



GÊNERO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS PLANEJADORES

Luiza Arouca Dias

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Matheus Henrique de Sousa Oliveira

Rio de Janeiro
Agosto de 2024

GÊNERO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS PLANEJADORES

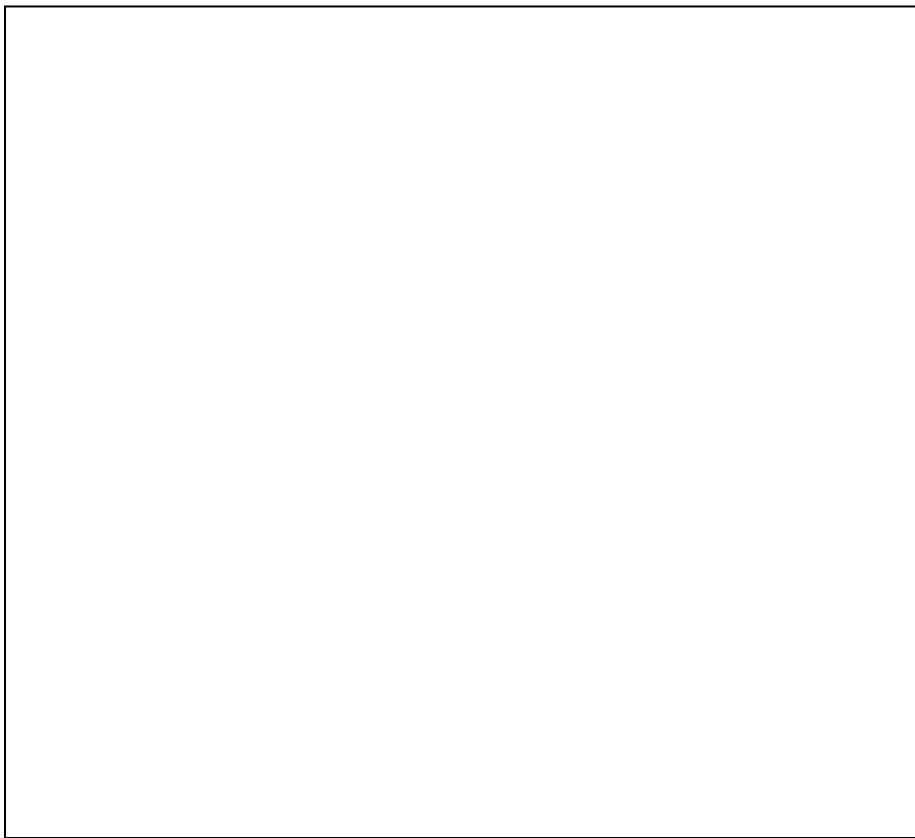
Luiza Arouca Dias

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por: Prof. Matheus Henrique de Sousa Oliveira, D.Sc.
Profª. Andréa Souza Santos, D.Sc.
Profª. Amanda Fernandes Xavier Pedrosa, D.Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL

AGOSTO DE 2024



AGRADECIMENTOS

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

GÊNERO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS PLANEJADORES

Luiza Arouca Dias

Agosto/2024

Orientador: Matheus Henrique de Sousa Oliveira

Programa: Engenharia de Transporte

Diante da atual crise do transporte público brasileiro, evidencia-se a necessidade de transformação em direção a um sistema mais sustentável, inclusivo e de qualidade. Um sistema de transporte público eficiente deve atender às necessidades de todos os seus usuários, considerando as diversas perspectivas, incluindo o gênero. Portanto, torna-se crucial investigar como os planejadores incorporam a variável gênero no processo de tomada de decisão. Essa consideração está intrinsecamente ligada à qualidade do serviço oferecido, refletindo as prioridades, percepções e valores dos responsáveis por moldar o sistema de transporte público. Dessa forma, o objetivo deste trabalho é compreender a relevância do gênero no planejamento e gestão do transporte público por ônibus a partir da perspectiva dos planejadores. Para isso, foram realizadas entrevistas com funcionários de órgãos responsáveis pela gestão e planejamento do sistema de ônibus de 16 municípios brasileiros. A análise das entrevistas revelou que os municípios brasileiros estão imersos nos desafios operacionais e financeiros do sistema de ônibus, que resultam em uma abordagem reativa. A implementação de políticas de mobilidade sensíveis ao gênero ainda é incipiente, com ênfase em questões de segurança, refletindo a predominância masculina no setor. A ampliação da participação das mulheres no setor de transportes e a sensibilização dos planejadores acerca das disparidades de gênero são essenciais para o avanço das políticas sensíveis ao gênero, porém esbarra em questões sociais e culturais profundamente enraizadas. Para promover uma transformação efetiva, centrada nas pessoas e na qualidade do serviço, destaca-se a importância da realização de pesquisas e coleta de dados desagregados, da formulação de diretrizes claras e regulamentações específicas que abordem a equidade de gênero, do apoio político, assim como da parceria com instituições comprometidas com o desenvolvimento sustentável que oferecem assistência técnica e financeira.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

GENDER AND PUBLIC BUS TRANSPORT PLANNING:
AN ANALYSIS FROM THE PLANNERS' PERSPECTIVE

Luiza Arouca Dias

August/2024

Advisor: Matheus Henrique de Sousa Oliveira

Department: Transportation Engineering

Considering the current crisis in Brazilian public transport, the need for transformation towards a more sustainable, inclusive, and effective system becomes evident. An effective public transport system must address the diverse needs of its users, incorporating various perspectives, including gender. Therefore, it is crucial to investigate how planners incorporate gender as a variable into the decision-making process. This consideration is intrinsically linked to the quality of the service offered, reflecting the priorities, perceptions and values of those responsible for shaping the public transport system. Therefore, the objective of this work is to understand the relevance of gender in the planning and management of public bus transport from the perspective of planners. To this end, interviews were carried out with employees from responsible agencies for managing and planning the bus transport system in 16 Brazilian municipalities. Analysis of the interviews revealed that Brazilian municipalities are immersed in the operational and financial challenges of the bus transport system, resulting in a reactive approach. The implementation of gender-sensitive mobility policies is still in its infancy, with an emphasis on security issues, reflecting the male predominance in the sector. Expanding women's participation in the transport sector and raising awareness among planners about gender disparities are essential for the advancement of gender-sensitive policies, but they come across with deeply rooted social and cultural issues. In order to promote an effective transformation, focused on people and quality of service, the importance of conducting research and collecting disaggregated data, it is important to formulate clear guidelines and specific regulations that address gender equity and political support, as well as partnerships with institutions committed to sustainable development that offer technical and financial assistance.

Sumário

LISTA DE SIGLAS.....	IX
<u>1 INTRODUÇÃO.....</u>	<u>10</u>
1.1 PERGUNTA DE PESQUISA	11
1.2 OBJETIVOS	12
1.3 JUSTIFICATIVA	13
1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO	14
<u>2 REFERENCIAL TEÓRICO</u>	<u>14</u>
2.1 TRANSPORTE PÚBLICO E GÊNERO	14
2.1.1 NECESSIDADES, INTERESSES E PERCEPÇÕES DAS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO	16
2.1.2 TRANSPORTE PÚBLICO SENSÍVEL AO GÊNERO	19
2.1.3 PLANEJADORES DE TRANSPORTES E POLÍTICAS SENSÍVEIS AO GÊNERO	23
3 CENÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO.....	ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.
3.1 ESTRUTURA DE GESTÃO	26
3.2 DIRETRIZES DO TRANSPORTE COLETIVO.....	27
<u>4 METODOLOGIA</u>	<u>28</u>
<u>5 RESULTADOS.....</u>	<u>31</u>
5.1 ESTRUTURA INSTITUCIONAL DO TRANSPORTE	31
5.2 DIVERSIDADE NAS EQUIPES	33
5.3 SENSIBILIZAÇÃO DAS EQUIPES QUANTO ÀS QUESTÕES DE GÊNERO	36
5.4 PLANEJAMENTO DO SISTEMA DE ÔNIBUS.....	38
5.5 AÇÕES ESPECÍFICAS COM ENFOQUE EM GÊNERO.....	42
5.6 MONITORAMENTO DAS AÇÕES E DA QUALIDADE DO SERVIÇO	51
5.7 PRINCIPAIS DESAFIOS	53
<u>6 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS</u>	<u>56</u>
6.1 OPORTUNIDADES	59
<u>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS</u>	<u>62</u>
7.1 LIMITAÇÕES E RECOMENDAÇÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.....	63
<u>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</u>	<u>65</u>
<u>ANEXO</u>	<u>69</u>

LISTA DE SIGLAS

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
CMTC - Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo
EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação
ETUFOR - Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
MDR - Ministério Do Desenvolvimento Regional
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana
RBTrans - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito
SDUH - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação
SESMU - Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana
SETTRAN - Secretaria de Trânsito e Transportes
SMIP - Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento
SMTR - Secretaria Municipal de Transportes
SMTT - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
SMTT - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito
SPTrans - São Paulo Transporte S/A
STRANS - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito
SUMOB - Superintendência de Mobilidade Urbana do Município de Belo Horizonte

1 INTRODUÇÃO

Espinha dorsal da mobilidade urbana, o transporte coletivo desempenha um papel fundamental na garantia da sobrevivência, dignidade e bem-estar do cidadão, proporcionando acesso a oportunidades de trabalho, saúde, bens, serviços, educação, cultura e lazer (BRASIL, 2012). Porém, apesar do transporte ter sua importância reconhecida pela Constituição Federal de 1988 como um direito social de caráter essencial, o setor enfrenta desafios significativos que ameaçam a continuidade de seus serviços (BRASIL, 1988).

Nas últimas três décadas, o transporte coletivo brasileiro tem enfrentado uma crise progressiva de perda de passageiros decorrente, principalmente, do seu modelo de financiamento, majoritariamente baseado na tarifa paga pelos usuários (NTU, 2023). Quando a principal fonte de receita do sistema é a arrecadação tarifária, a reação imediata diante de uma redução na demanda é a diminuição na oferta e nos investimentos em qualidade. Isso desencadeia uma espiral negativa, em que a diminuição na demanda resulta em queda na qualidade do serviço, e vice-versa.

Essa dificuldade é evidenciada no relatório da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2023), que registra uma redução acumulada superior a 30% dos passageiros equivalentes ao longo desse período. Essa conjuntura tornou-se ainda mais crítica com a eclosão da pandemia da COVID-19, que provocou uma queda de até 80% no número de passageiros, o qual, até o momento, não retornou completamente aos níveis anteriores.

Para garantir a sobrevivência do setor, especialmente do sistema de ônibus, responsável por aproximadamente 86% das viagens feitas por transporte coletivo (ANTP, 2020), é preciso que o mesmo se reinvente, solucionando problemas estruturais e proporcionando as bases para uma transformação em direção a um transporte sustentável, inclusivo e de qualidade

Diante desse contexto, evidencia-se a necessidade de se aprimorar, com urgência, os contratos de concessão do transporte coletivo no Brasil. Estes desempenham um papel crucial na delimitação do escopo do serviço, atribuição de responsabilidades aos diversos

atores envolvidos, definição de mecanismos remuneratórios, estabelecimento de penalidades e estipulação dos parâmetros pelos quais a qualidade e produtividade do serviço prestado serão avaliadas (ANTP, 2019).

As discussões sobre esse assunto partem do reconhecimento das externalidades positivas que o transporte público traz às cidades e propõem maneiras de internalizá-las nos contratos de concessão dos sistemas de ônibus, visando incentivar o seu uso por meio da eficiência dos custos e melhora do nível de serviço. Algumas propostas apresentadas por Zaban, Pompermayer e Carvalho (2021) incluem a diversificação das fontes de receita, a associação da remuneração à indicadores de qualidade, a dissociação da operação da provisão de frota e infraestrutura, a adoção de contratos de operação mais curtos para responder às mudanças e acompanhar as tendências, bem como a coleta e transparência dos dados, permitindo ajustes dos serviços e enfatizando o foco nos passageiros, entre outras medidas.

Este momento é oportuno para o planejamento dos transportes e a formulação de políticas orientadas às pessoas, compreendendo suas motivações e interesses para promover um serviço capaz de atendê-los. Nesse contexto, Tiznado-Aitken *et al.* (2020) ressalta a importância das análises desagregadas por fatores sociodemográficos, por exemplo, que permitem a diferenciação da percepção de diferentes perfis de passageiros. Essa abordagem possibilita a identificação de questões e atributos que seriam negligenciados em análises agregadas, prevenindo potenciais barreiras, sejam elas reais ou percebidas, que possam desencorajar ou impedir a utilização do transporte coletivo.

