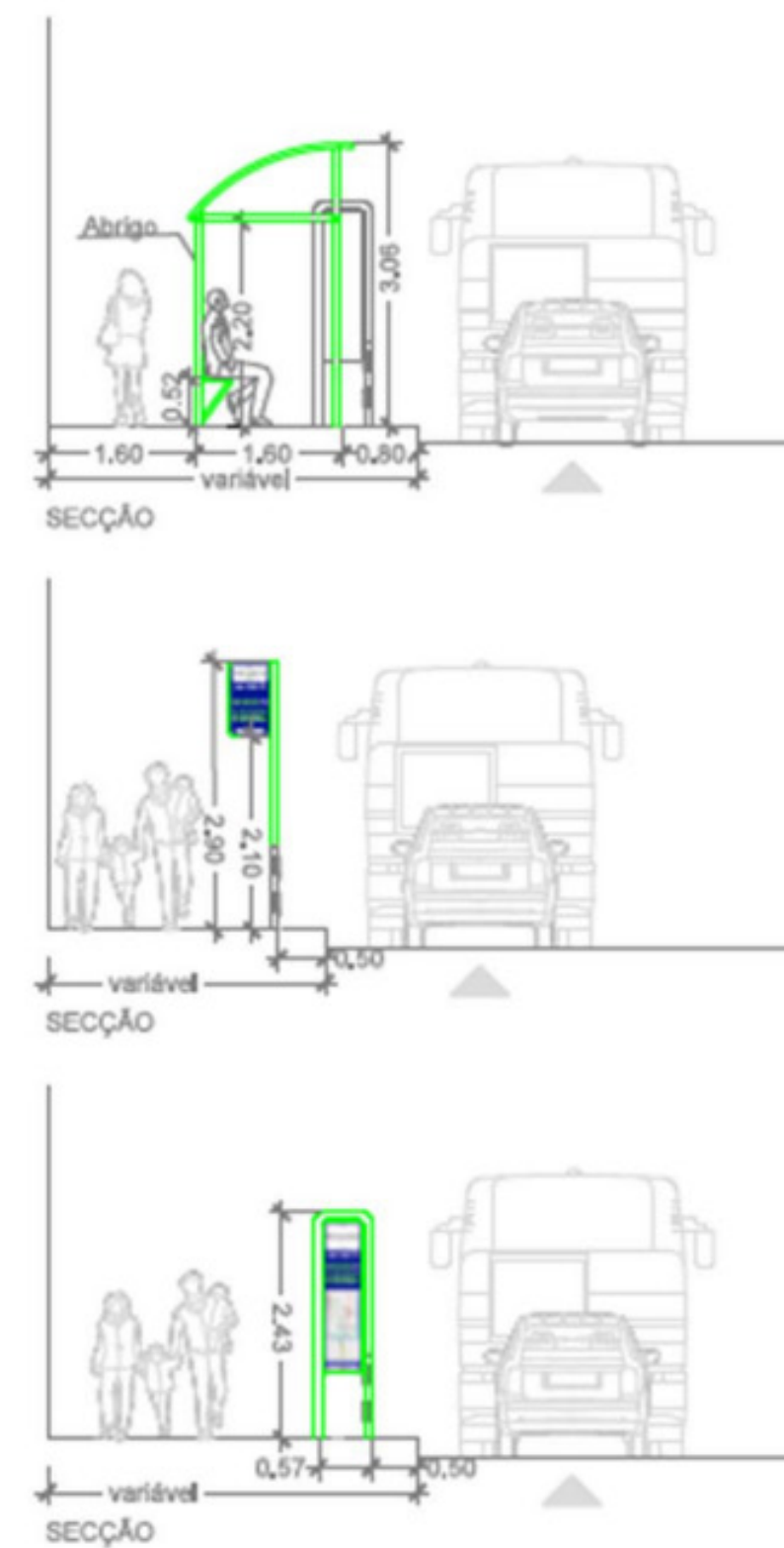
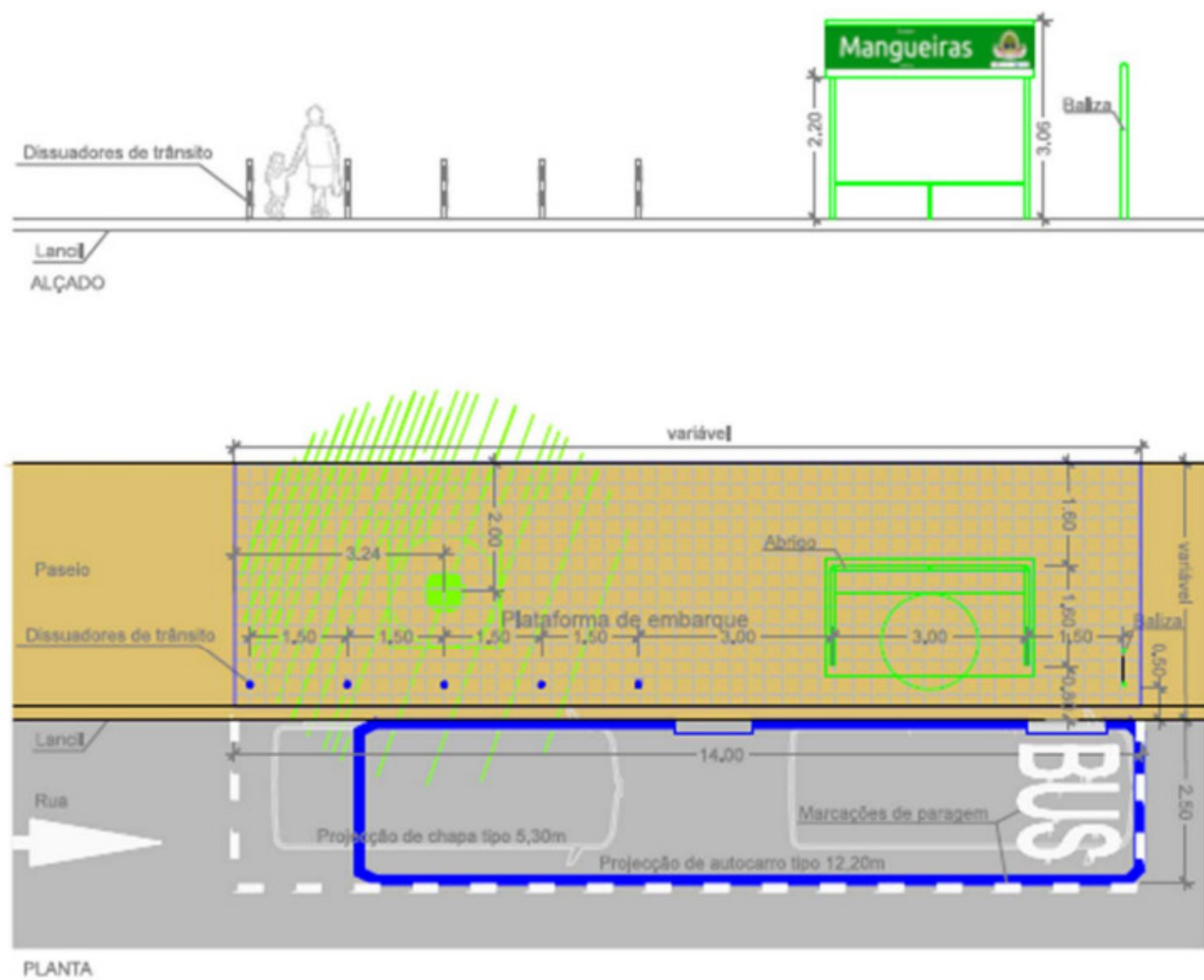
acesso aos materiais de construção localmente



modulabilidade, com a possibilidade de parada de dois ou três veículos

No item de segurança em relação ao assédio, por exemplo, foram identificados os pontos de parada que continham banheiros ou espaços escondidos, que poderiam propiciar mais casos de assédio.





### 3. Construção do projeto piloto

Em 2017, foi feita a implantação do primeiro ponto de parada piloto. Os elementos principais incluíram pinos de proteção, bandeiras, baliza, abrigo e sinalização horizontal e vertical. Em 2019, foi realizada uma nova revisão no projeto, aprimorando as formas de informação aos usuários, como inserção do código e nome do ponto de parada, telefones úteis, linhas que passam pelo ponto e o mapa da rede de transporte coletivo.



