

Boletim #8

# A ILUSÃO DA MOBILIDADE PADRÃO

Precisamos falar sobre a mobilidade feita para “todos” e os desafios das experiências determinadas pelo sexo, a raça e a renda de quem se desloca.

# Ficha Técnica

---



O Boletim #8 da série *MobilIDADOS em foco* aborda um assunto praticamente ignorado nas discussões sobre mobilidade urbana: o fato de que o transporte é um dos serviços básicos mais críticos do ponto de vista de gênero, em especial quando consideradas variáveis de raça e renda. Há um vazio de dados cruzados sobre o gênero, a cor e a renda das pessoas para produzirmos análises de mobilidade urbana mais aprofundadas. As cidades brasileiras precisam avançar em políticas públicas responsivas à garantia do **direito social ao transporte**, que promovam a redução das desigualdades, a inclusão social e o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, como disposto na **Política Nacional de Mobilidade Urbana**.

Vem com a gente!



## Coordenação

Letícia Bortolon

## Equipe

Ana Nassar

Clarisse Cunha Linke

Mariana Brito

## Parceiras

Gláucia Pereira

Letícia Birchal Domingues

## Diagramação e arte final

Pedro Bürger

## Fotografia Capa

Uirá Lourenço.

---

## ITDP BRASIL

### Direção executiva

Clarisse Cunha Linke

### Equipe de Programas e Comunicação

Ana Nassar

Beatriz Rodrigues

Danielle Hoppe

Giulia Milesi

Iuri Moura

Juan Melo

Letícia Bortolon

Lorena Freitas

Lucas Micael

Mariana Brito

### Equipe Administrativa e Financeira

Célia Regina Alves de Souza

Lívia Guimarães

Roselene Paulino Vieira

---



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição Compartilha Igual 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.

# Ponto de Partida

---

O machismo e o racismo permeiam de forma estrutural todos os aspectos da formação e consolidação do Brasil. Uma imensa gama de estudos, dos mais diversos campos do conhecimento, escancaram as enormes desigualdades às quais estão submetidos os brasileiros mais pobres, os negros e as mulheres. A história não difere para o tema da mobilidade.

A mobilidade é subjetiva em relação a marcadores de sexo, raça, renda e idade. Planejados para atender prioritariamente os deslocamentos pendulares diários casa-trabalho, entre periferia e centro das cidades nos horários de pico, os sistemas de transporte não respondem aos interesses e às necessidades das mulheres. Assim como o planejamento de mobilidade é feito, em geral, sem examinar as questões de gênero, como se este fosse um aspecto indiferente, o mesmo acontece para as questões raciais e de renda. Mas o maior vazio ainda está na ausência de um **olhar interseccionado entre variáveis de sexo, raça e renda** na mobilidade.

## Interseccionalidade

A origem do conceito da interdependência entre as questões de gênero e raça vêm das reflexões do feminismo negro estadunidense, do final da década de 1970. O termo **interseccionalidade** foi usado pela primeira vez pela jurista e acadêmica afro-estadunidense Kimberlé Crenshaw, em 1989, que registrou como as características de gênero e raça são inseparáveis para análises sobre a exclusão específica a qual estão submetidas as mulheres negras<sup>1</sup>. A sobreposição e a interação simultâneas dessas variáveis também se aplicam à realidade brasileira, marcada por desigualdades extremas entre diferentes grupos populacionais, dentre os quais as mulheres negras e com baixa renda são as mais vulneráveis.

Mulheres negras e mulheres com baixa renda são as que mais sofrem os efeitos negativos da “neutralização” da mobilidade. Elas vivenciam diferentes aspectos de desigualdade em relação aos homens em geral, mas também em relação às mulheres brancas e mulheres mais ricas; são as mais prejudicadas pela baixa oferta de transportes nas áreas onde moram e ficam mais vulneráveis aos riscos da **violência** e da exclusão social.

---

<sup>1</sup> **Diferenças e desigualdades negociadas**; raça, sexualidade e gênero em produções acadêmicas recentes, Laura Moutinho, 2014.

# Retrato das desigualdades de gênero e raça

Pelos dados de população do Censo 2010 do IBGE é possível fazer análises de mobilidade urbana com cruzamento das variáveis de sexo e raça, e variáveis de sexo e renda, separadamente. A avaliação interseccionada entre sexo, raça e renda fica limitada, uma vez que os dados são apresentados pela combinação de sexo e apenas uma das variáveis. De todo modo, estudos que analisam as desigualdades de renda para mulheres negras, apontam que as mulheres negras estão na ponta extrema da exclusão.