1.1 Pergunta de pesquisa

O conceito de gênero é fundamentado em fatores sociais e culturais, sendo uma das características sociodemográficas que exerce impacto significativo no comportamento de viagem, conforme aponta Simićević, Milosavljević e Djoric (2016). Devido às diferenças em suas necessidades de viagem, preferências, prioridades e níveis de acesso, homens e mulheres percebem o serviço de ônibus de maneira distinta.

No entanto, a existência de disparidades de gênero nas experiências de transporte público requer uma análise mais profunda. Investigar como os planejadores consideram o gênero

no processo de tomada de decisão torna-se crucial para compreender as origens dessas disparidades. A qualidade do serviço oferecido está intrinsecamente ligada às decisões tomadas no âmbito do planejamento, as quais refletem as prioridades, percepções e valores dos responsáveis por moldar o sistema de transporte público.

Examinar diretamente as disparidades sem entender o processo de tomada de decisão pode resultar em intervenções superficiais. Ao explorar diretamente como os planejadores incorporam o gênero, é possível identificar se as necessidades específicas de diferentes grupos são consideradas nas políticas e práticas de transporte. Essa abordagem permite uma compreensão mais profunda das raízes do problema, oferecendo *insights* sobre como modificar o processo de decisão para melhorar a equidade de gênero no transporte público.

Diante desse contexto, o problema de pesquisa a ser respondido é “Como os tomadores de decisão estão considerando o gênero no planejamento do transporte público visando a melhora da qualidade do serviço ofertado?”

1.2 Objetivos

O objetivo geral deste trabalho consiste em compreender a relevância do gênero no âmbito do planejamento e gestão do transporte público por ônibus, sob a perspectiva dos planejadores, a fim de identificar lacunas, desafios e oportunidades para promover uma abordagem mais inclusiva e equitativa desse sistema, visando a melhora da qualidade do serviço oferecido. Para alcançar tal fim, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Investigar o cenário do transporte público brasileiro, com foco na diversidade da equipe envolvida com o planejamento do sistema de ônibus e em sua capacidade de integrar as perspectivas de gênero ao transporte;
- Analisar como o gênero é atualmente utilizado no processo de planejamento do sistema de ônibus dos municípios brasileiros;
- Identificar os principais desafios e oportunidades para a implementação de uma cultura de planejamento e políticas públicas voltadas ao gênero no âmbito do transporte público por ônibus.

1.3 Justificativa

O aumento da participação das mulheres no mercado de trabalho e em outras esferas públicas tem despertado a necessidade de uma análise mais aprofundada sobre o transporte público (BANCO MUNDIAL, 2011). Este crescimento na mobilidade feminina, por sua vez, expõe as deficiências da infraestrutura e do serviço de transporte público, especialmente nas áreas urbanas em desenvolvimento, onde a sensibilidade de gênero nas políticas e planejamento ainda é escassa (HANSON, 2010).

Nesse contexto, a incorporação da perspectiva de gênero no planejamento do transporte público é essencial, impulsionada pela compreensão de que a cidade e seus sistemas de transporte não são entidades neutras, mas sim reflexo de dinâmicas de poder profundamente enraizadas (UTENG e CRESSWELL, 2008). Ao considerar o transporte como um elemento intrínseco à vida urbana, torna-se evidente que sua concepção e planejamento não podem ser dissociados das estruturas sociais que moldam as experiências de seus usuários.

Embora a concepção do sistema de transporte seja frequentemente encarada como neutra, a realidade é que ela perpetua uma visão equivocada de equidade, enquanto negligencia discussões sobre diversidade e disparidade nas cidades. Os processos de planejamento, muitas vezes tidos como neutros, centram-se em padrões de viagem masculinos, resultando em sistemas menos seguros e acolhedores para as mulheres (CRIADO-PEREZ, 2019).

Reconhecer as especificidades de gênero no planejamento do transporte é um passo crucial para atingir a equidade, pois implica em entender que alguns grupos requerem recursos adicionais para alcançar a mesma mobilidade, integridade corporal e segurança (NUSSBAUM, 2003). A noção de que a equidade não está em fornecer recursos iguais a todos, mas em reconhecer as diferenças e abordá-las, é essencial para construir sistemas de transporte verdadeiramente inclusivos.

Ao manter as questões de gênero no centro do planejamento, a desigualdade inerente é confrontada e, conseqüentemente, eliminada (UN-HABITAT, 2012). Esta abordagem, portanto, não apenas atende aos grupos mais vulneráveis, mas segue os princípios do

design universal, beneficiando a sociedade como um todo.

1.4 Estrutura do trabalho

Esta dissertação encontra-se estruturada em cinco capítulos. O primeiro, de caráter introdutório, apresenta a contextualização do tema, o problema de pesquisa, os objetivos, a justificativa e a estrutura do trabalho.

O segundo capítulo dispõe de uma revisão da literatura que busca apresentar como o gênero tem sido tratado no âmbito do planejamento do transporte público, como esse fator pode impactar na qualidade percebida e nas ações desenvolvidas. Enquanto no terceiro capítulo, há uma breve caracterização do cenário do transporte público no Brasil.

O quarto capítulo descreve a metodologia da pesquisa, a qual consiste na estruturação e realização de entrevistas semiestruturadas com membros da equipe responsável pelo planejamento e gestão do sistema de transporte coletivo por ônibus de alguns municípios brasileiros. Enquanto isso, o quinto capítulo expõe os resultados obtidos e o sexto capítulo apresenta as análises realizadas.

Por fim, o sétimo capítulo dispõe as considerações finais, enfatizando as contribuições do estudo, delineando algumas limitações identificadas durante o processo de pesquisa e oferecendo sugestões para futuras investigações.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo, será realizada uma revisão da literatura sobre a perspectiva de gênero no planejamento de transporte público. Serão exploradas a influência desse aspecto no uso e na percepção do sistema de transporte coletivo, bem como as estratégias para a implementação de um transporte sensível ao gênero.

2.1 Transporte público e gênero

Com o objetivo de compreender como a perspectiva de gênero tem sido abordada no âmbito do planejamento do transporte público, foi realizada uma revisão sistemática

utilizando as bases *Web of Science* e *Scopus*. Para tal, a busca foi feita a partir da seguinte combinação de palavras-chaves: ("*public transport**" OR "*passenger transport**") AND "*gender*" AND "*plan**".

Devido à elevada quantidade de trabalhos encontrados, foram adotados os seguintes critérios de triagem: artigos oriundos de periódicos, publicados em inglês, que contivessem os termos da busca no título, resumo ou palavras-chaves e, posteriormente, a fim de direcionar mais a pesquisa ao assunto em questão, foram filtrados os trabalhos cujos autores declararam "*gender*" como palavra-chave. Após a retirada dos artigos repetidos, obteve-se um total de 64 artigos para análise preliminar.

O Gráfico 1 apresenta a quantidade de publicações por ano, revelando um crescente interesse da comunidade científica sobre o tema a partir de 2016.



Fonte: Elaboração própria (2024)

A partir da leitura dos títulos e, em seguida, dos resumos dessas publicações foram selecionados 12 artigos, dos últimos 10 anos, alinhados com o tema de pesquisa. Por fim, foram acrescentadas outras 5 publicações relevantes através da técnica *snowball* ou “bola de neve”, que consiste em examinar as referências utilizadas pelos estudos selecionados, a fim de buscar estudos de interesse que não foram identificados na busca inicial.

De acordo com a Tabela 1, a maioria das publicações centram-se nos passageiros, tanto a partir de métodos qualitativos quanto quantitativos, fornecendo suas perspectivas e

sugestões sobre o sistema de transporte público. Isso demonstra, inclusive, o potencial de contribuição do presente estudo ao abordar o tema pela ótica dos planejadores de transporte.

Tabela 1 - Principais dados utilizados

Dados	Publicação
Questionário com passageiros	Mejía-Dorantes e Villagrán (2020), Ari <i>et al.</i> (2022), Rodas-Zuleta, Cardona e Escobar (2022), Freitas, Silva Filho e De Assis (2023), Miti <i>et al.</i> (2023), Olabayonle <i>et al.</i> (2023)
Grupo focal e/ou entrevista com passageiros	Al-Rashid <i>et al.</i> (2020), Kash (2020), Pirra <i>et al.</i> (2021), Ari <i>et al.</i> (2022)
Grupo focal e/ ou entrevista com planejadores	Al-Rashid <i>et al.</i> (2020), Kash (2020), Forsdike <i>et al.</i> (2024)
Bases de dados diversas	Scheiner e Holz-Rau (2015), Hiselius <i>et al.</i> (2019), Lozano-Torres (2021), Luo e He (2021), Pourhashem <i>et al.</i> (2022), Noor e Iamtrakul (2023), Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023)

Fonte: Elaboração própria (2024)

A seguir serão apresentados os principais aspectos analisados.

2.1.1 Necessidades, interesses e percepções das mulheres no transporte público

Esses estudos mostram que as mulheres vivenciam e percebem as cidades de maneira diferente dos homens. Por isso, nos últimos anos, as diferenças de gênero no transporte público têm sido avaliadas a fim de promover políticas de transporte mais sustentáveis, inclusivas e justas. Essas pesquisas têm se concentrado principalmente em entender os aspectos de gênero da mobilidade urbana e em analisar, separadamente, as percepções de mulheres e homens sobre a qualidade do serviço ofertado.

No que diz respeito à primeira direção de investigação, estudos revelam que mulheres e homens possuem padrões de viagens diferentes. Os homens são mais propensos a realizar viagens pendulares por motivo de trabalho, enquanto as mulheres apresentam padrões mais complexos. Essa complexidade decorre das mulheres assumirem com maior

frequência responsabilidades relacionadas a atividades de cuidado, seja em relação a casa, crianças, idosos ou outras pessoas dependentes. Para atender a essas demandas, é comum que as mulheres realizem múltiplos deslocamentos, mais curtos e encadeados (SHEINER e HCOLZ-RAU, 2015; PIRRA *et al.* 2021; ARI *et al.*, 2022; RAVENSBERGEN, FOURNIER e EL-GENEIDY, 2023).

Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023) apontam que a mobilidade relacionada ao cuidado representa uma parcela significativa das viagens diárias dos adultos, aproximadamente 28%, sendo as mulheres, especialmente aquelas de baixa renda, as principais responsáveis por esses deslocamentos e por utilizarem o transporte público para tal fim.

Luo e He (2021) observam uma disparidade entre a cobertura espacial e temporal dos deslocamentos das mulheres em comparação com os dos homens. Essa diferença sugere que as mulheres possam evitar determinados horários e locais de viagem, possivelmente devido a restrições pessoais e familiares. Tal constatação reforça que as mulheres enfrentam um nível de acesso mais limitado às oportunidades, devido a restrições específicas de espaço e tempo, que são mais pronunciadas durante a noite.

Apesar das evidências da desigualdade de gênero na mobilidade, os planos de mobilidade urbana frequentemente negligenciam essas questões (LOZANO-TORRES, 2021; POURHASHEM *et al.* 2022; RODAS-ZULETA, CARDONA e ESCOBAR, 2022). Essa desconexão entre pesquisa e prática destaca a urgência de integrar considerações de gênero nos processos de formulação de políticas e planejamento urbano.

Além da análise dos padrões de viagens, outra linha de investigação examina as percepções distintas de mulheres e homens sobre a qualidade dos serviços de transporte público. Esta abordagem visa entender como diferentes grupos demográficos percebem e experimentam o sistema de transporte, bem como essas percepções podem influenciar seu uso e satisfação.

Freitas, Silva Filho e De Assis (2023) identificam que os critérios mais influentes na qualidade dos serviços de transporte urbano por ônibus, segundo a percepção dos passageiros de uma cidade brasileira de médio porte, estão associados ao tempo de espera,

pontualidade, lotação de passageiros, cumprimento dos horários, assim como a manutenção e limpeza dos ônibus.

O estudo revela diferenças estatisticamente significativas entre as percepções de homens e mulheres quanto ao desempenho dos ônibus no que diz respeito ao respeito às leis de trânsito pelos motoristas e ao cumprimento dos horários. Além disso, as mulheres atribuem mais importância a acidentes de veículos, respeito por parte dos motoristas, pontualidade, frequência do serviço, limpeza e manutenção dos ônibus e à relação entre o valor da tarifa e o serviço prestado (FREITAS, SILVA FILHO e DE ASSIS, 2023).