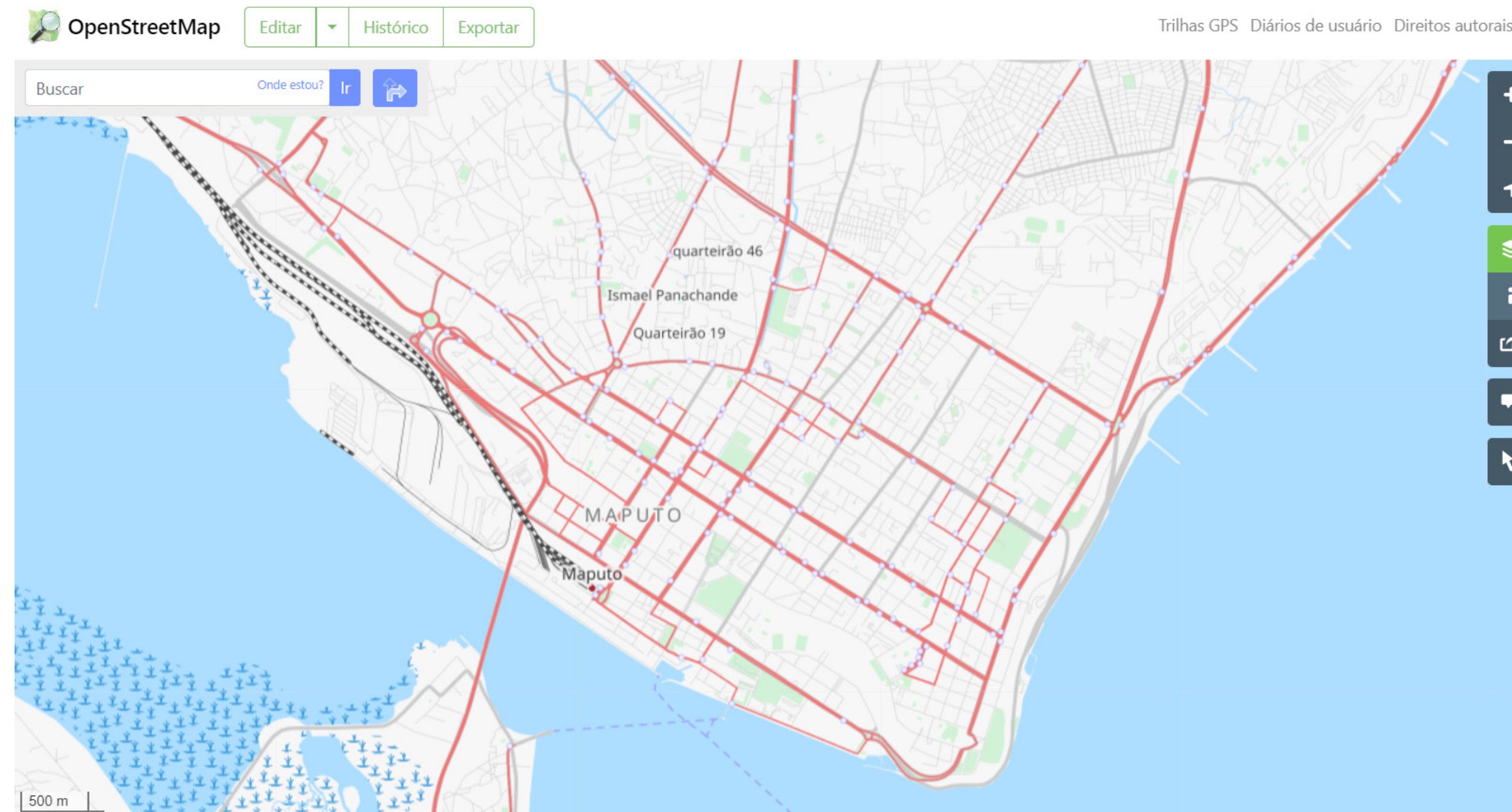
#### 4. Desenvolvimento de uma manual técnico para a instalação de pontos de parada

Como resultado do processo de (re)desenho dos pontos de parada do transporte coletivo sob a perspectiva de gênero, foi desenvolvido o **Caderno de Procedimentos para a instalação de pontos de parada de transporte coletivo na Área Metropolitana de Maputo** (CPM 01). Essa ferramenta serve de orientação para técnicos municipais, distritais e de outras organizações do setor de mobilidade para a instalação e organização dos diversos elementos dos pontos de parada na região, atribuindo uma imagem consolidada e integrada sobre a rede metropolitana.



## 5. Georreferenciamento dos pontos de parada existentes

Através da realização de *mapathons* com a participação de estudantes e outros representantes da sociedade civil, foi possível atualizar a situação de todos os pontos de parada e mapeá-las na plataforma colaborativa OpenStreetMaps. Essa iniciativa permitiu construir uma base de dados única, aberta e confiável sobre um dos principais elementos do sistema de transporte coletivo, sendo um importante insumo para estudos e para o desenho de políticas públicas.







## Fortaleza

A Prefeitura de Fortaleza, com base em diversas pesquisas e levantamentos com usuárias e usuários do transporte público coletivo, desenvolveu o projeto Parada Segura. A iniciativa tem como objetivo garantir maior segurança e conforto às pessoas que utilizam o transporte público e prevê, até o final de 2024, a instalação de 200 novos pontos de parada equipados com videomonitoramento 24/7, wi-fi gratuito, melhoria na iluminação, infraestrutura de acessibilidade e ações de segurança cidadã.

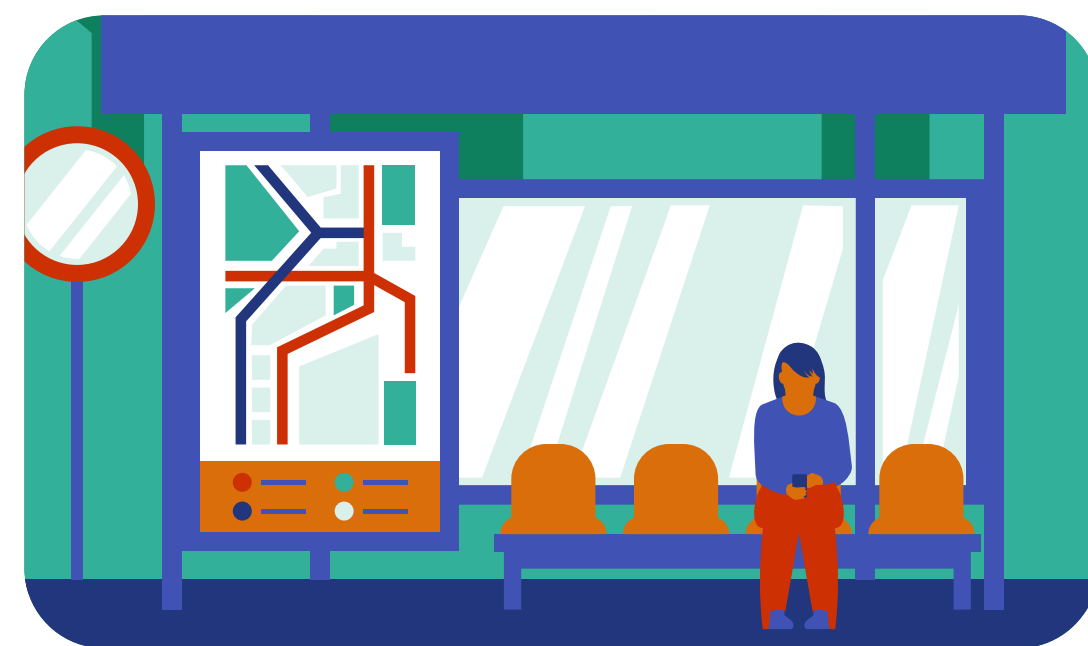
O projeto conta com uma forte atuação intersetorial, sendo construído por meio de uma parceria entre o Instituto Sueco, a Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação de Fortaleza (Citinova), a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), a Secretaria da Gestão Regional (Seger), a Secretaria de Infraestrutura (Seinf), a Secretaria de Conservação e Serviços Públicos (SCSP) e a Secretaria da Segurança Cidadã (Sesec).

O primeiro ponto piloto do projeto Parada Segura foi inaugurado no início de 2022, no bairro de Fátima, e está sendo objeto de avaliação de impactos.



### DESAFIO 5:

Ajustar a operação  
dos sistemas  
de transporte à  
mobilidade feminina



**Ação 8** | Permitir o desembarque de mulheres em locais mais próximos ao destino final, fora do ponto de ônibus

### Área Metropolitana de Barcelona

O serviço de ônibus noturno metropolitano oferecido pela Área Metropolitana de Barcelona permite que mulheres e menores de 18 anos possam desembarcar em qualquer lugar ao longo de alguns trechos de diversas linhas, independentemente dos pontos de parada fixos. A medida permite que esses grupos sociais, que enfrentam diversas barreiras relacionadas à insegurança nos deslocamentos, consigam chegar o mais próximo possível do seu destino, reduzindo os trajetos de caminhada especialmente em locais com pouco fluxo de pessoas.

Pesquisas apontam que 54% das mulheres que viajam no transporte público coletivo de Barcelona evita pontos de parada ou estações pouco movimentadas e 46% evita utilizar o transporte público coletivo à noite. De fato, ao contrário dos usuários do ônibus metropolitano diurno, onde 66% dos usuários são mulheres, elas representam apenas 47% dos usuários do Nitbus, o serviço noturno da AMB.

A implantação da medida foi iniciada, em 2018, por meio de um piloto em alguns trechos de duas linhas do serviço noturno denominado Nitbus: N1 e N9. As linhas e trechos piloto foram selecionadas com base em quatro fatores principais:



baixa densidade populacional no entorno de vários trechos ao longo das rotas



predomínio de atividades não-residenciais e industriais



distâncias consideráveis entre pontos de parada de ônibus



grande número de trabalhadoras e trabalhadores noturnos que utilizam as linhas

As experiências nos dois testes piloto tiveram boa aceitação por parte da população, melhorando a qualidade do serviço prestado sem alterar significativamente a operação do serviço. Em decorrência disso, os pilotos foram rapidamente expandidos para outras linhas do serviço noturno. O mapa abaixo mostra os trechos da rede de transporte noturno onde funcionam os pontos sob demanda.





## Brasil

Tramita, na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 3.258/2019 que altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana ([Lei Federal nº 12.587/2012](#)), para garantir a mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno, bem como determina à União, aos Estados e aos Municípios a adoção de políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público.

A iniciativa, a nível nacional, é resultado da experiência de diversas cidades brasileiras que já autorizam que mulheres desembarquem fora dos pontos de ônibus

fixos, em locais mais seguros e acessíveis, à exemplo de São Paulo, João Pessoa, Campina Grande, entre outras cidades.