O **Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça** apresenta a série histórica de resultados do cruzamento das variáveis de sexo, raça/cor e renda, acompanhadas entre 1995 e 2015. Os resultados desta pesquisa foram ilustrados no estudo **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**, do ITDP Brasil, publicado em 2017. Eles mostram que as **maiores desigualdades na distribuição dos trabalhos reprodutivos, dificuldades de entrada e permanência no mercado de trabalho formal e, conseqüentemente, as rendas mais baixas, recaem sobre mulheres negras.**



Fotografia: ITDP Brasil

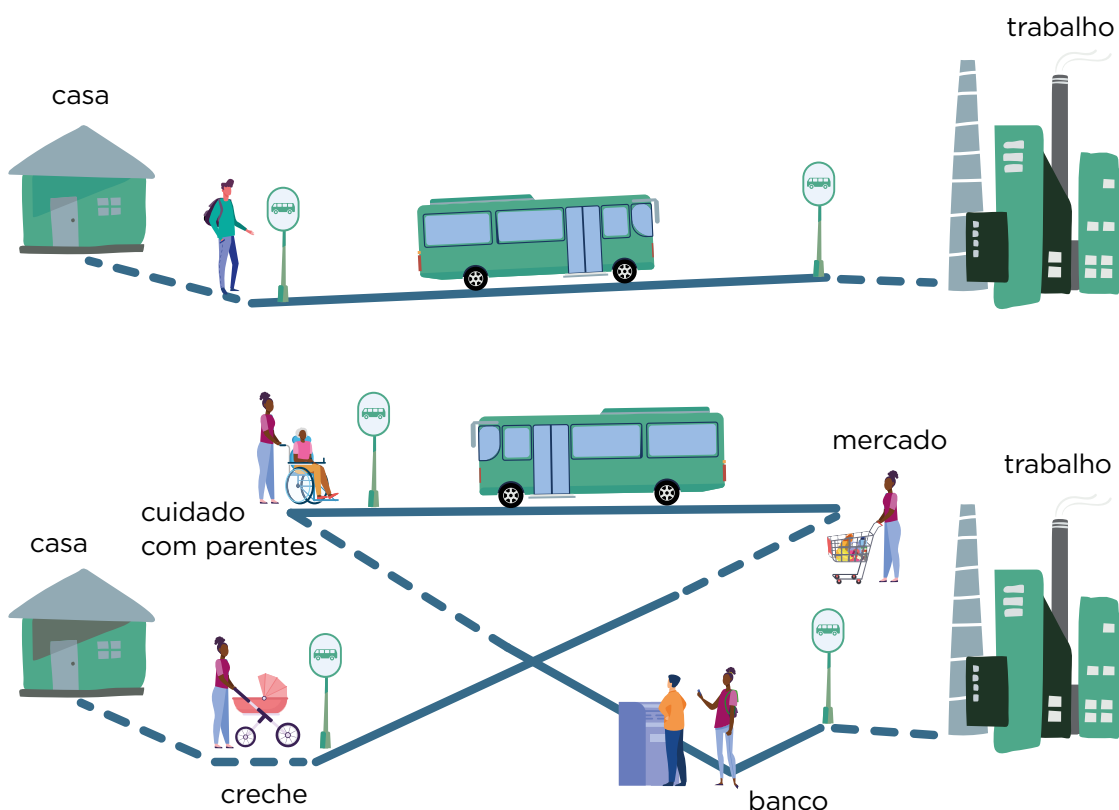
A **manutenção da divisão do trabalho doméstico baseada em gênero** segue responsabilizando as mulheres pela maior parte das tarefas do trabalho reprodutivo. Assim, mulheres que precisam conciliar uma ocupação remunerada com os afazeres domésticos e com tarefas de cuidados buscam empregos de tempo parcial ou o mercado de trabalho informal, sujeitando-se a trabalhos com remunerações mais baixas e instáveis.

## Mobilidade do cuidado

Os deslocamentos feitos para acompanhar e cuidar de outras pessoas são chamados de “mobilidade do cuidado”. Eles incluem idas aos serviços de educação, saúde, visitas a parentes ou amigos, saídas para atividades de lazer, enfim, quaisquer viagens nas quais uma pessoa, seja criança, idosa ou com alguém com saúde debilitada, por exemplo, precisa ser acompanhada por outra pessoa. Em geral, recai sobre às mulheres e mães a grande maioria desses deslocamentos.

**A presença de um filho ou enteado pequeno, com idade entre cinco e nove anos, é o fator que mais impacta o padrão de mobilidade das mulheres,** segundo a pesquisa de origem e destino da região metropolitana de São Paulo. Nesse sentido, **a localização das escolas, postos de saúde e hospitais têm grande efeito sobre a mobilidade e o padrão de viagens das mulheres, que nem sempre conseguem realizar todos os deslocamentos desejados.**

As viagens das mulheres que se encontram nesse cenário de obrigações com as atividades de cuidado e exercem atividade remunerada não obedecem ao movimento pendular para as quais os sistemas de transportes foram pensados. Seus deslocamentos estão distribuídos de maneira mais heterogênea, tanto em relação aos dias e horários quanto aos destinos, e são definidos em grande parte por esta desigualdade na divisão sexual do trabalho.