Pourhashem *et al.* (2022) complementam que a utilidade do tempo da viagem, suavidade da viagem, lotação de passageiros, disponibilidade de assentos, espaço pessoal, segurança e privacidade são fatores que influenciam a escolha do sistema de transporte público. Dentre esses, os desafios relacionados à privacidade e segurança são os mais relevantes para a escolha das mulheres.

Luo e He (2021) também observam que as mulheres tendem a estar mais preocupadas com o ambiente que as cercam e a serem mais sensíveis aos níveis de conforto e às questões de segurança, particularmente no período noturno.

Olabayonle *et al.* (2023) notam que, apesar do gênero ter pouco impacto na satisfação geral do transporte público, há disparidades significativas em relação a certos aspectos de acessibilidade, como as condições, segurança e distância dos pontos de parada. As mulheres também tendem a expressar mais críticas em relação aos serviços prestados. Isso pode estar relacionado aos seus diferentes padrões de uso do transporte e contextos socioeconômicos.

O transporte está intrinsecamente ligado à sociedade que o cerca, refletindo e sendo moldado por suas dinâmicas sociais, culturais e econômicas. Assim, os parâmetros socioculturais, como as condições da mulher no mercado de trabalho, as tradições culturais e religiosas, os papéis de gênero e os comportamentos estereotipados, exercem uma influência profunda sobre as motivações, percepções, escolhas de viagem e desigualdades na mobilidade (AL-RASHID *et al.*, 2020).

Além disso, é importante reconhecer que as experiências de mobilidade não são uniformes, sendo moldadas pela interação de diversos fatores, incluindo gênero, renda, raça, idade e deficiência (PIRRA *et al.*, 2021; RAVENSBERGEN, FOURNIER e EL-GENEIDY, 2023). Portanto, uma análise interseccional é essencial para compreender a complexidade dessas dinâmicas.

2.1.2 Transporte público sensível ao gênero

O transporte público sensível ao gênero é uma abordagem que leva em consideração as diferentes necessidades, preferências e experiências das pessoas com base em seu gênero. Isso envolve a criação de políticas, infraestrutura e serviços de transporte que reconhecem e respondem às disparidades de gênero em termos de acesso, segurança, conforto e conveniência no sistema de transporte. Ao considerar essas desigualdades, os planejadores e autoridades de transporte podem criar ambientes mais seguros, acessíveis e eficientes para todos os usuários.

O Quadro 1 apresenta as principais medidas identificadas nesta revisão para a implementação do transporte sensível ao gênero, revelando a importância do aspecto da segurança para o público feminino.

A experiência das mulheres no transporte público é frequentemente marcada por uma sensação de vulnerabilidade e insegurança relacionado a situações de violência de gênero e importunação sexual. Este é um problema muito relevante e pode se manifestar de diversas maneiras, desde comentários desrespeitosos e olhares invasivos até toques indesejados e abordagens agressivas.

No entanto, essas situações ainda são subnotificadas devido a diversos fatores, tais como ineficiência do sistema judicial, normalização e minimização desses incidentes pela sociedade e até falta de conhecimento (RODAS-ZULETA, CARDONA e ESCOBAR, 2022).

Quadro 1 - Medidas com enfoque em gênero no transporte público

Aspecto	Medidas	Publicações												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Segurança	Campanha de conscientização e/ou combate ao assédio sexual													
	Leis rígidas em relação ao assédio sexual no transporte coletivo e fiscalização													
	Processo de denúncia estruturado													
	Ferramentas de denúncia de assédio sexual no transporte coletivo													
	Parada segura													
	Permissão de parada dos veículos fora dos locais determinados no período noturno													
	Presença de vigilância													
	Câmeras nos veículos													
	Veículos (ou área) exclusivos para mulheres													
Acessibilidade	Veículos adaptados													
	Integração temporal													
	Benefício tarifário													
Planejamento	Rotas adequadas													
	Dados desagregados e confiáveis													
	Indicadores													
Horários e frequência	Disponibilidade e confiabilidade													
	Redução da superlotação													
Participação das mulheres	Presença de mulheres na gestão pública													
	Capacitação das mulheres													
	Sensibilização dos planejadores													

Identificação das publicações: 1 - Hiselius *et al.* (2019); 2 - Al-Rashid *et al.* (2020); 3 - Kash (2020); 4 - Mejía-Dorantes e Villagrán (2020); 5 - Lozano-Torres (2021); 6 - Pirra *et al.* (2021); 7 - Ari *et al.* (2022); 8 - Rodas-Zuleta, Cardona e Escobar (2022); 9 - Miti *et al.* (2023); 10 - Noor e Iamtrakul (2023); 11 - Olabayonle *et al.* (2023); 12 - Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023); 13 - Forsdike *et al.* (2024)

Fonte: Elaboração própria (2024)

Diante desse cenário, a educação é umas das estratégias mais defendidas para mitigar tais situações. Seu propósito é sensibilizar os homens dos problemas e medos vivenciados pelas mulheres, ao mesmo tempo em que conscientiza a sociedade sobre o que constitui a violência de gênero, especialmente a de natureza sexual, e como agir ao testemunhá-la

(RODAS-ZULETA, CARDONA e ESCOBAR, 2022).

Após o reconhecimento de um caso, é fundamental que haja um processo de denúncia bem estabelecido. Isso implica na disponibilidade de linhas diretas e/ou aplicativos que facilitem o reporte aos órgãos competentes, além de profissionais devidamente treinados para atender as vítimas (KASH, 2020; LOZANO-TORRES, 2021). Essa etapa de denúncia desempenha um papel importante ao fornecer às autoridades um conhecimento confiável do problema, embasando intervenções mais eficazes.

Miti *et al.* (2023) destacam a importância de estabelecer leis rigorosas contra o assédio sexual e assegurar sua efetiva implementação para promover a confiança no processo de denúncia. Esta abordagem visa garantir que as vítimas sejam protegidas e que os agressores sejam responsabilizados. A criação e aplicação de leis mais severas podem não só dissuadir potenciais agressores, mas também enviar uma mensagem clara de que o assédio sexual não será tolerado, contribuindo para uma cultura de segurança e respeito nos sistemas de transporte e na sociedade em geral.

A segurança no transporte coletivo está intrinsecamente ligada à sua acessibilidade. Portanto, é crucial a qualificação do espaço público e da infraestrutura de acesso. Diversas medidas podem influenciar positivamente na percepção de segurança, tais como a adequada iluminação nos pontos de parada, a remoção de arbustos e vegetação para garantir uma boa visibilidade nesses locais e uma coordenação eficiente em relação ao uso do solo (AL-RASHID *et al.*, 2020; PIRRA *et al.*, 2021).

Além disso, em termos operacionais, Pirra *et al.* (2021) sugerem que, em linhas noturnas ou em percursos considerados perigosos, a permissão para que mulheres solicitem a parada do veículo para embarque ou desembarque fora dos locais determinados também poderia contribuir para a percepção de segurança. Essa medida permitiria a redução dos deslocamentos de acesso ao transporte público e, conseqüentemente, da exposição das passageiras a situações inseguras.

Durante o uso do sistema de transporte, destacam-se medidas como a presença de câmera nos veículos e de vigilância em estações ou em áreas próximas ao acesso do transporte coletivo (AL-RASHID *et al.*, 2020; MITI *et al.*, 2023). No entanto, Forsdike *et al.* (2024)

advertem que a iluminação, câmeras e presença de vigilância, quando consideradas isoladamente, podem ter um impacto limitado na melhoria da percepção de segurança.

Outra estratégia amplamente debatida, mas ainda controversa, é a implementação de veículos ou áreas exclusivas para mulheres no transporte coletivo. Al-Rashid *et. al.* (2020) apontam que, dependendo do contexto sociocultural em que está inserido, a privacidade é um fator determinante para a escolha modal, sendo uma alternativa sugerida pelas usuárias. No entanto, Mejía-Dorantes e Villagrán (2020) observam que iniciativas de segregação de gênero não têm resolvido o problema do assédio enfrentado pelas mulheres, argumentando que tais medidas têm sido mais eficazes em chamar atenção para os desafios enfrentados pelas mulheres do que em efetivamente melhorar os níveis de segurança, devido à capacidade limitada de cobrir todas as rotas.

Investigando as experiências das mulheres no sistema de transporte coletivo, Mejía-Dorantes e Villagrán (2020) identificam múltiplas barreiras enfrentadas por elas, que incluem não apenas as barreiras emocionais relacionadas à violência e ao assédio sexual, mas também barreiras de acessibilidade, econômicas e institucionais.

Em relação às limitações físicas, Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023) sugerem que projetar o transporte público para acomodar crianças, carrinhos de bebê e itens transportados, poderia torná-lo mais conveniente para a realização das viagens de cuidado e potencialmente estimular o seu uso. Nesse sentido, veículos de piso baixo ou que permitam o embarque e desembarque em nível com a plataforma são opções que facilitam o acesso de mulheres grávidas, pessoas idosas ou com mobilidade reduzida.

Por outro lado, a necessidade de combinar viagens e utilizar diferentes meios de transporte para realizar as atividades de cuidado podem resultar em obstáculos econômicos, especialmente para as mulheres de baixa renda. Diante disso, Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023) recomendam a adoção de uma tarifa baseada no tempo de viagem, em vez de seguir o modelo convencional de cobrança pelo itinerário, tornando o encadeamento de viagens por meio do transporte público economicamente mais acessível.

Essa abordagem se alinha com as preocupações levantadas por Al-Rashid *et. al.* (2020), que ressaltam a importância de garantir um sistema de transporte com valor acessível e

de fornecer subsídio e/ou tarifas especiais aos grupos sociais vulneráveis em um transporte coletivo sensível ao gênero.

O estudo de Pirra *et al.* (2021) destaca a necessidade de desenvolver rotas de transporte que atendam às demandas específicas de deslocamento das mulheres, como acesso a centros médicos e escolas. Alinhado com isso, Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy (2023) recomendam que os planejadores de transporte considerem explicitamente essas finalidades de viagem ao modelar sistemas de transporte, em vez de se concentrarem exclusivamente na viagem relacionada ao trabalho.

Nesse contexto, é igualmente importante assegurar que os horários e a frequência dos serviços de transporte público sejam adequados a essas necessidades de deslocamento, já que muitas vezes não coincidem com os horários de pico. Além do mais, Miti *et al.* (2023) sugerem que as autoridades responsáveis considerem ajustar o tipo de veículo alocado, ao longo do dia, com base na quantidade de passageiros, visando otimizar o conforto e eficiência do sistema de ônibus.

A confiabilidade dos serviços também desempenha um papel fundamental em incentivar sua escolha e uso, ao garantir previsibilidade, evitar a perda de tempo em viagens encadeadas e minimizar a exposição a situações de insegurança durante as integrações e no acesso ao sistema de transporte (PIRRA *et al.*, 2021; ARI *et al.*, 2022).

Ao abordar as barreiras institucionais, é fundamental reconhecer como as políticas de transporte genéricas e não diferenciadas refletem-se na falta de consideração das necessidades de deslocamento das mulheres, como apontado por Mejía-Dorantes e Villagrán (2020). Para superar tais obstáculos, é necessário educar os responsáveis pelo planejamento urbano sobre as disparidades de gênero no transporte e promover a inclusão de perspectivas femininas na tomada de decisões relacionadas à infraestrutura e políticas de transporte. Essas estratégias serão exploradas mais detalhadamente na próxima seção.

2.1.3 Planejadores de transportes e políticas sensíveis ao gênero

Hiselius *et al.* (2019) investigam a relação entre a representação de gênero e seu impacto na tomada de decisões políticas. O estudo explora dois conceitos: a representação

descritiva e a representação substantiva. A primeira se refere à simples contagem de homens e mulheres nas instituições de tomada de decisões, enquanto a segunda avalia a influência efetiva que esses indivíduos exercem sobre políticas e decisões dentro dessas instituições. Nesse contexto, apontam que é preciso alcançar uma "massa crítica" de representação substantiva para assegurar que as diversas perspectivas, necessidades e interesses da sociedade sejam devidamente considerados nas políticas públicas, sendo 40% o mínimo considerado necessário para garantir uma influência na tomada de decisões.