São Paulo, que foi pioneira na oficialização dessa medida, aprovou a [Lei Municipal nº 16.490/2016](#) e o [Decreto nº 57.399/2016](#) que determinam que os ônibus poderão parar fora dos pontos de parada preestabelecidos para permitir o desembarque de mulheres e idosos no período noturno, entre 22h e 5h. O decreto inclusive considera a identidade de gênero autodeclarada, independentemente de documento ou registro público, incluindo travestis e mulheres transexuais.



**Ação 9** | Estabelecimento de políticas tarifárias aderentes aos diferentes padrões de mobilidade

## **Área Metropolitana de Barcelona**

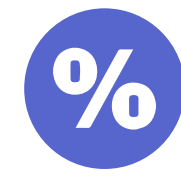
Os serviços de transporte público coletivo geridos pela Área Metropolitana de Barcelona operam de acordo com um sistema tarifário único e integrado, válido para todas as empresas e sistemas. A possibilidade de integração gratuita entre veículos permite que mulheres possam embarcar e desembarcar diversas vezes, dentro de uma faixa horária estabelecida, sem pagar nenhum adicional tarifário.

Além dos bilhetes individuais e dos passes comuns (T-casual e T-usual), existem também diversas modalidades de subsídio tarifário para grupos específicos da população. O T-jove destinado à famílias monoparentais ou numerosas, por exemplo, tem especial impacto sobre as mulheres.



### **Passes comuns**

- T-casual: cartão pré-pago com 10 viagens por pessoa, com um ano de validade
- T-usual: permite a realização de viagens ilimitadas no período de um mês



### **Passes com subsídio**

- T-jove: passe trimestral destinado a menores de 25 anos
- T-jove FM/FN: subsídio adicional conferido ao passe T-jove destinado a famílias monoparentais e/ou numerosas que, em geral, enfrentam maiores dificuldades financeiras de acesso aos sistemas de transporte



### **Passes gratuitos (subsídio de 100%)**

- T-verda: transporte público gratuito por 3 anos para pessoas que abrirem mão do automóvel próprio, enviando-o para locais de coleta credenciados pela AMB
- T-16: transporte público gratuito para menores de 16 anos
- T-rosa: transporte público gratuito para pessoas idosas acima de 65 anos ou em situação de vulnerabilidade credenciadas



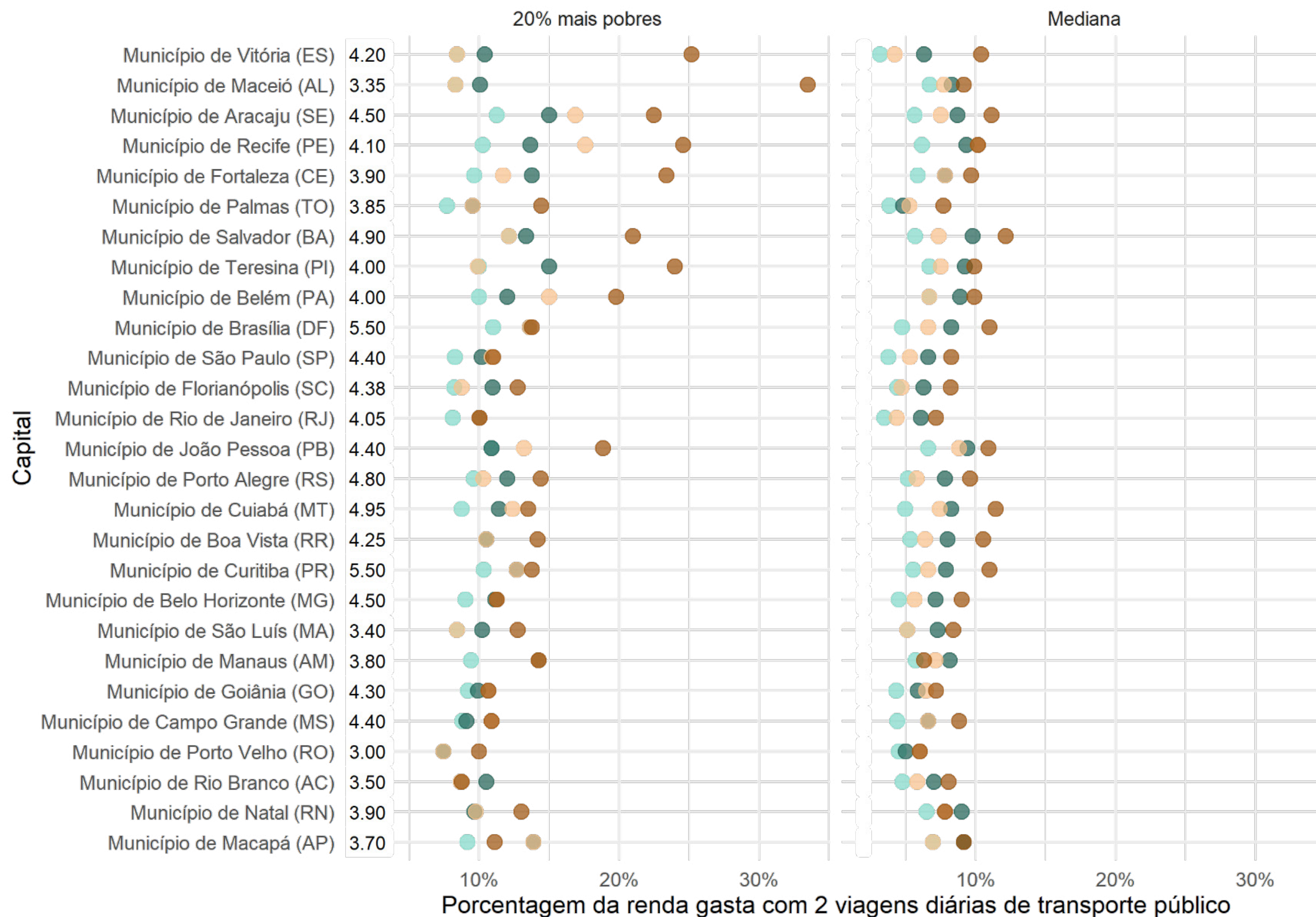
## O que não funcionou: tarifas únicas e que custeiam integralmente o serviço de transporte público

No Brasil, são poucas as experiências de cidades com diferentes modalidades tarifárias para diferentes grupos populacionais e que são de fato custeadas por recursos provenientes de toda a sociedade. Os modelos mais comuns de benefícios tarifários são concedidos de acordo com critérios etários (idosos, crianças ou adolescentes), educacionais (estudantes ou estudantes da rede pública, por exemplo) ou profissionais (policiais, bombeiros, carteiros, etc.).

O modelo de tarifa única e, principalmente, cara, torna o transporte público inacessível para uma parte importante da população ou faz com que os gastos com o deslocamento cotidiano consumam uma parcela

significativa dos orçamentos familiares. Ambos os aspectos têm efeitos específicos de acordo com o nível de renda das famílias, bem como a raça/cor da pele e o gênero dos indivíduos.

O gráfico abaixo mostra, para todas as capitais brasileiras, a porcentagem da renda individual comprometida com transporte público caso fossem realizadas duas viagens diárias (ida e volta), considerando a tarifa básica mais comum em cada município. Em Vitória, no Espírito Santo, por exemplo, entre as famílias 20% mais pobres, uma mulher negra teria que comprometer cerca de 25% de sua renda com esses deslocamentos, enquanto que um homem branco comprometeria pouco mais de 11% de sua renda. No mesmo município, se considerarmos a renda mediana da população, uma mulher negra e um homem branco gastariam, respectivamente, 11% e 4% de suas rendas.



**Genero e Raça**

- Homem.Branco
- Mulher.Branca
- Homem.Preto
- Mulher.Preta

**Fonte:** elaboração própria, a partir de dados da PNAD Contínua do segundo trimestre de 2022 (IBGE) e dados de tarifa de cada município pesquisado.



## DESAFIO 6:

Definir um protocolo contra a violência de gênero na mobilidade urbana



**Ação 10** | Protocolo contra importunação sexual no transporte público coletivo

### São Paulo

A construção do protocolo contra a importunação sexual no transporte público coletivo de São Paulo teve início a partir de discussões no sistema sobre trilhos e se expandiu para o sistema de ônibus posteriormente. Abaixo, resumimos a linha do tempo da construção da iniciativa.

## Projeto de Lei Estadual do “Vagão Rosa” (PL 175/2013), jornadas de junho e instituição do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (Decreto 54058/2013)

O Vagão Rosa, proposto pelo PL 175/2013 e inspirado na iniciativa do Metrô Rio, funcionaria apenas nos dias úteis e estaria acessível a mulheres e crianças acompanhadas, mesmo que do sexo masculino. No entanto, houve resistência da população e do pessoal operacional da Companhia. Sob o ponto de vista da operação, a configuração dos trens dificultaria a implementação do projeto, tendo em vista que o vagão é formado por quatro composições e apenas uma seria exclusiva, mesmo considerando que mais da metade dos passageiros são mulheres. Dessa questão, emerge um segundo ponto, referente a como ficaria a segurança dos vagões mistos. Isto é, ao se criar um vagão exclusivo para mulheres, transmite-se uma mensagem simbólica de que o outro vagão seria para os homens e que violências ali seriam um risco que as mulheres aceitariam. Um terceiro ponto de discussão

refere-se à entrada de pessoas trans nos vagões exclusivos, tendo em vista que elas muitas vezes não são reconhecidas na sua identidade de gênero.