# Mobilidade: direito essencial, mas desigual

A pandemia da Covid-19 escancarou alguns problemas antigos e conhecidos dos sistemas de transporte público e das desigualdades das cidades brasileiras. Mais uma vez, colocou-se o desafio de fazer valer efetivamente o caráter da mobilidade como **direito social previsto na Constituição Federal** e a responsabilidade atribuída pela **Política Nacional de Mobilidade Urbana** para responder à redução das desigualdades, promoção da inclusão social e garantia de acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais.

**A análise da possibilidade de acesso aos estabelecimentos públicos de saúde e educação pelos sistemas de transporte urbano nos permite avaliar quanto tempo a população precisaria gastar para chegar nesses destinos e pressupor o impacto desses deslocamentos na mobilidade de mulheres negras e com baixa renda.**

## Renda e raça/cor

As desigualdades de acesso físico aos serviços públicos de saúde e educação foram avaliadas apenas para variáveis de renda nos **Boletim #6** e **Boletim #7** da série **MobiliDADOS em foco**. No contexto brasileiro, podemos **pressupor que a realidade para pessoas negras (pretas e pardas) seja semelhante à das pessoas com baixa renda**. Entretanto, ainda precisamos gerar dados interseccionados de sexo, raça/cor e renda para entender melhor as diferenças de acesso entre grupos populacionais.

Estabelecimentos de saúde de baixa complexidade, como unidades básicas e postos de saúde, estão mais bem distribuídos nos territórios das cidades e são mais acessíveis para pessoas com baixa renda. O mesmo não acontece para equipamentos de saúde que oferecem serviços de maior complexidade, pois eles existem em menor número e geralmente estão concentrados em áreas mais ricas da cidade. Por esse motivo, **pessoas com baixa renda demoram mais do que pessoas com alta renda para acessar estabelecimentos de média e alta complexidade**, como policlínicas e hospitais gerais e especializados.

### Ricos chegam mais rápido

O tempo necessário para chegar em estabelecimentos de saúde de média e alta complexidade caminhando, pedalando ou mesmo por transporte público é **duas vezes maior para os mais pobres do que para os mais ricos**, em diversas cidades. Esse baixo desempenho aponta para uma grave deficiência dos sistemas de transporte em prover acesso à saúde nas cidades brasileiras.

Fonte: Boletim #6 da série MobiliDADOS em foco.

**A bicicleta é o modo mais eficiente para se chegar a um estabelecimento de saúde**, segundo os dados da pesquisa [Acesso a Oportunidades](#). Embora talvez ela não seja recomendada para pacientes com enfermidades graves ou com mobilidade reduzida, a bicicleta poderia **aliviar a carga dos deslocamentos indispensáveis de mulheres** que precisam levar crianças pequenas em visitas de rotina às unidades de atenção básica, por exemplo.

## Outros caminhos

---

Analogamente ao impacto dos deslocamentos para equipamentos de saúde motivados pelas tarefas de cuidado, a necessidade de levar ou acompanhar bebês, crianças e mesmo adolescentes no caminho para a escola, [impacta desproporcionalmente os deslocamentos das mulheres](#). A localização dos equipamentos de educação e o tempo necessário para realizar estas viagens compulsórias implicam na quantidade de viagens que precisam ser realizadas e no número de destinos que precisam ser alcançados.

Esses deslocamentos podem **afetar também os gastos com transporte público** quando as distâncias são muito grandes para serem percorridas a pé ou em bicicleta. O mesmo acontece quando a locomoção se dá por caminhos que interferem na escolha do modo de transporte, como áreas consideradas inseguras, com trajetos em vias de trânsito intenso e de alta velocidade ou em terrenos muito acidentados.

Em resumo, **a ida para a escola, motivada pelas necessidades das crianças, é um dos principais motivos de viagem<sup>2</sup> e determina o repertório de viagens e destinos que as mulheres conseguem acessar ao longo do dia.**

---

<sup>2</sup> Os dados de origem e destino de Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador, São Luís e São Paulo apontam que a educação é o segundo maior motivo de viagem após o deslocamento para o trabalho, quando desconsiderada a volta para a residência.

Por outro lado, a insuficiência na oferta de serviços públicos de educação infantil em período integral faz com que mulheres com baixa renda e/ou aquelas que não dispõem de uma rede de apoio com quem possam dividir os cuidados de bebês e crianças, deixem de exercer o trabalho remunerado ou busquem alternativas de renda no trabalho informal, reforçando o ciclo de maior vulnerabilidade socioeconômica a que estão submetidas. Não por acaso, **a disponibilidade de creches públicas de horário integral é uma das principais demandas sociais das mulheres.**

Nas 20 maiores cidades brasileiras, cerca de **1,3 milhão de crianças entre zero e cinco anos precisam caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública de ensino infantil.** O uso da bicicleta pode melhorar expressivamente a condição de acesso às escolas, já que ela pode reduzir em até 10 vezes o número de crianças que não consegue chegar em uma escola pública em menos de 15 minutos por caminhada. Mas essa não é uma realidade na maior parte das capitais brasileiras. **Em Fortaleza e Recife, por exemplo, apenas 36% das escolas de ensino infantil e fundamental estão próximas da infraestrutura ciclovária.**

#### Acesso à escola a pé e em bicicleta

Considerando que o tempo necessário para acompanhar as crianças nos deslocamentos a pé ou por bicicleta até a escola impacta diretamente no planejamento das viagens das mulheres, o uso da bicicleta pode amenizar o tempo destinado para esses deslocamentos.