Os autores constataram uma sub-representação expressiva de mulheres nos órgãos municipais de transporte ao longo do tempo. Além disso, identificaram que apenas uma massa crítica mínima de mulheres está presente nesses órgãos e não encontraram correlação significativa entre a representação feminina e as decisões políticas. Esses resultados sugerem que o setor de transportes não atrai mulheres em proporções adequadas e que as práticas e estruturas do setor continuam sendo dominadas por normas masculinas, mesmo em países desenvolvidos com alta representação de mulheres na gestão pública (HISELIUS *et. al.*, 2019).

Diante disso, Noor e Iamtrakul (2023) propõem uma série de iniciativas para incentivar a participação feminina no setor. Entre elas, destacam-se campanhas de conscientização social, cotas reservadas no sistema de recrutamento, incentivos especiais e treinamento adequado para as funcionárias, bem como o estabelecimento de metas de emprego específicas para mulheres. Entretanto, para que tais intervenções sejam eficazes, os autores alertam que é necessária uma parceria sólida entre a sociedade civil, os governos locais e outras partes interessadas.

Embora os países em desenvolvimento e seus governos tenham se comprometido e assinado acordos para garantir a igualdade de gênero, na prática, ainda persistem lacunas políticas, preconceitos institucionais e atitudes indiferentes dos funcionários (NOOR e IAMTRAKUL, 2023).

Forsdike *et al.* (2024) apontam que a questão da segurança também afeta as mulheres que trabalham no setor de transportes, sendo necessário uma mudança cultural para apoiá-las e garantir práticas respeitadas com os clientes.

Kash (2020) destaca que a ausência de uma formação específica em gênero entre os planejadores leva a uma compreensão equivocada sobre a incidência, causa e repercussões da importunação sexual no transporte coletivo. Diante desse cenário, sugere uma estratégia que visa corrigir essas percepções e estabelecer uma base sólida para a implementação de políticas de transporte equitativas. Essa estratégia consiste, à longo prazo, na formação e capacitação dos planejadores e, à curto prazo, no fornecimento de dados confiáveis para embasar decisões e ações.

A ausência de liderança política capaz de impulsionar perspectiva de gênero no planejamento e na operação do transporte também é ressaltada por Forsdike *et al.* (2024). Além disso, acrescentam que a instabilidade organizacional, caracterizada pela alta rotatividade de funcionários, frequentes reestruturações e falta de preparo das equipes, gera obstáculos consideráveis ao progresso dessa abordagem devido à falta de continuidade e responsabilidade.

Lozano-Torres (2021) investiga como a igualdade de gênero é abordada em nível local pelas autoridades de planejamento urbano, através da análise do plano de desenvolvimento municipal de cidades colombianas. O estudo destaca a necessidade de promover a participação política e a ocupação dos cargos de liderança por mulheres, enfatizando que isso deve ser acompanhado pela definição de indicadores e metas mensuráveis. No entanto, constatou-se que apenas as grandes cidades expressaram a intenção de melhorar a qualidade da participação feminina na tomada de decisões.

A pesquisa revela ainda que nenhuma das cidades analisadas possui um programa de igualdade de oportunidades de contratação e, embora a maioria defina indicadores e responsáveis para avaliar o progresso em direção à igualdade de gênero, poucas destinam um orçamento específico para alcançá-los (LOZANO-TORRES, 2021).

Na Colômbia, embora o enfoque de gênero tenha respaldo legal, muitas cidades os reconhecem apenas superficialmente, sem efetivamente desenvolvê-los. Lozano-Torres (2021) aponta que as aspirações de igualdade de gênero frequentemente ficam limitadas a declarações de intenção, sem estratégias concretas apoiadas por evidências, orçamento definido e atribuição de responsabilidades. A falta de progresso nessas aspirações é frequentemente atribuída à carência de apoio técnico ou político adequado.

3. CENÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

Neste capítulo, será apresentada uma breve contextualização do cenário do transporte público brasileiro, abordando a estrutura de gestão e as diretrizes relacionadas às questões de gênero.

3.1 Estrutura de gestão

A Constituição Federal de 1988, ao conferir ao transporte coletivo o *status* de serviço público de interesse social e dotado de caráter essencial, destaca a relevância intrínseca desse serviço para a sociedade. No entanto, a alocação de competências para sua gestão apresenta nuances no texto constitucional. Segundo a Carta Magna, o transporte coletivo é atribuição do município, enquanto à União cabe a responsabilidade de instituir diretrizes para o transporte urbano (BRASIL, 1988).

Essa distribuição de competências ressalta a descentralização administrativa prevista na Constituição Federal, concedendo aos municípios o papel de organizar e fornecer, direta ou indiretamente por meio de concessão ou permissão, o serviço de transporte público. Contudo, essa atribuição ganha contornos desafiadores diante da disparidade estrutural entre os 5.570 municípios brasileiros. De acordo com os resultados da Pesquisa de Informações Básicas Municipais - MUNIC 2020, a maioria enfrenta dificuldades na gestão do transporte, com estruturas subordinadas a secretarias do executivo municipal ou combinadas a outros setores (IBGE, 2021).

Apenas 15% dos municípios brasileiros contam com uma secretaria exclusivamente voltada para o transporte, sendo a maioria destes de grande porte. Em contraste, mais de 26% declararam não possuir nenhum órgão dedicado à gestão das políticas de transporte (IBGE, 2021). Essa diferença evidencia a necessidade de fortalecimento dessas estruturas em diversos locais.

Além das questões estruturais, a pesquisa revela uma disparidade de gênero na liderança desses órgãos. Em 2020, entre os municípios com alguma estrutura, 89,2% dos cargos eram ocupados por homens (IBGE, 2021). Essa observação ressalta a importância de considerar a equidade de gênero na gestão pública, promovendo a diversidade e a

representatividade em todos os níveis de tomada de decisão.

É relevante destacar que o ingresso na administração pública é um processo multifacetado, influenciado por princípios constitucionais, legislação específica e práticas consolidadas ao longo do tempo. O concurso público, preconizado pela Constituição Federal, é um método que visa garantir a imparcialidade e a competência na seleção de servidores. No entanto, é comum, especialmente em cargos de confiança que ocorra a nomeação direta ou até mesmo a indicação política.

3.2 Diretrizes do transporte coletivo

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecida pela Lei 12.587/2012, representa o principal instrumento jurídico para orientar o planejamento e a gestão da mobilidade nos municípios brasileiros, estabelecendo seus princípios, diretrizes e objetivos (BRASIL, 2012).

Embora a PNMU tenha como objetivo a redução das desigualdades e a promoção de cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, ela não aborda explicitamente as questões de gênero. Em seu texto são destacados princípios como acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, segurança nos deslocamentos das pessoas, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços. No entanto, não há menção às desigualdades de gênero, nem são mencionadas formas pelas quais poderiam ser combatidas.

No âmbito local, o Plano de Mobilidade Urbana é o principal instrumento para a implementação dos objetivos e diretrizes estabelecidos pela PNMU. Sua elaboração é exigida para municípios com mais de 20 mil habitantes ou que façam parte de regiões metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes. Porém, segundo levantamento do Ministério de Desenvolvimento Regional (BRASIL, 2024a), apenas 373 dos municípios obrigados a elaborá-lo o fizeram, o que equivale a 20% deles.

De acordo com a análise do conteúdo dos planos de mobilidade das capitais brasileiras realizada por Nunes e Silva (2020), as desigualdades de gênero e as propostas para combatê-las foram pouco abordadas. Isso evidencia que as questões de gênero não

costumam ser levadas em conta na produção desse instrumento tão importante, sendo uma pauta que começou a ganhar atenção apenas nos últimos anos.

Diante dos desafios enfrentados pelo transporte coletivo, foi proposto um novo marco regulatório para o setor, sob a forma de um projeto de lei federal. A minuta desse projeto de lei foi submetida a consulta pública em 2022, visando reestruturar e modernizar a regulamentação do transporte coletivo no país.

A proposta para o novo marco regulatório aborda diversos aspectos importantes, incluindo a diversificação de modelos de contratação de serviços de transporte público coletivo, instrumentos de financiamento ao setor e subsídios ao funcionamento desse tipo de serviço, além da adoção de padrões de qualidade para a prestação dos serviços. Com isso, busca-se oferecer a segurança jurídica necessária aos contratos de concessão do setor e definir padrões de qualidade para o serviço.

No entanto, as questões de gênero permanecem não sendo adequadamente abordadas na legislação proposta, sugerindo que o tema não recebeu atenção significativa por parte de seus redatores. Foram incluídas apenas duas menções sobre isso, uma entre as diretrizes em “Promoção da equidade de raça e gênero nas instituições de planejamento, operação, gestão e regulação do serviço de transporte público coletivo.” (BRASIL, 2023, Art.4, XVI) e outra entre os direitos dos passageiros em:

“Ter um sistema integrativo e não discriminatório que respeite a dignidade e a integridade física e pessoal de todos os cidadãos, independentemente de identidades de gênero, raça, orientação sexual, idade, diversidade de corpos, condições motoras, entre outros;” (BRASIL, 2023, Art.16, IX)

Desse modo, é essencial que, ao longo do processo de revisão e aprovação desse marco regulatório, considerem uma abordagem mais direta e específica em relação às disparidades de gênero na mobilidade urbana a fim de construir cidades mais equitativas.

4 METODOLOGIA

O presente estudo apresenta uma abordagem qualitativa, que visa aprofundar as percepções e a compreensão sobre o problema investigado por meio de uma pesquisa

exploratória (FLICK, 2013). Para coleta de dados, foi empregada a técnica de entrevistas, que privilegia a obtenção de informações através da fala individual, a qual revela condições estruturais, sistemas de valores, normas e símbolos e transmite, por meio de um porta voz, representações de determinados grupos (MINAYO, 1994).

Optou-se pela entrevista semiestruturada, em que o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre sua experiência a partir do foco principal proposto pelo pesquisador. Esta técnica é desenvolvida com base em um roteiro de questões abertas e permite que o pesquisador adicione novas questões conforme o interesse e a possibilidade de agregar valor aos resultados da pesquisa (MALHOTRA, 2006).

O roteiro utilizado para orientação das entrevistas, disponibilizado no Anexo 1, foi elaborado a partir dos principais elementos do referencial teórico. Ele contém questionamentos que buscam caracterizar as instituições envolvidas no planejamento do sistema de ônibus em municípios brasileiros, assim como compreender o atual contexto do planejamento com enfoque em gênero, as ações específicas implementadas e os desafios enfrentados.

Por se tratar de uma pesquisa qualitativa, não foi necessário empregar um processo de amostragem probabilística, nem um grande número de entrevistados (MALHOTRA, 2006). Assim, a amostra selecionada foi do tipo não probabilístico e definida por acessibilidade e variedade.

A Tabela 2 apresenta os 16 selecionados e algumas características que evidenciam o cuidado da pesquisadora em compor uma amostra diversa. Foram incluídos, por exemplo, tanto municípios de diferentes portes e regiões do país, quanto entrevistados com perfis variados em relação ao gênero, experiência e nível hierárquico. É importante destacar que todos os entrevistados atuam em instituições cujas atribuições incluem o planejamento do transporte público por ônibus.

Além disso, essas instituições integram o Grupo de Benchmarking QualiÔnibus, uma iniciativa coordenada pelo WRI Brasil desde 2017. Este grupo é composto por cidades, agências metropolitanas e empresas operadoras de ônibus, todos comprometidos com a melhoria da qualidade do transporte coletivo com foco no cliente.

Além de participarem de encontros periódicos, os membros do grupo têm acesso ao suporte de organizações renomadas na área e a ferramentas padronizadas que facilitam a troca de experiência e a identificação de boas práticas, como a coleta anual dos Indicadores de Qualidade e a aplicação da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus. A utilização dessas metodologias padronizadas não apenas incentiva a replicação de ações em diferentes sistemas de transporte, mas também torna mais efetiva a busca por soluções compartilhadas para desafios históricos do transporte coletivo.