Na sociedade civil, as críticas centralizavam no fato de que o projeto não endereçava a raiz do problema, ou seja, que as mulheres não deveriam sofrer assédio nos sistemas de transporte e que homens não deveriam praticar violências sexistas. Portanto, mesmo que a medida protegesse uma porcentagem das mulheres que se deslocam diariamente no metrô, não resolveria o problema central. Houve, inclusive, mobilização de deputadas estaduais, vereadoras municipais, movimentos sociais de mulheres e outras organizações contra o projeto. Fato é que no ano seguinte, em 2014, houve o veto do Governador Geraldo Alckmin ao projeto do vagão rosa.



2014

## Publicidades machistas do metrô e instituição do primeiro canal de denúncias por SMS

Em 2014, um spot de publicidade do metrô de São Paulo, em parceria com a Rádio Transamérica, gerou diversas críticas por fazer apologia à violência contra as mulheres. Um personagem chamado Cavião falava que era muito legal andar de transporte público por vários motivos, inclusive porque “trem lotado é bom para xavecar a mulherada”. Novamente aconteceu uma reação da sociedade, e uma campanha chamada “Abusadores não passarão” obteve inúmeras assinaturas por meio da mobilização de plataformas digitais. O Ministério Público foi acionado e o metrô

de São Paulo foi obrigado a tomar medidas para combater a violência sexual, por meio de um termo de ajustamento de conduta.

Em abril de 2014, o metrô instituiu um SMS para denúncias, tendo em vista que, há quase dez anos atrás, a rede de dados era muito menos difundida e a questão de ser um SMS era fundamental para a democratização desse canal. Assim nasceu o primeiro canal de denúncia específica para a questão do abuso sexual no metrô de São Paulo.



## Campanha “Você não está sozinha”

Com a instituição do canal de denúncias, inicia-se também campanhas de sensibilização e conscientização sobre o abuso sexual e de estímulo às denúncias em casos de violências. A campanha, que circulou entre 2015 e 2017, foi desenvolvida pelo Metrô em parceria com a ONG Think Olga, e ilustrava pessoas reais que utilizavam ou trabalhavam no metrô como agentes de segurança e pessoas da sociedade civil.

Além da campanha, a ONG Think Olga, a Defensoria Pública estadual, a OAB-SP, a Associação das Advogadas do Estado de São Paulo, bem como estagiárias e acadêmicas do curso de Direito de São Paulo, também promoveram a primeira capacitação interna

e passaram a aprovar os conteúdos dos cursos e das peças publicitárias, para que casos de publicidade equivocada e sexista não acontecessem novamente.





2017

## Campanha “Juntos podemos parar o abuso sexual”

Em 2016, resolve-se fazer uma nova campanha, uma vez que campanhas que ficam muito tempo no ar, sem peças novas, tendem a perder a atenção do público. Assim, prepara-se a campanha “Juntos Podemos Parar o Abuso Sexual”, que circulou entre 2017 e 2018 e, assim como a anterior, envolveu muitos atores. Ela começa com uma iniciativa do Metrô e vai se expandindo para todas as empresas operadoras do transporte sobre trilhos, incluindo a Via 4 e a Via mobilidade, ambas privadas, e a CPTM, empresa pública responsável pelos trens intermunicipais. No

âmbito estadual, a secretaria de transportes, a polícia militar, a polícia civil, a polícia científica, o Tribunal de Justiça, o Ministério Público e a Defensoria Pública também são envolvidos. E, no âmbito municipal, a secretaria de Mobilidade, a SPTrans e entidades da sociedade civil. A campanha foi formada por várias peças publicitárias e cartilhas focadas nos agentes públicos.



Cartilha  
Transportes públicos

2018

## Aprovação da Lei Federal que tipifica importunação sexual como crime (Lei 13.718/2018)

Em 2018, há a aprovação da lei que tipifica importunação sexual como crime, prevendo, inclusive, tempo de reclusão. Sendo assim, a segunda fase da campanha “Juntos podemos parar o abuso sexual” passa a ter ênfase na divulgação do crime e das punições envolvidas.



2019

## Programas “Viagem Segura” e “Bem Querer Mulher”

Se até 2018 o foco estava concentrado em campanhas de conscientização, a partir de 2019 incorporam-se outras medidas mais amplas. O programa “Viagem Segura”, da SPTrans, que já existia desde 2017, mas não endereçava especificamente conteúdo de abuso sexual, passa a ter um módulo e conteúdo específico sobre o tema na formação dos operadores.

A EMTU, responsável pelo transporte intermunicipal, fez também uma iniciativa pontual com o programa Bem Querer Mulher, em parceria com a ONU Mulheres e a Casa Beth Lobo. Foram realizadas rodas de conversa para colher e orientar passageiras sobre violência doméstica nos dois maiores terminais de São Paulo, aproveitando que são locais de passagem e que, para muitas mulheres, podem ser os únicos lugares de acesso à informação sobre o tema.



2020

## Formação de multiplicadores e “Espaço acolher”

Em 2020, além do Programa Viagem Segura, a SPTrans faz uma formação específica de multiplicadores contra o abuso sexual nos transportes, focada especificamente nos profissionais de recursos humanos das empresas operadoras. A ideia é que, além dos operadores, é preciso formar as pessoas que formam esses operadores, tendo em vista a rotatividade de profissionais. Além disso, a roda de conversa “ponto final ao abuso sexual nos transportes” aconteceu em março deste ano, por conta do mês da mulher, envolvendo o Secretário de Transportes, Direitos Humanos e o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito. Inclusive, se instaura um grupo de trabalho dentro do CMTT denominado “Ações contra o Assédio Sexual no Transporte Público” para discutir canais de denúncia, aprovação de peças de comunicação específicas, etc.

Paralelamente, a CPTM começa a construir o “espaço acolher”, em parceria com o Instituto Avon. É um espaço físico na estação que serviria de referência no combate à violência contra a mulher, recebendo não apenas denúncias sobre importunação nos transportes, mas também sobre a violência contra a mulher em uma perspectiva mais ampla, incluindo casos de violência doméstica. Atualmente, 33 estações já contam com o espaço acolher, somando cerca de 50% das estações com esse tipo de equipamento.

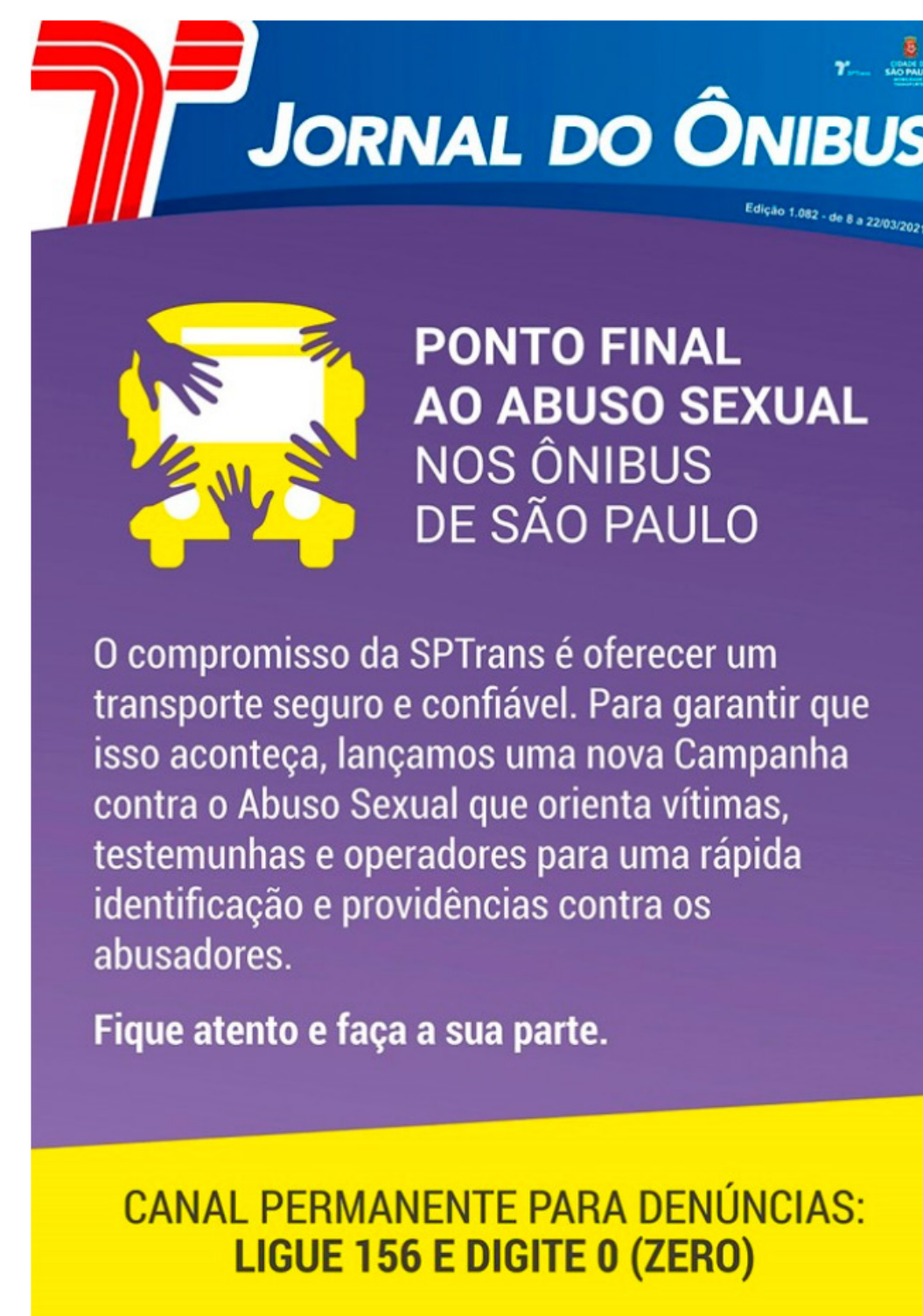


2021

## Campanha “Ponto final ao abuso sexual”

Em 2021, inspirado no espaço acolher da CPTM, a SPtrans cria uma iniciativa parecida no terminal Sacomã, com uma sala da Secretaria de Direitos Humanos e da SPtrans para fazer o acolhimento sigiloso da mulher que deseja realizar uma denúncia de violência. A sala funciona de segunda a sexta-feira, de 8h às 17h, com uma área específica para crianças, com livros infantis e outros materiais educativos. Se necessário, há encaminhamento das mulheres vítimas de violência à Casa da Mulher Brasileira, unidade de referência na prestação de serviços às mulheres, que contam com apoio psicológico e jurídico.