Idade	Tipo de Escola	Tempo médio de caminhada	Aumento no acesso a escolas em viagens de 15 minutos de bicicleta
0 a 5	Creches e pré-escolas	10 a 23 minutos	9x
6 a 14	Escolas de ensino fundamental	8 e 16 minutos	7x

Fonte: Boletim #7 da série MobiliDADOS em foco.

Possivelmente, o **crescimento da taxa de motorização e do número de veículos em circulação nas vias** afetam mais diretamente a mobilidade das mulheres usuárias do transporte público, especialmente dos ônibus convencionais, já que estes ficam sujeitos aos engarrafamentos, o que poderia acarretar também no aumento do tempo de viagem total delas.



# Pedalar em uma infraestrutura para bicicleta: quem tem o privilégio?

---

Apesar de a bicicleta ter o potencial de aumentar significativamente o acesso aos serviços básicos, como saúde e educação, seu uso representou no máximo 3% dos deslocamentos diários realizados pelas pessoas em **nove regiões metropolitanas brasileiras** nos últimos dez anos.

**A ausência de infraestrutura de circulação dedicada, aliada à violência do trânsito**, percebida no comportamento agressivo de motoristas com pedestres e ciclistas e nas altas velocidades praticadas nas vias públicas, **são os fatores que mais desestimulam as mulheres a optarem pela bicicleta como modo de transporte**<sup>3</sup>.

Além disso, **há ainda a barreira do machismo, que segue coibindo gerações de meninas e mulheres a aprenderem a pedalar**, e as desigualdades socioespaciais da cidade, com a concentração das oportunidades de emprego em áreas mais ricas da cidade, situadas a longas distâncias de casa, como relatado pelas entrevistadas da série de reportagens “**A Cor da Mobilidade**” do ITDP Brasil.

Infraestruturas para ciclistas são raras nas nossas cidades. **Uma em cada três, incluindo o Distrito Federal, têm mais de 90% dos seus habitantes morando longe de uma ciclovía ou ciclofaixa. Somente seis capitais têm mais de 20% da sua população morando próxima a estas infraestruturas. Fortaleza, Belém e Vitória são as únicas que ultrapassam a marca de 30% de cobertura**, segundo resultados do PNB<sup>4</sup> (do inglês, *People Near Bike lanes*), indicador que mensura o percentual de pessoas residentes em até 300 metros de distância real de caminhada até uma ciclovía ou ciclofaixa.