Tabela 2 - Informações do grupo amostral

Município	Habitantes (IBGE, 2023)	Instituição	Perfil do entrevistado*
São Paulo (SP)	11.451.999	SPTrans	Homem, 10 anos, CT
Rio de Janeiro (RJ)	6.211.223	SMTR	Homem, 4 anos, CT
Fortaleza (CE)	2.428.708	ETUFOR	Homem, 30 anos, CG
Belo Horizonte (MG)	2.315.560	SUMOB	Homem, 2 anos, CG
Recife (PE)	1.488.920	Grande Recife Consórcio de Transporte	Mulher, 40 anos, CG
Goiânia (GO)	1.437.366	CMTC	Mulher, 2 anos, CT
Porto Alegre (RS)	1.332.845	EPTC	Mulher, 23 anos, CT
Campinas (SP)	1.139.047	EMDEC	Homem, 15 anos, CG
Teresina (PI)	866.300	STRANS	Homem, 4 anos, CT
Uberlândia (MG)	713.224	SETTRAN	Mulher, 7 anos, CG
Aracaju (SE)	602.757	SMTT	Mulher, 6 anos, CG
Rio Branco (AC)	364.756	RBTrans	Homem, 8 anos, CT
Blumenau (SC)	361.261	SMTT	Homem, 30 anos, CT
Ponta Grossa (PR)	358.371	SMIP	Homem, 13 anos, CG
Palmas (TO)	302.692	SESMU	Mulher, 24 anos, CG
Novo Hamburgo (RS)	227.646	SDUH	Homem, 2 anos, CT

(*) gênero, tempo na instituição e tipo de cargo ocupado (CG - cargo de gestão e CT - cargo técnico)

Fonte: Elaboração própria (2024)

As entrevistas foram realizadas, no mês de janeiro de 2024, em formato online, através da plataforma *Zoom*, a fim de permitir o alcance de cidades de diversas regiões do país.

Estas duraram, em média, 45 minutos e foram gravadas, com autorização dos participantes, para posterior transcrição e análise.

Por fim, quanto ao tratamento e análise dos dados, optou-se pela análise de conteúdo que Holisti (1968) define como um conjunto de técnicas que visa fazer inferência de forma sistemática e objetiva para identificar características específicas ou mensagens. Esta utiliza materiais textuais que podem ser, inclusive, resultado de transcrições de entrevistas ou anotações das observações do pesquisador.

5 RESULTADOS

Neste capítulo, serão apresentados os resultados obtidos a partir da análise do conteúdo das entrevistas conduzidas com membros das equipes responsáveis pelo planejamento e gestão do sistema de ônibus dos municípios selecionados.

5.1 Estrutura institucional do transporte

A amostra entrevistada revela a diversidade de estruturas de gestão do transporte, englobando tanto órgãos de administração direta, como as secretarias, quanto de administração indireta, como autarquias, sociedades de economia mista e empresas públicas, conforme ilustrado no Quadro 2.

Notou-se que as secretarias exclusivas de transporte estão predominantemente nos municípios com maior população e, em alguns casos, atuam em conjunto com outros órgãos de administração indireta. Essa coexistência promove um planejamento integrado, onde a administração direta define diretrizes e políticas gerais, enquanto a administração indireta implementa projetos específicos com maior autonomia e agilidade. Além disso, essa estrutura permite a formação de um corpo técnico mais robusto e especializado, favorecendo a execução de projetos complexos com maior qualidade e competência.

Quadro 2 – Estrutura institucional de transporte nos municípios entrevistados

Estrutura		São Paulo	Rio de Janeiro	Fortaleza	Belo Horizonte	Recife	Goiânia	Porto Alegre	Campinas	Teresina	Uberlândia	Aracaju	Rio Branco	Blumenau	Ponta Grossa	Palmas	Novo Hamburgo
		Administração direta	Secretaria exclusiva														
Secretaria em conjunto com outras políticas setoriais																	
Setor subordinado a outra secretaria																	
Administração indireta	Autarquia																
	Empresa pública																
	Sociedade de economia mista																

Fonte: Elaboração própria (2024)

Nos municípios de menor porte populacional, a gestão do transporte tende a ser integrada a outras políticas setoriais, visando a otimização de recursos. No entanto, a complexidade das temáticas de mobilidade urbana, transporte e trânsito exige interações e conhecimentos específicos em todas as fases de planejamento e execução (MORAIS e SANTOS, 2020). Nesse contexto, Palmas e Novo Hamburgo relataram desafios decorrentes de suas estruturas organizacionais.

Em Novo Hamburgo, a gestão da mobilidade urbana e do transporte público está vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, enquanto a de trânsito é responsabilidade da Secretaria de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários. Essa estrutura fragmentada, com temas correlatos distribuídos em secretarias distintas, provoca um distanciamento de áreas afins e uma abordagem menos integrada dos problemas e soluções.

Em Palmas, por outro lado, a Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana desempenha o papel de órgão responsável pelo planejamento e gestão da segurança pública e da mobilidade urbana, ambos temas de alta complexidade. Essa configuração

pode levar à priorização de questões não relacionadas ao setor de mobilidade urbana, muitas vezes devido ao menor conhecimento específico do gestor público nesse campo. Tal cenário pode impactar negativamente diversos processos como a identificação de problemas, o planejamento de abordagens técnicas, a alocação de recursos financeiros e humanos, além da coordenação interinstitucional. Inclusive, essa questão foi mapeada no Plano de Mobilidade, sendo proposta a reorganização da Prefeitura com a criação de uma estrutura específica para a gestão do sistema de mobilidade.

5.2 Diversidade nas equipes

Os dados coletados evidenciam a predominância masculina na liderança dos órgãos de gestão e planejamento de transportes abordados. A Tabela 3, adicionalmente, apresenta a distribuição por gênero da diretoria envolvida com o planejamento do transporte público dos órgãos analisados. Observou-se uma clara disparidade de gênero nessas áreas, com as mulheres constituindo minoria em todos os níveis de gestão, mas especialmente no nível superior.

Embora não tenha sido conduzida uma análise por cargo devido à variação na nomenclatura e estrutura das instituições, alguns entrevistados comentaram sobre a significativa desigualdade de gênero existente entre os agentes responsáveis pela fiscalização da operação. Este cargo, geralmente, abrange um maior contingente de funcionários, o que impacta diretamente o panorama de diretorias que compartilham as responsabilidades de planejamento e de fiscalização da operação, como é o caso da ETUFOR de Fortaleza, SMTT de Blumenau e SESMU de Palmas.

Como sou servidor de carreira, do tempo que tenho de casa já vi pelo menos umas cinco mulheres começarem e desistirem. [...] A gente faz muita pesquisa logo cedo, tipo 4h da manhã, 5h da manhã, em local distante, ermo, ou 10h da noite no ponto final da linha. [...] É um mundo machista, motorista, cobradores, todo o pessoal. Então hoje, no grupo que trabalha na rua, são três mulheres e dezoito homens, mais ou menos essa a proporção. (Blumenau - SMTT)

Tabela 3 - Diversidade de gênero nos órgãos entrevistados

Município - Instituição	Alta Gestão	Equipe	% de mulheres	Cargos de gestão	% de mulheres
São Paulo - SPTrans	Homem	92	42%	11	36%
Rio de Janeiro - SMTR	Mulher	24	21%	5	20%
Fortaleza - ETUFOR	Homem	*	*	*	*
Belo Horizonte - SUMOB	Homem	50	36%	10	40%
Recife - Grande Recife Consórcio de Transporte	Homem	*	*	*	*
Goiânia - CMTC	Homem	*	*	*	*
Porto Alegre - EPTC	Homem	*	*	*	*
Campinas - EMDEC	Homem	97	34%	12	25%
Teresina - STRANS	Homem	*	*	*	*
Uberlândia - SETTRAN	Homem	14	50%	3	33%
Aracaju - SMTT	Homem	13	54%	4	25%
Rio Branco - RBTrans	Homem	9	33%	1	0%
Blumenau - SMTT	Homem	31	16%	4	0%
Ponta Grossa - SMIP	Homem	25	44%	1	0%
Palmas - SESMU	Homem	10	25%	2	50%
Novo Hamburgo - SDUH	Mulher	9	0%	1	0%

(*) Não foi possível coletar as seguintes informações, pois os entrevistados não responderam a tempo e o portal da transparência não possuía os dados desagregados.

Fonte: Elaboração própria (2024)

Apesar da predominância masculina evidenciada nos órgãos analisados, observou-se a ausência de políticas de contratação voltadas para promoção de uma maior diversidade, tanto na equipe técnica quanto nos cargos de liderança.

Os entrevistados salientaram que o gênero não é um critério relevante na seleção dos candidatos. De maneira geral, as contratações ocorrem por meio de concurso público ou nomeação direta, seguindo as diretrizes estabelecidas pela Constituição Federal, de modo que a capacidade técnica, os interesses políticos e a disponibilidade desempenham um papel determinante. Assim, a disparidade de gênero no setor de transporte pode ser interpretada como um reflexo das estruturas sociais, evidenciadas em áreas de formação

predominantemente masculinas e em ambientes de trabalho que se revelam hostis e pouco atrativos para as mulheres.

Não existe uma política que incentive. Nesse sentido, o concurso público é democrático. [...] O nosso setor de fiscalização é predominantemente masculino. Acredito que tenha umas cinco mulheres de setenta fiscais. É por uma questão de adesão. As mulheres não aderem a essa função quando a prefeitura abre o concurso público. (Uberlândia - SETTRAN)

Então, quando a prefeita começou aqui em Palmas, ela veio muito com essa questão de colocar mais mulheres nos cargos, mas nem sempre é fácil, né? Por exemplo, como eu falei, tenho 20 mulheres e lá na superintendência os cargos [de liderança] são privativos, então só os agentes de trânsito podem assumir. Então não pode ter ninguém externo para ser chefe, e só tenho 20 mulheres. Com isso, às vezes fica muito ligado, nem tanto a questão da potencialidade, mas muito da disponibilidade, né? (Palmas - SESMU)

A questão de contratação para o corpo técnico esbarra no resultado do concurso. Então, teria a natureza do cargo, teria que formar mais mulheres. Daí o problema começa antes. [...] O gênero não é uma variável considerada. Para ser bem sincero, para funcionar teria que ter uma legislação, teria que ter uma lei dizendo que precisa de tantas mulheres. (Novo Hamburgo - SDUH)

Além disso, foi mencionado o potencial das ações afirmativas de gênero na promoção da inserção, participação e ascensão profissional igualitária. Essas medidas podem ser implementadas por meio de legislação específica e surgem como uma estratégia importante para enfrentar e superar as disparidades de gênero identificadas no setor, contribuindo para um ambiente de trabalho mais inclusivo. Nesse sentido, a SPTrans expressou o interesse em incorporar cotas afirmativas destinadas a mulheres e pessoas trans em futuros concursos públicos.

A SPTrans também enfatizou a relevância do papel desempenhado pelo Banco Mundial na promoção de políticas e práticas alinhadas ao desenvolvimento sustentável. Como desdobramento de projetos em parceria com essa instituição financeira, o órgão tem direcionado esforços internos para impulsionar a presença de lideranças femininas. Nesse sentido, merece destaque o programa "Formação de Líderes", no qual estão atualmente desenvolvendo um módulo específico voltado à capacitação de mulheres para ocuparem posições de gestão. Paralelamente, estão em fase de discussão para estabelecer metas e métricas de indicadores de gênero nos cargos de liderança.

É importante destacar que instituições financeiras internacionais, como Banco Mundial e

Banco Inter americano de Desenvolvimento, desempenham um papel significativo ao financiar projetos em países em desenvolvimento, estabelecendo metas específicas e indicadores mensuráveis para avaliar o sucesso das iniciativas. Esses projetos são avaliados para assegurar que estejam alinhados com os objetivos da instituição financeira, sendo submetidos a um monitoramento contínuo para acompanhar o progresso em relação às metas estabelecidas. Tal monitoramento é essencial para garantir a efetividade do investimento na melhoria das condições sociais e econômicas nas regiões beneficiadas.

Acredito que tem coisas que surgem como uma política muito proativa, muito visionária, né? Que, às vezes, os próprios gestores entendem e acabam abraçando. Mas, assim, o governo federal é muito importante nesse processo. Não só o governo federal, como as instituições financiadoras, principalmente, os bancos internacionais. Eles são muito importantes nesse processo pelas exigências, né? (Palmas - SESMU)

5.3 Sensibilização das equipes quanto às questões de gênero

Um dos grandes desafios na promoção de políticas de equidade e inclusão é sensibilizar todas as pessoas envolvidas sobre a importância dessa causa e incentivar o seu engajamento. Inclusive, é essencial que essa sensibilização ocorra em todos os níveis hierárquicos, preferencialmente iniciando pelas lideranças para garantir seu envolvimento. O objetivo é que todos compreendam o impacto das desigualdades na sociedade, especialmente nos grupos mais vulneráveis, e nas próprias instituições de transporte. No entanto, como evidenciado no Quadro 3, essa prática não é comum entre as instituições entrevistadas.