No mesmo período, também acontece a campanha do “Ponto Final ao Abuso Sexual”, com [jornais do ônibus \(banners\), vídeos, redes sociais e ônibus adesivados](#), vinculados à criação de um canal de denúncia permanente, dentro da estrutura do 156. Isto é, ao ligar para o 156 e digitar o zero, é possível ter a sua denúncia registrada.



No entanto, vale a pena ressaltar alguns desafios deste canal de atendimento. Assim como casos de violência contra a mulher, diversas outras denúncias e emergências entram no ramal 0 do 156. Denúncias e atendimentos relacionados à violência contra a mulher entram apenas no segundo ramal. Neste estágio, já se passaram, em média, um minuto e 12 segundos. Até chegar a um atendente, a vítima deve esperar por até cerca de 10 minutos.



2023

## Protocolo Estadual “não se cale”

Em agosto de 2023, o governador de São Paulo anunciou o lançamento de um protocolo chamado “Não se cale”, ainda sem muitas informações, mas que pretende endereçar vários mecanismos da rede de referência de combate à violência contra a mulher.

Atualmente, são dois protocolos contra a violência contra a mulher vigentes em São Paulo: um para o sistema fechado (sobre trilhos) e um para o sistema aberta (ônibus).

### Protocolo do sistema fechado (sobre trilhos)

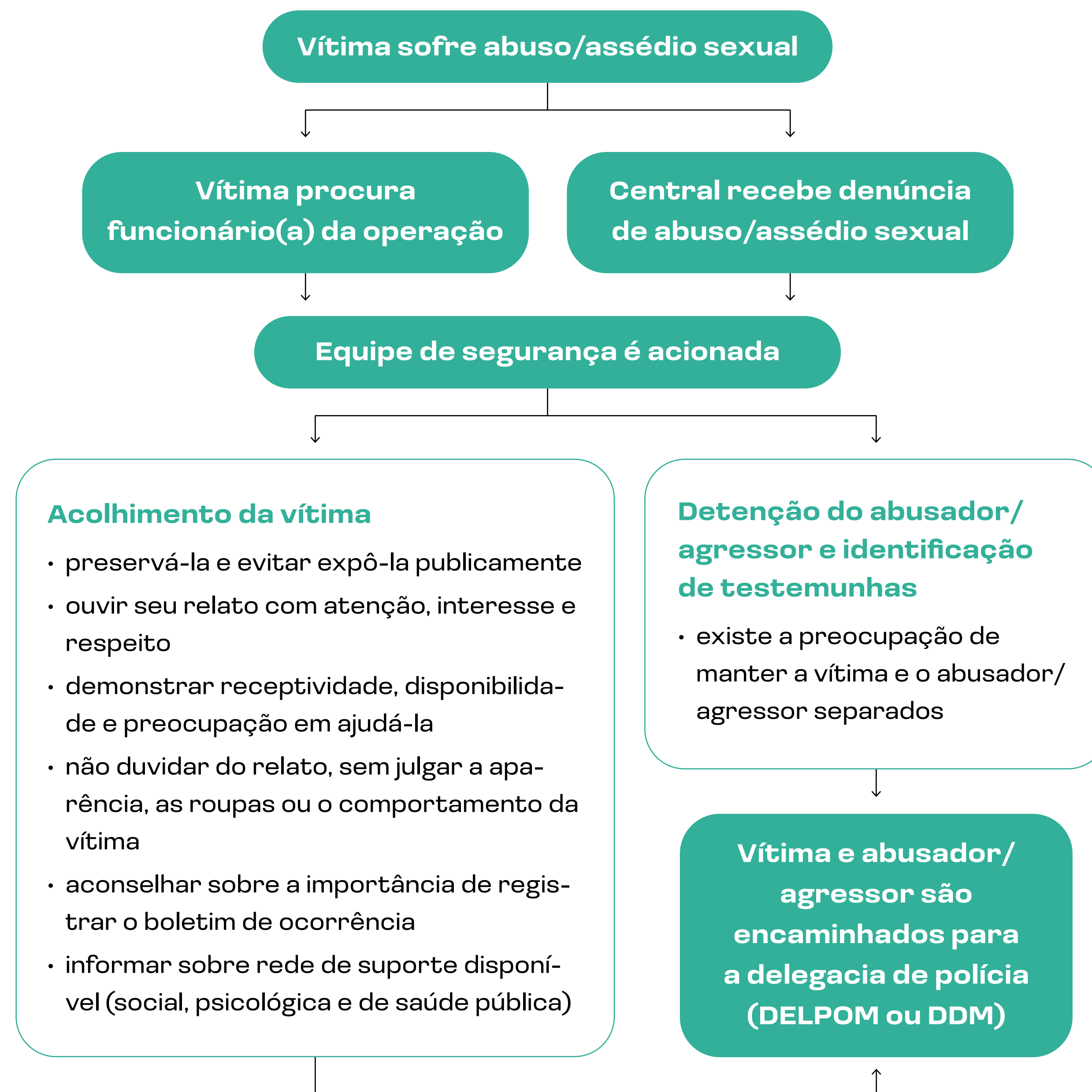
1. A vítima que sofre um abuso procura um funcionário da operação ou algum canal de denúncia (SMS, telefone, espaço acolher, app metrô conecta).

**a. Ponto de atenção:** existe uma multiplicidade de canais de denúncia, então não é sempre claro para todas as pessoas qual número ligar para cada situação/lugar. Isso porque às vezes você passa do metrô para o trem muito fluidamente, mas o canal de denúncias muda.

**b. Estatísticas:** em 2022, a CPTM recebeu 103 ocorrências de violência contra a mulher, sendo 73 apenas no espaço acolher. Isto é, 65% das ocorrências foram registradas em espaços físicos presenciais que priorizam o acolhimento e o sigilo. Dentre todos, 101 infratores foram identificados e 37 foram detidos.

2. A equipe de segurança é acionada e segue diretrizes já estabelecidas para o acolhimento à vítima. Não é obrigatório, mas existe uma orientação interna de que esse acolhimento, de preferência, seja feito por uma mulher, se a vítima for também uma mulher ou uma criança. Algumas das diretrizes envolvem:

- a. preservar a vítima de maneira não expô-la publicamente;
- b. escutar o relato com atenção, interesse e respeito
- c. demonstrar receptividade e disponibilidade em ajudar a mulher;
- d. não duvidar em nenhum momento do relato;
- e. não julgar sua aparência, as suas roupas, seu comportamento, etc;
- f. aconselhar sobre a importância do registro do boletim de ocorrência;
- g. informar sobre a rede de suporte disponível, tendo em vista que isso ajuda a pessoa a querer denunciar;
- h. se possível, identificação de testemunhas;
- i. a vítima e o abusador são encaminhados, separadamente, de preferência, para delegacia.