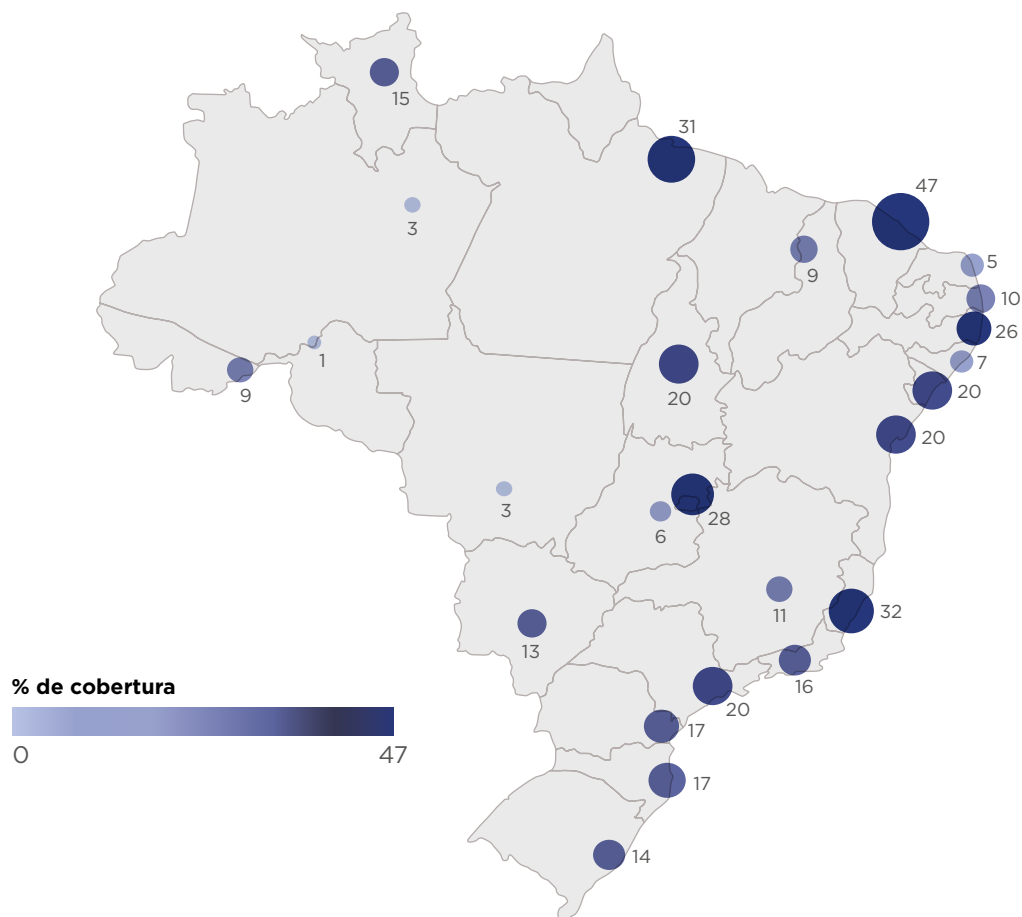
---

<sup>3</sup> Relatos sobre os fatores de desestímulo ao uso da bicicleta podem ser encontrados no estudo **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade**, do ITDP Brasil.

<sup>4</sup> Sigla em inglês para *People Near Bike lanes*, ou pessoas próximas à infraestrutura cicloviária, em português.

## Mapa da população total residente próxima à ciclovias e ciclofaixas nas 26 capitais e distrito federal

O mapa mostra o percentual de cobertura da população total das capitais pela infraestrutura cicloviária. As capitais onde o indicador é igual a zero não aparecem no mapa.



*Dados da população por setor censitário segundo o Censo, 2010. Dados de infraestrutura cicloviária segundo o CicloMapa em Março de 2021.*

Fonte: MobilIDADOS, 2021.

Mapa: ITDP Brasil. Criado com Datawrapper

Quando adicionamos à análise a interseccionalidade entre gênero e raça e gênero e renda, as coberturas se revelam, em geral, menores para as mulheres negras e mulheres com renda de até um salário mínimo.

As **capitais do Sul e Sudeste**, com exceção de Vitória e Belo Horizonte, **mostram as maiores diferenças de cobertura da infraestrutura cicloviária entre a população total e a população de mulheres negras**. Vitória é a única capital brasileira com PNB acima de 30%, que não apresenta diferença na cobertura para a população total e de mulheres negras. Por outro lado, Recife é a única cidade fora destas duas regiões que apresenta diferença para mulheres negras semelhante às das capitais do Sul e Sudeste, sendo a capital com maior diferença entre aquelas com PNB acima de 20%.

As diferenças são menores para a população total e de mulheres com renda de até 1 salário mínimo, sendo que Porto Alegre apresenta maior grau de assimetria, dentre todas as capitais brasileiras. Embora a diferença de cobertura seja pequena ou até mesmo nula, variando apenas um ou dois pontos percentuais, é preciso destacar que **a cobertura da infraestrutura cicloviária para a população total já é bastante baixa em quase todas as cidades estudadas, o que pode levar a uma distorção dessa percepção de diferenças moderadas.**

### Resultados do indicador desagregados para gênero e raça e gênero e renda

O gráfico apresenta os resultados percentuais de pessoas residentes próximas à ciclovias e ciclofaixas para as populações total, de mulheres negras e de mulheres com renda de até 1 salário mínimo, por capital. Apresenta também a diferença em pontos percentuais entre os resultados para a população em geral e para os dois grupos de mulheres.



Os resultados foram gerados com base nos dados de população do Censo 2010 (IBGE) e de infraestrutura cicloviária do ClicoMapa, baixados em Março de 2021.

Fonte: MobilIDADOS, 2021.

Gráfico: ITDP Brasil.

Três em cada cinco capitais brasileiras apresentam o mesmo grau de diferença percentual na cobertura para mulheres negras e mulheres com renda de até um salário mínimo. Entretanto, **para entender o grau de desigualdade ao qual estão submetidas as mulheres negras no acesso à infraestrutura cicloviária, é preciso avaliar quanto a presença de mulheres negras no entorno dessa infraestrutura difere da sua presença na cidade.** A análise **Sensibilidade de variáveis sociodemográficas na mobilidade urbana**, realizada pela **Multiplicidade Mobilidade Urbana** em parceria com o ITDP Brasil, nos mostra que, do ponto de vista da cobertura da infraestrutura cicloviária:

### Capitais

- Em todas as capitais há menos pessoas negras morando perto da infraestrutura cicloviária do que na cidade, com exceção de Palmas, onde a presença de mulheres negras no entorno é maior do que a média da cidade.