Quadro 3 – Ações de sensibilização das equipes quanto às questões de gênero nos municípios entrevistados

Medidas	São Paulo	Rio de Janeiro	Fortaleza	Belo Horizonte	Recife	Goiânia	Porto Alegre	Campinas	Teresina	Uberlândia	Aracaju	Rio Branco	Blumenau	Ponta Grossa	Palmas	Novo Hamburgo
Oferecimento de treinamento básico para os funcionários sobre o tema																
Participação em evento de capacitação sobre o tema																

Fonte: Elaboração própria (2024)

A SPTrans se destacou por ser a única instituição a oferecer capacitação para os servidores visando a compreensão da interseccionalidade entre gênero e raça. O curso, intitulado "Gênero e Raça na Mobilidade Urbana", foi desenvolvido em colaboração com outras instituições como parte de um projeto conduzido pelo Banco Mundial e, posteriormente, foi integrado ao treinamento básico oferecido aos funcionários da SPTrans. Além disso, algumas áreas conduzem outros treinamentos recorrentes, em parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania, com foco na promoção da igualdade racial, de gênero e para atender às necessidades da população LGBTQIAP+.

Por outro lado, Aracaju, Palmas e Novo Hamburgo participaram do Projeto "AcessoCidades", iniciativa da Frente Nacional de Prefeitos em parceria com outras duas organizações internacionais e cofinanciamento da União Europeia. Esses municípios foram selecionados para receber apoio técnico visando o desenvolvimento de políticas de mobilidade que promovam a acessibilidade urbana e reduzam desigualdades. Como parte dessa iniciativa, durante o primeiro semestre de 2023, foram conduzidas oficinas intersetoriais e participativas, com ênfase nos aspectos de raça, classe e gênero no contexto da mobilidade urbana.

Essas oficinas envolveram a participação de diversos segmentos da sociedade, desempenhando um papel crucial na sensibilização para as complexas questões sociais que influenciam a mobilidade e o acesso a oportunidades. Essas iniciativas foram fundamentais para proporcionar aos principais agentes da gestão pública uma compreensão mais profunda dos desafios enfrentados em cada região. No entanto, embora tenham proporcionado novas perspectivas, as oficinas também suscitaram reações variadas, que iam desde empatia até ceticismo e resistência em relação à necessidade de ações específicas. Isso ressalta a importância da representatividade desses grupos na administração pública, uma vez que suas vozes são essenciais para garantir políticas inclusivas e eficazes.

Foi interessante, que até a oficina acontecer, também não conseguia visualizar muito esse efeito prático. E, assim, até dentro da secretaria eu ouvi alguns comentários, assim, às vezes, justamente por não entender, por não vivenciar, falar 'mas o transporte tem que ser para todo mundo, não é só para negro, não é só para mulher', sabe essas coisas. [...] E eu também, eu falei 'Nossa, que bacana', mas quando a gente fez essas oficinas, eu falei assim, 'Nossa, a minha realidade também é muito diferente né?' Porque eu sou mulher, classe média, tenho acesso a algumas coisas, sou branca, né? Por mais que eu venha de uma

origem simples, humilde, mas ainda assim, o meu contexto é diferente, né? E isso estava fazendo com que a gente não enxergasse o óbvio, né? (Palmas - SESMU)

Inclusive, surgiu a indagação sobre a real absorção desses conceitos e como serão efetivamente integrados à gestão do transporte público.

Então, teve uma sensibilização do pessoal, só que, enfim, também tem que ver como isso foi absorvido e como isso vai passar para a gestão, né? Daí é outra história. [...] Mas o assunto está introduzido, praticamente, para todas as pessoas das Diretorias de Transporte Público e Mobilidade Urbana. (Novo Hamburgo - SDUH)

5.4 Planejamento do sistema de ônibus

Conhecer o perfil sociodemográfico dos passageiros de ônibus é fundamental para o planejamento do sistema de transporte público. Essa compreensão permite aos planejadores adequar os serviços às necessidades específicas da população, garantindo maior eficiência e satisfação. Além disso, ao entender as características demográficas, como gênero, idade, renda e raça dos usuários, podem desenvolver políticas e estratégias que promovam a inclusão social e equidade no acesso ao transporte público.

Essas informações podem ser obtidas pelos planejadores por meio de pesquisas de campo e análises de dados de bilhetagem eletrônica, que fornecem dados demográficos e padrões de viagem dos usuários. Essa abordagem baseada em dados é fundamental para garantir que o transporte público atenda às necessidades variadas e em constante mudança da população.

São Paulo se destacou pelo conhecimento do perfil dos passageiros do sistema de ônibus e por incorporar essas informações nos estudos e propostas realizados.

Então, hoje, praticamente todos os projetos que a gente começa, tudo que a gente faz, proposta de linha, de terminal, de corredor de ônibus e assim por diante, a gente sempre traz a caracterização socioeconômica da população. Tanto usando os dados da Pesquisa O/D, quanto complementando com a análise da bilhetagem e com o perfil da pesquisa [de satisfação] que a gente tem também. (São Paulo - SPTrans)

Municípios como Palmas e Goiânia demonstram ter conhecimento sobre o perfil dos usuários baseado em pesquisas de origem e destino, enquanto outros, como Porto Alegre,

Uberlândia, e Fortaleza, possuem como referência pesquisas de satisfação realizadas recentemente. Adicionalmente, Ponta Grossa tem noção de alguns aspectos do perfil e do padrão de viagem por meio da bilhetagem eletrônica. Entretanto, observou-se que a maioria dos municípios aparenta não utilizar essas informações de maneira eficaz no processo de planejamento.

A Tabela 4 oferece uma visão geral das pesquisas realizadas voltadas ao planejamento e à qualidade do sistema de ônibus, com destaque para as Pesquisas de Origem e Destino e as Pesquisas de Satisfação. Além dessas, também são conduzidas pesquisas operacionais pontuais para orientar intervenções no sistema de ônibus, que possibilitam a avaliação do desempenho técnico de frota, viagens, pontos de parada, oferecendo dados para ajustes e melhorias específicas.

Tabela 4 - Pesquisas realizadas nos municípios entrevistados voltadas ao planejamento

Município	Pesquisa Origem e Destino	Pesquisa de Satisfação
São Paulo (SP)	Domiciliar em 2017	Pesquisa própria (anual desde 2013)
Rio de Janeiro (RJ)	Domiciliar em 2013	-
Fortaleza (CE)	Domiciliar em 2019	QualiÔnibus (bianaual - 2018/2021/2022)
Belo Horizonte (MG)	Em 2012	QualiÔnibus (2019)
Recife (PE)	Em 2018	Pesquisa de Opinião (anual, mas descontinuada em 2017)
Goiânia (GO)	Online em execução	QualiÔnibus (2022)
Porto Alegre (RS)	Em 2023	QualiÔnibus (anual desde 2018)
Campinas (SP)	Em 2011	QualiÔnibus (2023)
Teresina (PI)	Domiciliar em 2019	Pesquisa em mídias sociais (2021)
Uberlândia (MG)	Em 1987	QualiÔnibus (anual desde 2018)
Aracaju (SE)	Em 2009	-
Rio Branco (AC)	Embarcada em 2007	-
Blumenau (SC)	Domiciliar em 2016	QualiÔnibus (2023)
Ponta Grossa (PR)	Embarcada em 2018	QualiÔnibus (2023)
Palmas (TO)	Domiciliar em 2022	QualiÔnibus (2022)
Novo Hamburgo (RS)	Telefônica em 2018	QualiÔnibus (2023)

Fonte: Elaboração própria (2024)

A pesquisa de origem e destino se destacou pela sua relevância no planejamento estratégico do transporte. Contudo, devido à considerável demanda por recursos, costuma ser realizada com menos frequência do que seria ideal e raramente é estratificada por gênero, o que compromete a representatividade desses grupos. Embora as informações sobre gênero e raça sejam coletadas, geralmente são pouco exploradas na análise da mobilidade dos municípios.

É importante reconhecer que o setor de transportes passou por significativas transformações na última década, deixando a maioria das pesquisas de origem e destino desatualizadas. Portanto, é urgente a realização de novas pesquisas que retratem a mobilidade atual, especialmente após a pandemia e com a presença de novos atores, como as empresas de *ridesourcing*.

Só que eles [empresa de consultoria] fizeram pesquisa, digamos, antes da pandemia e a gente entende que tem algumas divergências em relação ao momento atual. A demanda caiu, algumas coisas mudaram, novos modais surgiram, não sei se no Rio, mas aqui em Fortaleza o moto Uber... [...] Tá absurdo aqui. A gente anda na rua, aí a cada 10 motos que passam, 5, 6 são moto Uber. Fora os outros que também rodam, né? (Fortaleza - ETUFOR)

Nesse contexto, a bilhetagem eletrônica é uma base de dados interessante a ser explorada no processo de planejamento, possibilitando a realização de análises diversas e mais frequentes. Atualmente, vários municípios estão considerando assumir a gestão da bilhetagem eletrônica motivados por diversos fatores, incluindo ter mais controle sobre o sistema, aumentar a transparência, implementar sistemas integrados e ter mais flexibilidade para adaptar o sistema às necessidades locais.

O Rio de Janeiro, Ponta Grossa e Novo Hamburgo são exemplos de municípios que recentemente lançaram licitações da bilhetagem eletrônica com esse propósito. Nesse sentido, Ponta Grossa apontou a importância do cuidado necessário com o cadastro dos usuários e do engajamento de todos os envolvidos, visando garantir a confiabilidade e o aproveitamento dos dados.

Então, a gente teve um trabalho gigante, porque as pessoas que cadastram não tinham a preocupação de fazer o cadastro certo. A gente teve que arrumar todos os cadastros, uns 260 mil, as pessoas marcavam tudo como feminino. Porque elas não estavam nem aí, elas não entendiam a importância. Às vezes, uma conscientização, nesse caso, seria muito importante, porque elas colocavam o

dado de qualquer jeito. ‘Masculino e feminino, para que alguém vai querer usar isso?’ Então, a gente teve que arrumar manualmente isso aqui, a gente arrumou para ter essa diferença. E onde estão usando? Por exemplo, quando tem relato de assédio em tal ônibus, será que tem alguma coisa na linha que influencia? Não tem. Então, a gente começou primeiro separando essa questão de gênero. Estamos separando agora por faixa etária. (Ponta Grossa - SMIP)

Por outro lado, a pesquisa de satisfação desempenha um papel fundamental no planejamento e na melhoria contínua do transporte coletivo, uma vez que permite às autoridades entender as percepções dos passageiros e, com isso, embasar a tomada de decisões mais assertivas e eficazes. Além disso, possibilita o monitoramento das ações implementadas ao longo do tempo.

Como pode ser observado na Tabela 4, a maioria dos municípios analisados apresenta interesse pelas pesquisas de satisfação e pelos *insights* que as mesmas podem proporcionar. Enquanto alguns municípios já as realizam há anos, consolidando uma série histórica valiosa, outros começaram a investir nelas recentemente, impulsionados principalmente pela atual conjuntura do transporte público e necessidade de melhoria da qualidade do serviço.

Por fazerem parte do Grupo de Benchmarking QualiÔnibus, a maioria dos participantes adota uma metodologia padronizada que facilita a comparação e a identificação de boas práticas. Além disso, contam com o auxílio do WRI Brasil nas etapas de planejamento, treinamento de pesquisadores e análise de resultados. Esse apoio, por sua vez, é particularmente importante para municípios que possuem um corpo técnico reduzido e/ou que carecem de experiência com esse tipo de pesquisa.

A gente fez as pesquisas através da WRI Brasil. A gente aplicou agora, no mês de novembro, e semana que vem sai o resultado. Foi a nossa primeira [pesquisa de satisfação], então a gente contratou a faculdade aqui para que fizessem a [aplicação da] pesquisa para nós, porque a gente não tem nenhuma experiência com isso. (Blumenau - SMTT)

A Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus é conduzida por meio de uma amostragem que considera o número de linhas e a demanda. No entanto, a seleção dos passageiros é realizada de forma sistemática e aleatória, o que pode limitar a representatividade estatística de certos grupos e restringir algumas análises.

É importante mencionar que os responsáveis pela pesquisa têm acesso aos dados

coletados por meio de uma plataforma dedicada, além de receberem um relatório elaborado pelo WRI Brasil, que detalha os resultados e inclui análises gerais estratificadas por gênero. Essas análises permitem que os planejadores identifiquem discrepâncias na percepção e satisfação dos passageiros. Inclusive, foi observado que as mulheres tendem a ser mais críticas em suas avaliações, indicando as suas necessidades específicas, como exemplificado nas falas a seguir.