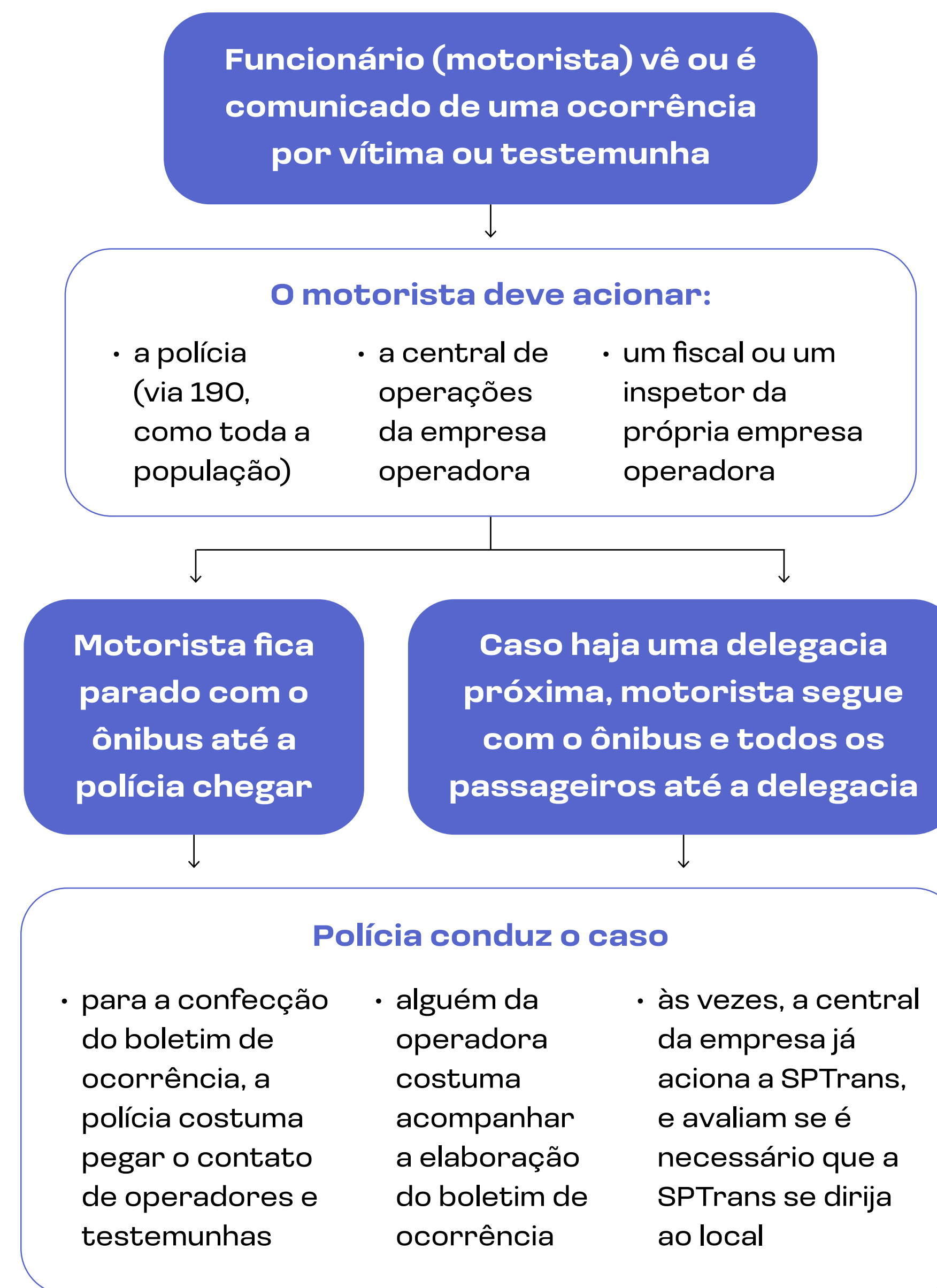


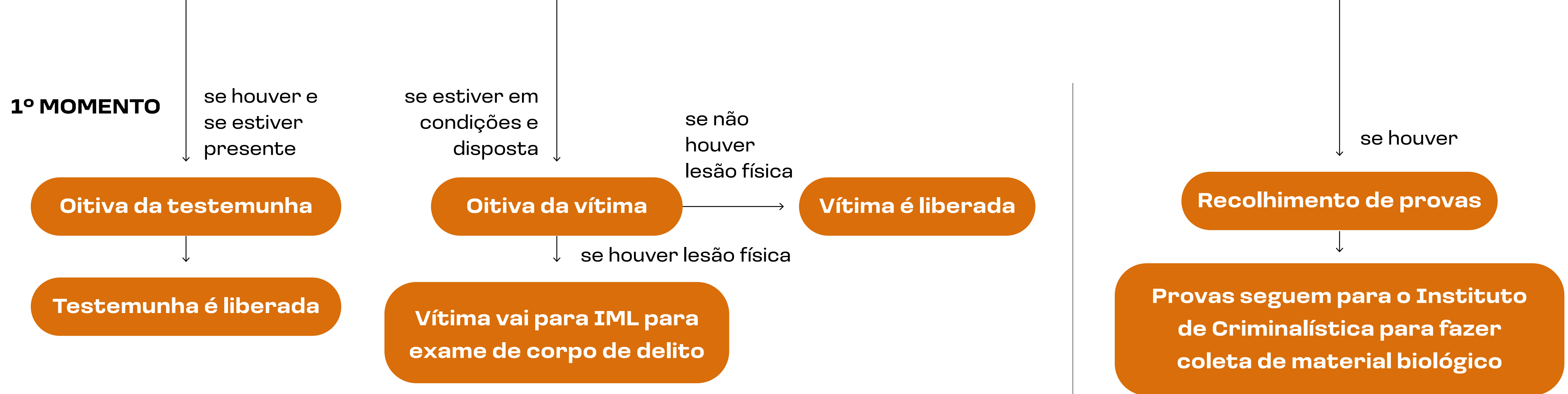


## Protocolo do sistema aberto (ônibus)

1. O funcionário vê ou é comunicado da ocorrência por uma vítima ou por uma testemunha
2. O funcionário, assim como a população de passageiros, aciona a polícia pelo 190 e comunica à central de operações da empresa operadora ou a um fiscal dessa empresa operadora. Algumas empresas operadoras têm um botão no painel para essa comunicação entre motoristas/cobreadores e central, enquanto outras têm algum tipo de rádio ou canal de WhatsApp.
3. Depois disso, há duas possibilidades:
  - a. se o ônibus estiver perto de uma delegacia, ele vai com o ônibus para a delegacia, com os passageiros;

- b. caso o ônibus esteja longe de uma delegacia de polícia, ele espera a polícia chegar.
  - c. Ponto de atenção: existe um grande grau de insatisfação dos passageiros nessa espera ou nessa condução à delegacia, então isso é um ponto a se trabalhar dentro desse protocolo.
4. A vítima realiza a denúncia e a polícia conduz o caso. Para a confecção do boletim de ocorrência, a polícia costuma pegar o contato dos operadores, então é indicado orientar os motoristas e cobreadores a se disponibilizarem caso isso seja necessário. Alguém da operadora geralmente costuma acompanhar o fiscal e, caso necessário, a SPTrans é acionada e pode também disponibilizar alguém para acompanhar.





## Instauração de inquéritos

Independentemente se for o sistema aberto ou fechado, é importante que as pessoas que prestam o acolhimento e o atendimento às vítimas conheçam o processo de instauração de inquéritos pela polícia, de forma a melhor orientar as pessoas envolvidas.

1. Se o caso foi por flagrante e se a vítima estiver em condição e disposta para falar, ela será ouvida.
2. Se houver lesão física, a vítima é encaminhada para o IML, para fazer corpo de delito. Se não houver lesão física, depois de ouvida, a vítima é liberada.

3. Se houver provas, realiza-se o recolhimento e encaminhamento para o Instituto de Criminalística.
4. Se houver testemunhas, elas também são ouvidas e, então, liberadas.

Caso a vítima não esteja acompanhada, alguém do poder público deve acompanhá-la, principalmente se houver lesão física e ela tiver que se deslocar até o IML. Nesse caso, vale priorizar o atendimento por médicas mulheres.



## POSTERIORMENTE

Posteriormente, pode-se juntar ao processo outras evidências, como depoimentos de testemunhas que não estavam presentes na delegacia quando a denúncia foi realizada, ou então imagens das câmeras de segurança, registros do bilhete único, laudos de perícias técnicas, etc. Além disso, pode haver mandado de busca e apreensão à residência ou trabalho do agressor. Inclusive, se o autor do crime for identificado, a polícia civil indica suspeito e encaminha o processo para o Ministério Público para que sejam tomadas providências no âmbito judicial.

Oitiva de  
testemunhas,  
por exemplo,  
equipe de  
seguranças

Pode haver também:

- mandato de busca e apreensão;
- campana policial;
- intimação de possível agressor.

Recebimento de outras  
provas:

- imagens da câmera de segurança;
- rastreamento do Bilhete Único;
- laudo da perícia técnica
- etc.

**Se autor for identificado, Polícia Civil indica suspeito e encaminha processo ao Ministério Público**



# **A gestão da mobilidade urbana e interseccionalidades entre gênero e raça nos municípios brasileiros**

---







## DESTAQUE

### **A gestão da mobilidade urbana e interseccionalidades entre gênero e raça nos municípios brasileiros**

Existe uma grande diversidade em como o tema da mobilidade urbana está presente na gestão pública dos municípios brasileiros. Dentre os 1.456 municípios brasileiros majoritariamente urbanos, segundo o IBCE , 18% possuem uma secretaria ou um órgão da administração indireta responsáveis exclusivamente pela mobilidade urbana, 58% possuem um setor subordinado a outra secretaria ou em conjunto com outras políticas setoriais, e 25% não possuem estrutura para o tema ou este é gerenciado por um setor subordinado diretamente à chefia do executivo . Esse padrão varia de acordo com o porte do município e com os desafios enfrentados em relação à mobilidade urbana.

Municípios de pequeno porte (até 50 mil habitantes), geralmente não possuem estrutura ou possuem estruturas bastante frágeis. Na grande maioria, não existem sistemas de transporte público e as maiores preocupações estão relacionadas ao sistema viário e à integração com áreas rurais ou outros municípios.