### Goiânia

- Goiânia é a capital mais desigual, com sete pontos percentuais entre cidade e entorno. Enquanto na cidade a população de mulheres negras é de 26%, no entorno da infraestrutura cicloviária há apenas 19% de mulheres negras.

**A baixa cobertura da infraestrutura cicloviária é um dos principais fatores que torna o uso da bicicleta menos atrativo**, especialmente para as mulheres, e as capitais brasileiras ainda precisam incrementar consideravelmente a quantidade de ciclovias e ciclofaixas, que conectam residências e destinos de interesse, para serem reconhecidas como cidades amigas das ciclistas.



Foto: Uirá Lourenço.

# A saga do transporte público

---

Os **sistemas de transporte público de média e alta capacidade são importantes ativos das cidades**. Quando bem planejados e operados, esses sistemas transportam um grande número de pessoas de forma mais rápida e confiável, se comparados aos sistemas de transporte por ônibus convencionais, por exemplo. Entretanto, **ano após ano as pessoas estão deixando de usar o transporte público como solução de mobilidade**, migrando para modos de transporte percebidos como mais eficientes, confortáveis ou seguros quando a renda e a distância não são fatores limitantes. Também por motivos de segurança sanitária, como temos visto nesse período da pandemia de Covid-19, as pessoas com possibilidade de escolha evitam ao máximo o uso do transporte público que, via de regra, ainda circula com lotação acima da recomendada.

A oferta de um transporte público de qualidade ajudaria a aliviar a carga de trabalhos a qual as mulheres estão submetidas, especialmente as mulheres negras e com baixa renda, já que a precariedade da oferta e qualidade dos serviços de transporte público contribuem **“de maneira decisiva para a extenuação da capacidade física das mulheres, ampliando o cansaço gerado pela sobrecarga de trabalho”**.

Mas da mesma forma como acontece para o sistema de transporte em bicicleta, **as infraestruturas de transporte de média e alta capacidade apresentam baixa cobertura da população nas regiões metropolitanas brasileiras**. É o que nos mostram os resultados do PNT (do inglês, *People Near Transit*), indicador que mensura o percentual de pessoas residentes em até um quilômetro de distância real de caminhada até uma estação de transporte público de média ou alta capacidade, como trem, metrô, BRT (do inglês, *Bus Rapid Transit*), VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e barcas.

**Cinco das nove regiões metropolitanas monitoradas na Mobilidados têm mais de 90% dos seus habitantes morando longe de uma estação de transporte de média e alta capacidade**. Com apenas 20% da sua população próxima de uma estação, a região metropolitana do Rio de Janeiro tem o melhor resultado mapeado no Brasil.