Elas avaliavam de forma mais baixa esses aspectos de segurança e conforto. De forma geral, quando nós estratificamos por gênero, mulheres sempre tinham uma visão mais negativa da operação do transporte coletivo. Só isso que nós observamos, assim, de diferente. (Goiânia - CMTC)

Comparando a satisfação geral com o sistema em relação ao gênero, a das mulheres é 5,4, enquanto a dos homens é 5,9. A satisfação delas é menor, né. O fator de qualidade com maior diferença foi o conforto dos terminais. Os homens acham mais confortável que as mulheres. Então, 6,2 para o homem e 5,4 para as mulheres em relação aos terminais. Nos demais itens é bem próximo. Então, foi o conforto dos terminais. Talvez porque elas fiquem mais tempo, né? Ou talvez porque elas façam mais transbordos, ou também saiam de localidades mais distantes e tenham que passar mais por terminais, né? Mas eu vejo uma tendência que sempre a nota de satisfação delas é menor. Seja por alguns décimos, mas é menor. [...] A administração dos terminais aqui solicitou que a gente fizesse esse módulo detalhado porque ela quer fazer ações em cima desse resultado. Inclusive, definir plano de negócios, serviços que podem ser ofertados nos terminais. E aí, nesse momento claro que o gênero para eles vai ser super importante. (Uberlândia - SETTRAN)

No entanto, muitas vezes essas análises estratificadas por gênero são pouco exploradas para o desenvolvimento de ações, como comentou o entrevistado de Fortaleza: “A gente identifica os problemas de uma forma geral, não especificando realmente se para mulher, por gênero. [...] Mas quando vem a solução, a gente busca de uma maneira geral.”.

Não, aqui nunca foi tomada nenhuma ação assim, eu até conheço algumas ações em outras cidades em relação ao ônibus rosa, ônibus mais seguros, programas de segurança entre mulheres. Já tentou trazer até aquele aplicativo Nina, mas, assim, ainda não foi levado pra frente, né, um planejamento assim mais bem executado, nenhuma ação desse tipo até o momento. Então, até o momento, nosso transporte é tratado de forma universal, os usuários são todos tratados de forma igualitária, ônibus com tratamento diferenciado aqui é em questão de acessibilidade, né, pessoas com deficiência e idosos. (Goiânia - CMTC)

5.5 Ações específicas com enfoque em gênero

As ações voltadas para melhoria da gestão e operação do transporte público por ônibus, com um olhar sensível para as questões de gênero, foram predominantemente

relacionadas à segurança. No entanto, também foram identificadas práticas que, embora não tenham sido especificamente impulsionadas por essa questão, têm o potencial de influenciar a percepção e o uso do transporte público, especialmente das mulheres. O Quadro 4 apresenta um panorama das principais ações desenvolvidas nos municípios entrevistados.

Quadro 4 - Ações específicas com enfoque em gênero nos municípios entrevistados

Medidas	São Paulo	Rio de Janeiro	Fortaleza	Belo Horizonte	Recife	Goiania	Porto Alegre	Campinas	Teresina	Uberlândia	Aracaju	Rio Branco	Blumenau	Ponta Grossa	Palmas	Novo Hamburgo
Campanha de conscientização e/ou combate ao assédio sexual																
Processo de denúncia estruturado																
Ferramentas de denúncia de assédio sexual no transporte coletivo																
Treinamento de motoristas																
Paradas seguras																
Câmera nos veículos																
Presença de vigilância																
Permissão de parada dos veículos fora dos locais determinados no período noturno																
Veículos (ou áreas) exclusivos para mulheres																
Veículos adaptados																
Integração temporal																
Benefício tarifário																

Fonte: Elaboração própria (2024)

Como mencionado anteriormente, a importunação sexual é uma preocupação significativa para as mulheres no uso do transporte público. Antigamente, ela era tratada apenas como uma contravenção penal, mas a partir de 2018, com a promulgação da Lei nº 13.718/18, passou a ser configurada como um crime, sujeito a pena de 1 a 5 anos de reclusão (BRASIL, 2018). Desde então, esta questão tem recebido maior atenção por parte dos gestores públicos.

No entanto, observou-se que a dimensão desse problema ainda é má compreendida e minimizada por alguns planejadores devido à subnotificação das ocorrências no transporte público, como exemplificado na fala de alguns entrevistados.

Não sei se infelizmente ou felizmente, a gente não tem caso de assédio sexual nos ônibus. Pelo menos nada documentado, nada registrado. Pode ser que haja, mas a gente não tem registro disso. [...] Se alguém tiver conhecimento, pode ser o Ministério Público. Mas para nós, na RBTrans, ainda não temos caso registrado disso, ainda bem. (Rio Branco - RBTrans)

Não, não temos [campanhas de comunicação]. É porque, assim, não temos o histórico. É raro o caso onde falam de assédio, bem raro. [...] Pois é, para nós é bom isso. Ou [a denúncia] não chega, né? Nem em delegacia. São raros os casos de que tem assédio num ônibus ou alguma coisa parecida no transporte. Não temos histórico né? (Blumenau - SMTT)

A gente teve a implantação de adesivos no interior do veículo, dizendo que era assédio, para denunciar. Isso foi feito no ano passado. Não que isso [casos de importunação sexual] fosse um problema no município, né? A gente não teve, se eu não me engano, a gente não teve nenhuma denúncia de assédio no transporte público. Foi mais seguindo essa tendência de informação, né? (Novo Hamburgo - SDUH)

A subnotificação desses incidentes contribui para a invisibilidade do problema, tornando-o menos prioritário para os planejadores diante dos diversos desafios que o sistema de ônibus enfrenta atualmente. Para uma compreensão mais profunda e adoção de medidas mais assertivas, é imprescindível que as ocorrências sejam denunciadas, possibilitando a construção de uma série histórica confiável.

Nesse sentido, a medida mais comum adotada foi a realização de campanhas educativas para estimular a denúncia de assédio no transporte coletivo, juntamente com campanhas de conscientização sobre a relevância do tema. Contudo, a extensão dessas ações variou entre os municípios entrevistados. Em alguns casos, são campanhas permanentes e continuadas como a campanha “Ponto final ao abuso sexual nos ônibus de São Paulo”, enquanto em outros são ações pontuais e planejadas próximo a datas comemorativas, por exemplo. Tais campanhas geralmente incluem materiais afixados nos ônibus e terminais informando os canais de denúncia disponíveis.

Quatro municípios se destacaram por utilizarem a tecnologia como aliada para lidar com esse problema, conforme apresentado na Tabela 5. Embora essas ferramentas estejam disponíveis há alguns anos, observou-se a necessidade de difundi-las mais entre os

usuários do transporte coletivo a fim de amplificar seus impactos.

A gente perguntou na nossa penúltima pesquisa se as pessoas conheciam o aplicativo [Salve Maria]. E nós tivemos um resultado que não foi satisfatório. Muitas pessoas não conhecem. Ou mesmo não se interessam, né? Porque houve bastante divulgação na mídia na época do lançamento. [...] E agora nós pretendemos incluir o endereço do aplicativo Salve Maria no aplicativo do transporte público. Para pelo menos a gente incentivar que mais mulheres baixem o aplicativo. (Uberlândia - SETTRAN)

Tabela 5 - Ferramentas de denúncia de assédio sexual no transporte coletivo

Município	Ferramenta (Ano de implementação)	Descrição
Fortaleza (CE)	NINA (2018)	Ferramenta de mapeamento das denúncias de importunação sexual no transporte coletivo, ajudando a identificar as linhas e os pontos mais críticos do sistema de ônibus. O acesso pode ser feito pelo aplicativo Meu Ônibus, além de estar disponível também por um número no WhatsApp.
Belo Horizonte (MG)	Botão do Assédio (2018)	Para acionar o dispositivo presente nos veículos, o caso de importunação sexual deve ser comunicado ao motorista. Por meio do GPS, o Centro Integrado de Operações de Belo Horizonte envia uma viatura da Guarda Municipal para interceptar o veículo e conduzir os envolvidos à Delegacia de Mulheres.
Campinas (SP)	Botão de Emergência na Luta contra o Assédio (BELA) (2021)	Recurso disponível no aplicativo da EMDEC para atender os casos de importunação sexual. Ao ser acionado, o botão mostra as linhas que circulam na região, com base na localização do celular, para que o denunciante selecione o local da ocorrência. A Central de Operações da Guarda Municipal recebe a denúncia e com o acesso ao itinerário e à localização em tempo real organiza a abordagem ao ônibus.
Uberlândia (MG)	Salve Maria (2019)	Aplicativo desenvolvido pela prefeitura para denúncia de abuso dos mais diversos tipos no município. Permite informar se o caso está ocorrendo no exato momento da denúncia e acionar a presença policial, através do botão de pânico.

Fonte: Elaboração própria (2024)

Observou-se também a importância de estabelecer procedimentos de denúncia estruturados, promover a coordenação e parceria entre diferentes instituições e órgãos governamentais envolvidos, além de disponibilizar espaços específicos, com

profissionais qualificados, para o atendimento às mulheres como o “Posto de Apoio às Mulheres”, em São Paulo, e a “Casa da Mulher”, em Uberlândia.

Considerando que os motoristas são o principal ponto de contato com os passageiros, é fundamental que sejam devidamente treinados para lidar com situações de importunação sexual e insegurança. Embora alguns municípios realizem capacitação dos motoristas sobre esse tema, é importante ressaltar que a responsabilidade de treinar esses funcionários geralmente recai sobre as empresas operadoras, sem que haja um padrão ou obrigatoriedade dos treinamentos que devem ser oferecidos.

Entre as medidas preventivas, a mais comum foi a autorização para que as mulheres, e eventuais grupos vulneráveis, desembarquem fora dos pontos de parada no período noturno. Em alguns municípios, essa permissão também se estende ao embarque. No entanto, foi observada uma dificuldade no cumprimento da legislação por parte dos operadores, bem como na fiscalização por parte dos órgãos gestores. Isso evidencia a necessidade de treinamento e sensibilização dos motoristas em relação a esse assunto.

E essa [lei] das 21 horas, para desembarcar em qualquer local, já está vigente. Só que, assim, é uma reclamação que a gente tem recebido bastante, que os motoristas, em geral, não respeitam. A gente sempre tem que estar cobrando, porque existe a lei, mas é difícil, né? Então, a gente sempre está tentando notificar e punir o motorista que não cumpre, porque uma hora tem que entrar na cabeça deles, que é um direito, está na lei e precisa ser cumprido. (Ponta Grossa - SMIP)

Já uma medida que suscitou opiniões controversas entre os entrevistados foi a introdução de veículos ou espaços exclusivos para mulheres. Entre os municípios analisados, apenas dois implementaram serviços com segregação de gênero, ambos operando nos horários de pico dos dias úteis. Estes consistem na disponibilização de um espaço só para mulheres e crianças nos veículos do BRT do Rio de Janeiro a partir de 2021 e no estabelecimento, em 2023, de uma linha exclusiva para mulheres em Palmas.

No entanto, o impacto dessas iniciativas ainda é muito limitado, pois estão restritas a uma única linha e região específica, como ilustrado na entrevista de Palmas “Ele só está nessa linha principal, e acaba que, se você não está ao lado do Eixão [eixo principal da cidade], você vai ter que usar uma linha complementar que daí não tem [veículo exclusivo para mulheres].”

No Rio de Janeiro, o Programa BRT Rosa foi regulamentado como parte do Programa Permanente de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio no Transporte Público. Porém, foi relatado dificuldade para executar a medida e falta de respeito no cumprimento por parte dos demais passageiros.

Quando a gente vê, quase não é respeitado. Internamente já existe um adesivo ali explicando o horário e que o vagão traseiro ele é exclusivo das mulheres, mas quase não é respeitado. [...] E para o sistema BRT, é uma opinião pessoal, é bem difícil de você implementar isso naquela confusão do horário de pico, você não tem um vagão bem definido, como no metrô e na supervia. Então, assim, operacionalmente é um pouco mais complexo. (Rio de Janeiro – SMTR)

Em Palmas, apesar de não haverem dados que avaliem o impacto ou aceitabilidade dessa iniciativa, o serviço aparenta ser utilizado e bem aceito pelas usuárias de acordo com a fala da entrevistada: “Então, assim, não foi feita uma pesquisa, mas toda vez que eu vejo alguma reportagem, as mulheres falam muito bem. Às vezes encontro com um ou outro e eles falam sobre isso, que gostam do serviço.”. Além disso, por se tratar de uma operação pública está sendo realizado um edital para contratação de motoristas mulheres para atuarem nessa linha.