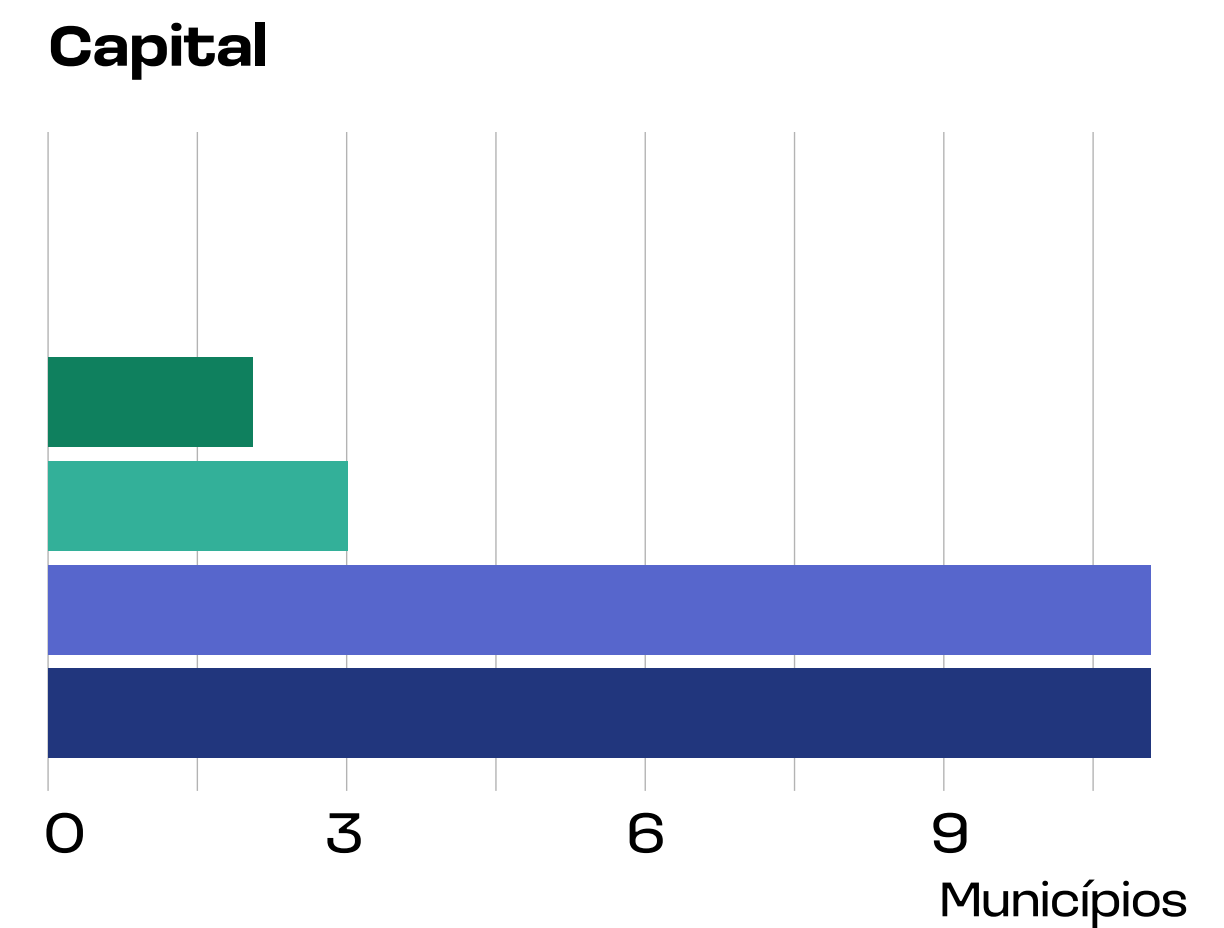
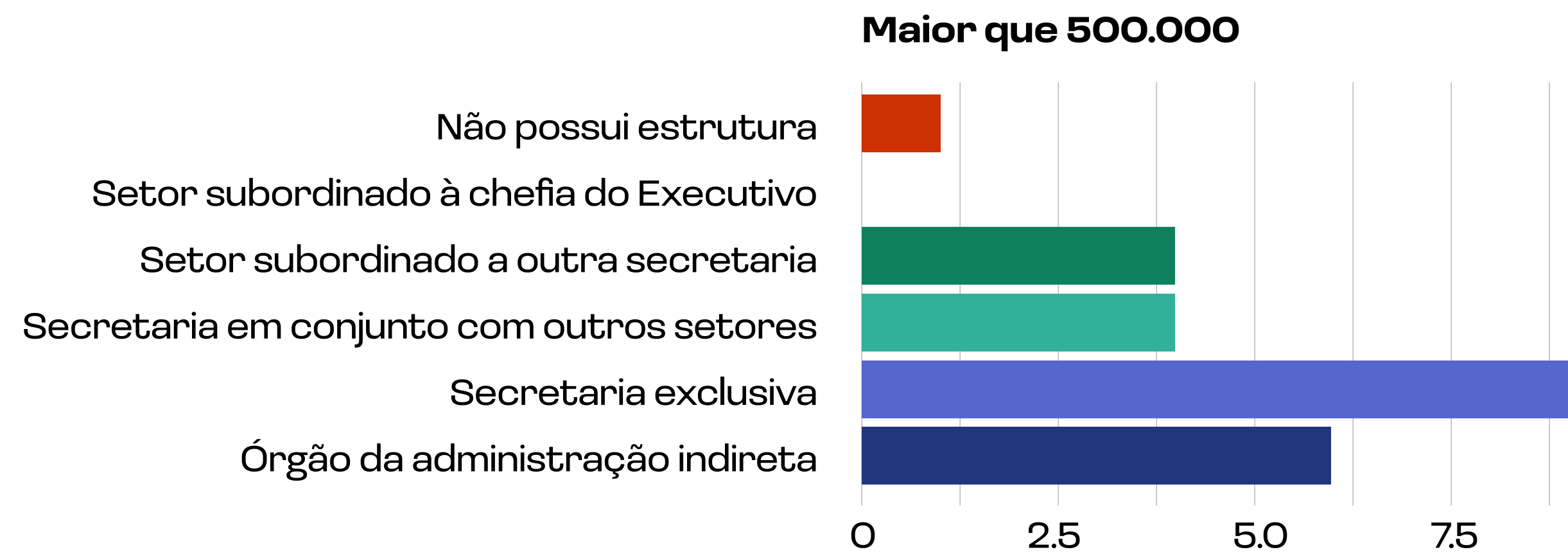
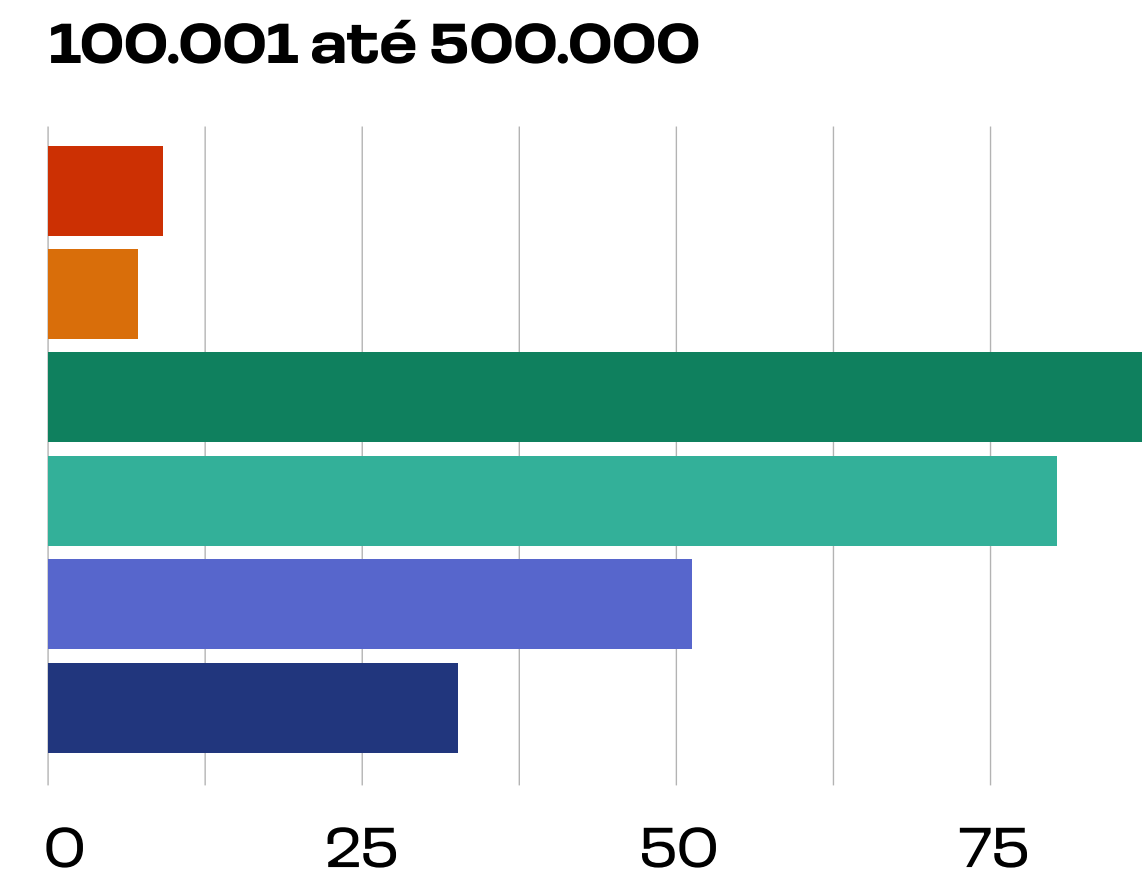
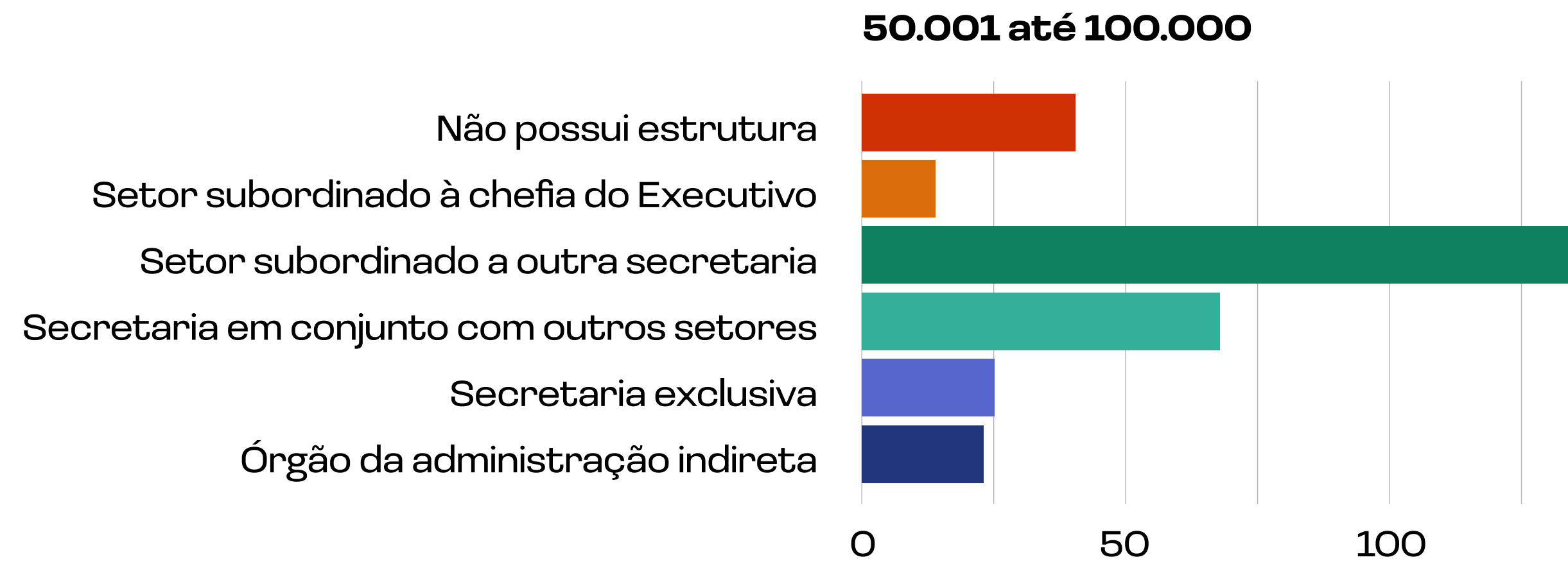