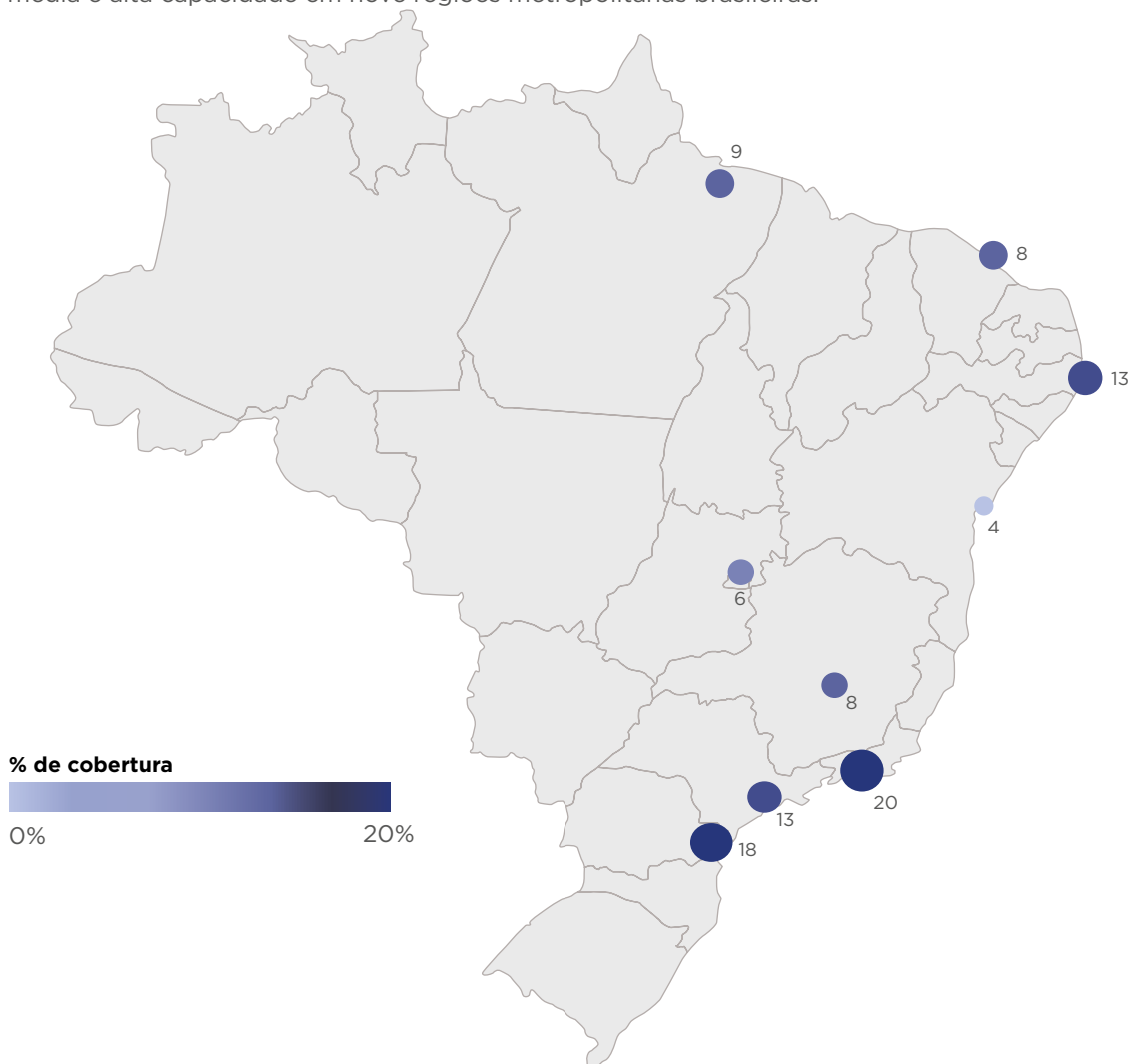
---

<sup>5</sup> Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras, Maria Betânia Ávila e Verônica Ferreira, 2014.

<sup>6</sup> Sigla em inglês para *People Near Transit*, ou pessoas próximas à rede de transporte de média e alta capacidade, em português.

## Mapa da população total residente próxima ao transporte de média e alta capacidade em nove regiões metropolitanas

O mapa ilustra o percentual de cobertura da população total pelo transporte de média e alta capacidade em nove regiões metropolitanas brasileiras.



*Dados da população por setor censitário segundo o Censo, 2010. Dados de infraestrutura cicloviária segundo o mapa de transporte de média e alta capacidade, ITDP Brasil em Dezembro de 2019.*

Fonte: MobilIDADOS, 2021.

Mapa: ITDP Brasil. Criado com Datawrapper

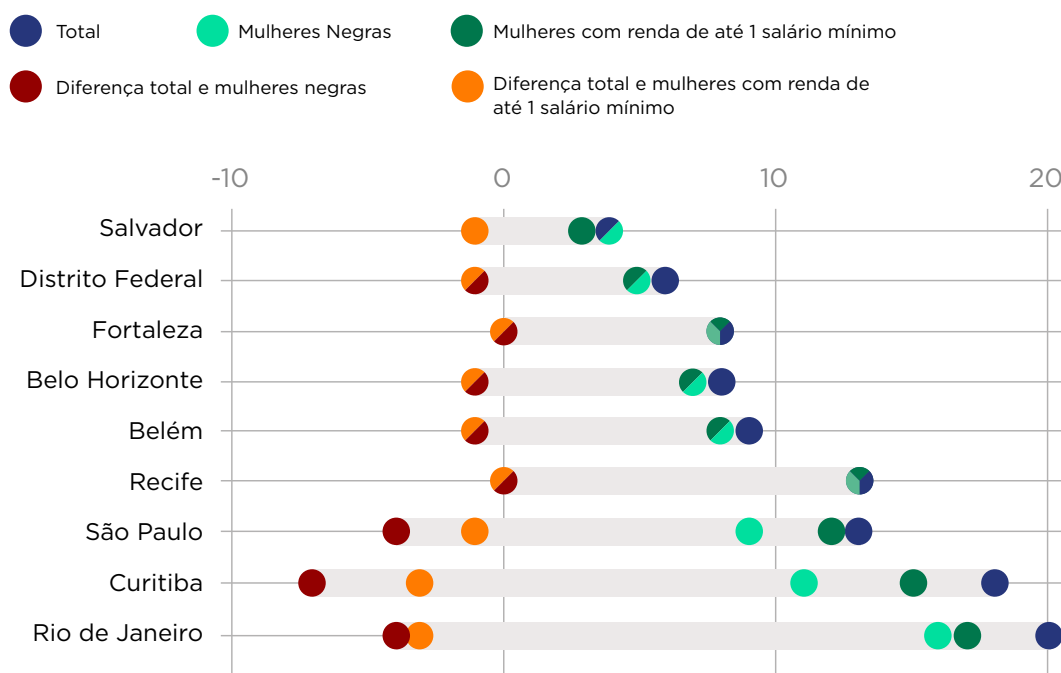
Essa tímida cobertura do transporte de média e alta capacidade revela números ainda menores quando analisamos os resultados com recortes de gênero, raça e renda.