## DESTAQUE

O padrão predominante no Brasil, em especial nas médias e grandes cidades, é que a mobilidade urbana seja tratada em um setor subordinado ou construído em conjunto com outras políticas setoriais. Em especial, destacam-se as pastas de segurança pública ou obras públicas - herança de uma visão da mobilidade urbana especialmente voltada ao trânsito e à segurança viária -, e planejamento ou desenvolvimento urbano.

Cidades acima de 500 mil habitantes e/ou capitais estaduais tendem a apresentar estruturas mais consolidadas para a mobilidade urbana, com uma secretaria exclusiva e/ou órgão da administração indireta, como uma autarquia ou uma empresa pública. Como consequência, dispõem de mais recursos humanos e técnicos para desenhar e implantar soluções de mobilidade urbana, voltadas aos mais diversos modos de transporte.







## DESTAQUE

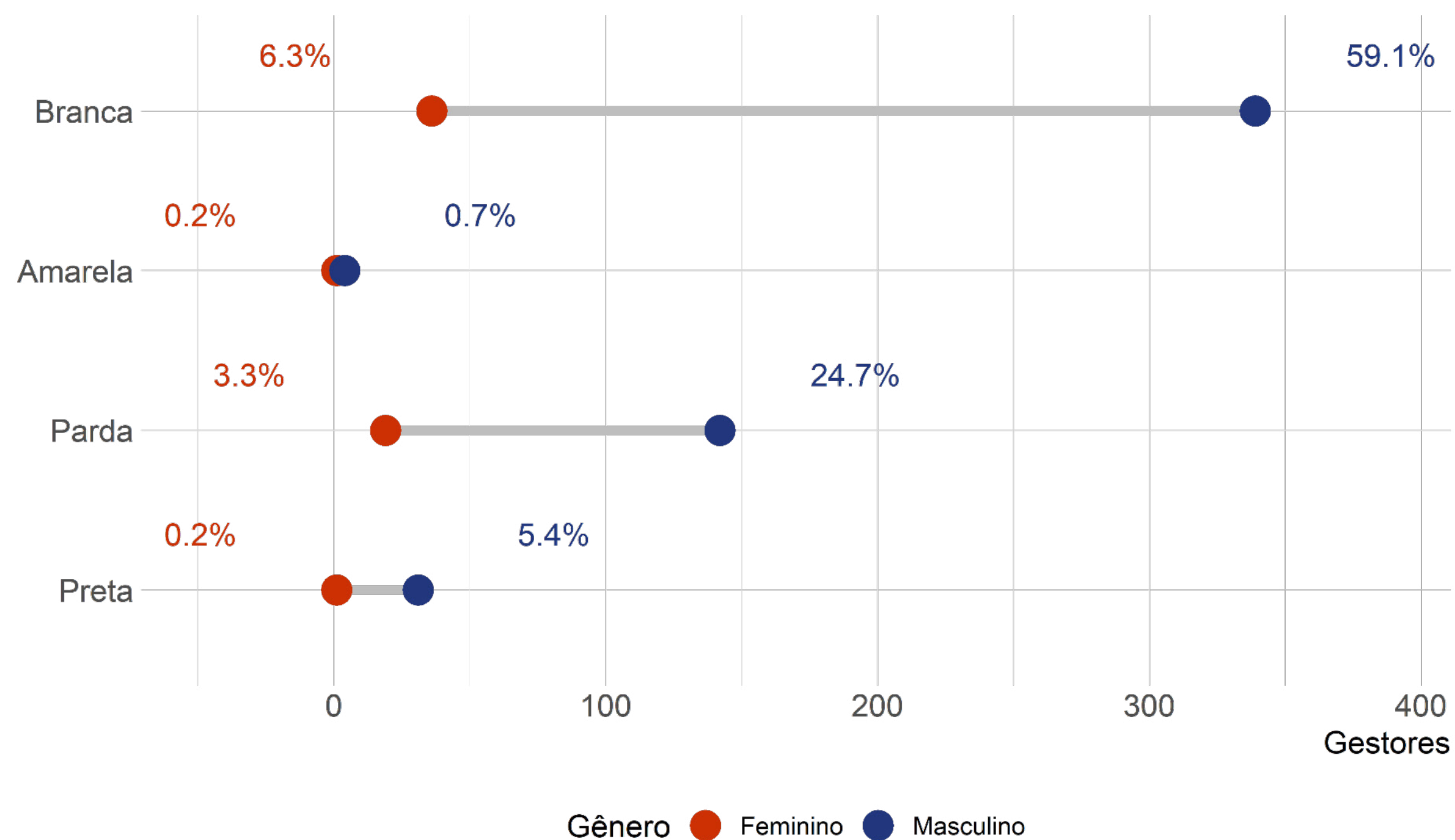
Apesar da diversidade na estrutura de gestão da mobilidade urbana nos municípios, ela não se reflete nas pessoas responsáveis pela pasta ou pelo setor. Em 2020, pessoas pretas ou pardas representavam apenas 33,6% dos secretários e dirigentes de mobilidade urbana nas cidades com mais de 50 mil habitantes e que informaram ter alguma estrutura para a gestão da pasta. A subrepresentatividade é evidente, visto que 56,2% da população brasileira se autodeclara negra.

A representatividade feminina é ainda menor, com mulheres ocupando a gerência da mobilidade urbana em apenas 9,9% das cidades, considerando o mesmo recorte populacional. A ocupação das mulheres nas secretarias e órgãos gestores da mobilidade no âmbito municipal é maior entre as capitais do que entre as pequenas e médias cidades, mas ainda bastante tímida em relação à paridade de gênero.

Essa desigualdade no poder público é intensificada quando considerada a interseccionalidade entre as dimensões de gênero e raça. Mulheres negras ou pardas representavam apenas 3,5% das pessoas responsáveis pela gestão do transporte nos municípios.



### Pessoas responsáveis pelo órgão gestor de transporte nos municípios por gênero e raça



Dados: Pesquisa de Informações Básicas Municipais (2020), IBGE

A falta de diversidade nos espaços de direção e gestão tem consequências bastante concretas nas prioridades definidas pelos municípios em relação à mobilidade urbana e na incorporação da perspectiva de gênero e raça nas políticas públicas. Cabe destacar ainda que a menor representatividade feminina e negra é também verificada em todo o setor de transportes, incluindo os quadros técnicos das secretarias ou pastas de mobilidade urbana e das empresas que prestam consultorias ou serviços às prefeituras.

## DEBATEDORES

### **Maria Peix**

Responsável pelo Serviço de Cooperação Internacional da Área Metropolitana de Barcelona, na Espanha

### **José Nicol's**

Vereador da área de Mobilidade na cidade de Maputo, em Moçambique

### **Simony César**

CEO da startup NINA Mob, com sede no Brasil

### **Haydée Svab**

Ex-funcionária do Metrô-SP e consultora em análise de dados e desenvolvimento de tecnologia

**Link para acesso ao evento completo no Youtube:**

<https://youtu.be/GIzBU7XCVCE>

## EQUIPE RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

### **Tainá Bittencourt**

Especialista em Mobilidade Urbana

### **Isabela Barbosa**

Assessora técnica do Projeto AcessoCidades

### **Amanda Vieira**

Assessora técnica do Projeto AcessoCidades

### **César Medeiros**

Coordenador do Projeto AcessoCidades

### **Jalila Arabi**

Jornalista e Assessora de Comunicação do Projeto AcessoCidades - revisão e edição

### **Jordi Garrell**

Coordenador Confocos

Este documento foi elaborado com a participação financeira da União Europeia. O seu conteúdo é de responsabilidade exclusiva das organizações realizadoras, não podendo, em caso algum, considerar-se que reflete a posição da União Europeia.



## APOIO



ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DE TRANSPORTES PÚBLICOS



Fórum Nacional de  
Secretários e Dirigentes de  
**Mobilidade Urbana**



**AMB** Área Metropolitana  
de Barcelona



## REALIZAÇÃO



**CONFEDERACIÓN**  
Fondos de Cooperación y Solidaridad



**FNP** FRETE  
NACIONAL  
DE PREFEITOS

## COFINANCIAMENTO



União Europeia





# ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis  
e conectadas