As regiões metropolitanas de **Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro apresentam as maiores diferenças de cobertura entre a população em geral e a população de mulheres negras**. Curitiba e Rio têm também **a maior diferença de cobertura para mulheres com renda de até um salário mínimo**.

Nas regiões metropolitanas de Belém, Belo Horizonte e RIDE (Distrito Federal) não há diferenças na cobertura entre mulheres negras e mulheres com baixa renda. Nas regiões metropolitanas de Recife, Salvador e Fortaleza não existe diferença na cobertura entre mulheres negras e população total. Salvador é a única região metropolitana com diferença de cobertura maior para mulheres com renda de até 1 salário mínimo. Entretanto, é importante destacar que **em todas as regiões metropolitanas com cobertura acima de 10% há uma tendência para maiores diferenças na cobertura entre população total e de mulheres negras**, com exceção do Recife, que não tem diferenças. Considerando o contexto brasileiro de elevados graus de desigualdades às quais estão submetidas as mulheres negras, para as cidades com cobertura pelo transporte de alta e média capacidade abaixo de 10% o desequilíbrio pode estar "mascarado", pois a cobertura do transporte ainda é muito incipiente e os dados podem apenas não revelar, nesse contexto, esse desequilíbrio.

### Resultados do indicador desagregados para gênero e raça e gênero e renda

O gráfico apresenta os resultados percentuais da cobertura pelo transporte de média e alta capacidade para população total, população de mulheres negras e população de mulheres com renda de até 1 salário mínimo, por região metropolitana. Apresenta também a diferença em pontos percentuais entre a cobertura da população em geral e para os grupos de mulheres.



Os resultados foram gerados com base nos dados de população do Censo 2010 (IBGE) e de infraestrutura de transporte de média e alta capacidade (ITDP) de Dezembro de 2019.

Fonte: MobilIDADOS, 2021.

Gráfico: ITDP.

# Como iniciar a luta por cidades equitativas, feministas e antirracistas

---

As desigualdades de gênero se repetem no tema da mobilidade urbana e o racismo, bem como as diferenças de renda, se mostram evidentes quando olhamos para o entorno da infraestrutura ciclovária e das estações de transporte público de média e alta capacidade nas capitais brasileiras.

Mas não há solução fácil e mágica para esses desafios estruturais. As questões de gênero interseccionadas com raça e renda não podem ser simplesmente “incorporadas” às estruturas de planejamentos existentes. Elas exigem que o poder público produza dados qualificados e garanta a elaboração de políticas e planos de ação com a adoção de indicadores e metas que permitam acompanhar a efetividade de implementação, monitoramento e avaliação das mesmas.

O conjunto desses instrumentos devem atender aos interesses e às necessidades práticas e estratégicas específicas das mulheres negras e mulheres com baixa renda, tendo a participação de grupos e indivíduos que possam falar desses lugares de experiência. Além disso, para que possam responder aos desafios das desigualdades de gênero, raça e renda na mobilidade, cidades e regiões metropolitanas **precisam colocar em prática a estratégia Evitar, Mudar e Melhorar**, para priorizar os transportes sustentáveis e adotar medidas para **gerir os desafios de mobilidade encontrados nas vias públicas**.

Cidades e regiões metropolitanas brasileiras deve abordar cinco aspectos fundamentais que interferem diretamente no grau de capacidade para o planejamento responsivo ao gênero e raça:

- 1.** Promover a diversidade de gênero, raça, classe, idade e a inclusão de pessoas com deficiência no corpo técnico e nos cargos de tomada de decisão nas instâncias de planejamento, implementação e operação da mobilidade e dos sistemas de mobilidade urbana;
- 2.** Coletar e publicizar dados de origem e destino responsivos ao gênero e raça/cor que considerem:
  - No mínimo, as variáveis de gênero, raça, renda e idade de cada pessoa e;
  - Idealmente, a existência de crianças no domicílio e o grau de responsabilidade das mulheres com os cuidados dos dependentes;
  - Os modos de transporte em cada trecho de deslocamento;
  - O tempo diário gasto em deslocamentos a pé, por bicicleta, de espera e dentro do transporte público.
- 3.** Propor indicadores de mobilidade e de desenvolvimento urbano que possam apoiar o monitoramento do alcance do objetivo de redução das desigualdades, promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana.



**4.** Desenhar indicadores que consigam promover análises de acesso a partir de linhas de ônibus convencionais, para avaliar a frequência, confiabilidade e as origens e destinos das pessoas em relação ao acesso a oportunidades básicas como empregos, serviços de educação, saúde e proteção.

**5.** Coletar dados relativos à violência de gênero nos deslocamentos urbanos, considerando os trechos percorridos em modos ativos e no transporte público de forma separada, para desenhar políticas de combate à violência de gênero na mobilidade.



Foto: Uirá Lourenço.



MOBILIDADES  
em foco