Outros planejadores também expressaram suas opiniões sobre esse tipo de medida. Há quem questione se, com a segregação dos espaços, esses comportamentos inapropriados não estariam sendo normalizados, ao invés de abordar efetivamente a questão da importunação sexual e vulnerabilidade das mulheres.

Olha, eu observo algumas políticas, inclusive de outros sistemas, e às vezes me preocupa se essas políticas não estariam muito mais promovendo uma separação de gênero do que um comportamento respeitoso, propriamente dito, vamos dizer, no ponto de vista de assédio, do ponto de vista de vulnerabilidade. Eu fico pensando em políticas como separar mulheres e homens em ônibus diferentes, em vagões de trem diferentes. Então, até que ponto a gente estaria normalizando que essas pessoas devem viver separadas? (Uberlândia - SETTRAN)

Por outro lado, há quem tenha uma visão mais positiva em relação a esse tipo de iniciativa, acreditando que poderia incentivar as mulheres a relatarem os problemas enfrentados no transporte coletivo.

É uma das campanhas que a gente quer colocar. A gente viu nas últimas reuniões do WRI, a questão de ônibus de outra cor. Ah, eu mesmo pensava que isso era besteira. Mas talvez não seja tão besteira, assim, sabe? Se a gente

conseguir fomentar em uma época, seja um mês só, que é outubro rosa, fazer um ônibus rosa. Então, isso fomenta, acho que o espírito feminino, aquela ideia diferente nas pessoas. E acho que o principal é as mulheres reportarem os problemas, principalmente, de assédio dentro do ônibus, que isso aí não é mais admissível. Então, tendo um ônibus rosa, tendo uma ideia diferente, elas se fortalecendo mais, instintivamente ela vai repassar para os órgãos competentes esses casos pra se melhorar o transporte. (Ponta Grossa - SMIP)

É interessante observar que a fala questionadora é expressa por uma mulher, enquanto a otimista é compartilhada por um homem. Essa dinâmica pode refletir as complexidades das questões de gênero na sociedade e como diferentes grupos podem perceber as soluções para esses problemas de maneira distinta. Isso ressalta a importância de promover diversidade nas equipes de planejamento, a fim de considerar uma variedade de experiências e pontos de vista na formulação de políticas e estratégias para o transporte público.

Além disso, a segurança pública geralmente é um dos aspectos com pior avaliação nas Pesquisas de Satisfação QualiÔnibus. Considerando a frota existente, vários municípios estão equipados com câmeras que podem ser utilizadas no desenvolvimento de um sistema de videomonitoramento em cooperação com órgãos de segurança.

Existem câmaras dentro dos ônibus sim e diminuiu muito a questão dos assaltos dentro do ônibus. Tanto é que zerou essa questão. Só que é aquela coisa, a nossa maior preocupação hoje em dia é o quê? É a pessoa que sai do ônibus. Se eu não tenho um terminal com infraestrutura adequada, nem uma polícia ali por perto, fica meio que incompleto o sucesso, né? (Aracaju - SMTT)

Notou-se também uma grande preocupação com a percepção de segurança no acesso ao transporte coletivo. A presença de vigilância demonstrou ser uma alternativa menos explorada entre os municípios devido a diversos desafios, como a extensão da área de cobertura, limitação de recursos, a necessidade de coordenação entre os órgãos responsáveis, dentre outros. Como exemplificado por um entrevistado: “Rio Branco não tem guarda municipal ainda, então a gente só conta com o apoio da PM, que é estadual, então apoio escasso, para dizer o mínimo.”

Nesse sentido, a medida que se destacou foi a requalificação dos pontos de parada e seus arredores. Isso inclui melhorias na iluminação, na infraestrutura do mobiliário urbano e na avaliação da realocação de pontos de parada, levando em consideração o ambiente e

uso do solo.

Então, eu acho que tudo começa pelo acesso, pelo ponto de ônibus que é a porta de entrada no sistema. Então, nós temos esse levantamento [da situação de todos os pontos de ônibus] e alguns dados dos locais, em que talvez foram pensados há muito tempo. O nosso sistema integrado é de 2006. Era uma época ainda fundamentalmente masculina, então se pensava muito nesse sentido de ‘vou colocar um ponto ali, porque ali tem muitas casas’. Mas não pensava ‘Está próximo de um poste?’, ‘Aqui está próximo de um comércio?’, ‘Tem uma câmera?’, ‘Até que horário fica aberto esse comércio?’, ‘Se alguma pessoa sofrer alguma situação de insegurança aqui, ela tem um lugar para ela se abrigar, para ela correr? Tem alguém para ela chamar?’. Então, a gente pensa com muito cuidado nisso, porque mais de 50% dos nossos passageiros são mulheres e às vezes elas pegam o ônibus antes das cinco da manhã e retornam após as oito da noite. Então, a gente tem essa questão de pensar no planejamento de onde vou colocar o ponto, hoje ela é muito mais criteriosa, e se posso tirar aquele ponto daquele lugar para levar para um lugar mais seguro. (Uberlândia - SETTRAN)

Geralmente não existe um procedimento padrão a ser seguido, portanto, tais iniciativas dependem da experiência e sensibilidade dos profissionais envolvidos.

Hoje, por exemplo, até por conta dos cursos e tudo mais, eu sei que o pessoal do planejamento operacional olha a iluminação muitas vezes quando vai escolher alguma rua, para ver qual ônibus, por onde o ônibus passa, por onde o ônibus não passa. Tem um pouco desse olhar, mas não é nada ainda controlado, quantificado e medido nesse sentido. A gente não sabe quantas ruas, por exemplo, estão bem iluminadas ou mal iluminadas e assim por diante. Esse tipo de controle a gente não tem dentro do planejamento. (São Paulo - SPTrans)

No entanto, muitas vezes são assuntos que não estão sob a responsabilidade direta das autoridades de transporte, exigindo a cooperação entre diferentes órgãos e um olhar sensível às questões de gênero por parte de todos.

Mas as questões especificamente de iluminação, uso do solo, aí não é mais nem da nossa responsabilidade, infelizmente ainda é muito cada um na sua caixinha e a gente não consegue planejar de forma integrada o transporte e o uso do solo, que é o mínimo que a gente deveria fazer. (Belo Horizonte – SUMOB)

Quando vem reclamações de passageiros, a gente passa por órgão competente, que é a Secretaria de Segurança, pra ela fazer a análise do local. Então, assim, como eles procedem, fazendo a análise, se eles pedem mais iluminação ou não, eu não consigo precisar. (Ponta Grossa - SMIP)

Em relação aos pontos de parada, muitos municípios possuem planos de ação continuada para instalação e manutenção dos mesmos, que podem incluir iluminação própria e câmeras de videomonitoramento. Nesse contexto, projetos que também se destacaram nos

últimos anos foram o “Parada Segura” de Fortaleza e o “Abrigo Amigo”.

O “Parada Segura” consistiu na requalificação dos pontos de parada de Fortaleza com maior índice de criminalidade, os quais foram identificados por meio do cruzamento dos dados de demanda e de crimes das Secretarias Municipal e Estadual de Segurança. Nesses locais, além da instalação de um novo modelo de abrigo e de câmeras de videomonitoramento ligadas à central da Guarda Municipal, foi realizada a requalificação física das calçadas e melhoria da iluminação pública do entorno. Além disso, dispõe de outras comodidades como wi-fi, entrada UBS e painéis com informação em tempo real.

O “Abrigo Amigo”, por sua vez, conta com um painel digital adaptado que permite a realização de chamadas de vídeo, em tempo real, entre qualquer usuário que se sinta vulnerável no ponto de parada à noite e atendentes de uma central de monitoramento. Esses painéis, equipados com câmeras, conexão com a internet, sensores noturnos e microfones, já foram instalados em alguns locais em São Paulo e Campinas.

Além de medidas relacionadas à segurança foram observadas a presença ou ausência de algumas características que poderiam favorecer o uso do transporte coletivo. Nesse caso, é importante ressaltar que não foram mencionadas ações de âmbito operacional, como oferta de itinerários e horários específicos.

Quanto a acessibilidade física, constatou-se que poucos são os veículos com piso baixo ou que permitam o embarque e desembarque em nível com a plataforma. São Paulo se destacou por ter cerca de metade da frota adaptada, enquanto o percentual de veículos adaptados nos demais municípios é consideravelmente menor.

Em relação à acessibilidade financeira, a maior parte dos sistemas de transporte coletivo analisados permitem integração temporal por meio da bilhetagem eletrônica. Além disso, dois municípios também mencionaram benefícios tarifários para grupos sociais específicos. Belo Horizonte oferece o “Auxílio Transporte Mulher”, destinado a mulheres em situação de violência doméstica e familiar que apresentem vulnerabilidade econômica ou social, enquanto São Paulo disponibiliza o “Bilhete Único Mãe Paulistana”, que garante às gestantes participantes do Programa de Proteção da Saúde da Gestante e do Recém-Nascido a utilização do transporte coletivo municipal.

5.6 Monitoramento das ações e da qualidade do serviço

O monitoramento das ações desempenha um papel fundamental no planejamento e implementação de políticas sensíveis ao gênero no transporte público. Isso envolve a coleta de dados, estipulação de indicadores específicos, assim como o estabelecimento de metas mensuráveis e alcançáveis para orientar o progresso. Além disso, o monitoramento contínuo permite que os responsáveis avaliem os impactos das intervenções e realizem ajustes estratégicos quando necessário.

De modo geral, foi observada uma cultura insipiente de monitoramento das ações realizadas, o que é reflexo da carência de dados e pesquisas, assim como da ausência da definição de metas e indicadores. Embora todos os municípios analisados acompanhem indicadores operacionais do sistema de ônibus, atualmente são poucos aqueles que realizam o acompanhamento continuado da satisfação dos usuários, conforme mencionado na Seção 5.4.

Inclusive, alguns desses municípios já aproveitaram os módulos detalhados da Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus para avaliar o impacto de ações específicas que foram implementadas como ocorreu, por exemplo, em Fortaleza com o projeto “Parada Segura” e em Porto Alegre com a nova concessão dos pontos de paradas.

Em Fortaleza, as autoridades de transportes aplicaram o módulo detalhado de segurança pública e conforto dos pontos de ônibus a fim de mensurar o impacto da fase piloto do “Parada Segura”. As pesquisas realizadas em 2021 e 2022 identificaram uma melhora de 30% na sensação de segurança e, em relação ao conforto, as avaliações positivas passaram de 30% para 59%. Esse projeto prevê a implementação 200 abrigos até o final de 2024 em outros locais que necessitem de maior atenção quanto à segurança pública.

Em Porto Alegre, observou-se um comprometimento da atual gestão com a qualidade do serviço de transporte público prestado, através do programa “Mais Transporte”, iniciado em 2022. Este inclui o acompanhamento do índice da satisfação geral, com metas claras a serem alcançadas até 2024, e do impacto de ações realizadas. Verificaram, por exemplo, que a nota de satisfação em relação ao conforto dos pontos de ônibus evoluiu de 3,6, em 2019, para 4,7, em 2022, com a implantação de 96 novos abrigos e passou para 5,1, em

2023, com 402 abrigos da nova concessão já instalados.

Palmas também destacou o cuidado que os planejadores devem ter ao estabelecer indicadores, métricas e metas em seus instrumentos regulatórios, visando assegurar que sejam factíveis e não se transformem em obstáculos durante o processo de transição para um sistema de transporte com qualidade e equidade.

Eles [os consultores do AcessoCidades] nos passaram também com a expertise deles, que não adianta a gente ficar inchando o plano com tantas metas e indicadores de gênero e depois a gente não conseguir cumprir. Então nós já entendemos que às vezes é melhor ter menos, mas que a gente consiga ser eficaz e contínuo, do que ter várias, né? (Palmas - SESMU)

O monitoramento contínuo também contribui para a transparência na gestão do transporte coletivo. Nesse sentido, a SPTrans divulga anualmente um relatório com informações referentes às principais atividades desenvolvidas. Nele constam, por exemplo, a evolução de suas metas estratégicas, a avaliação e mensuração do impacto das ações realizadas, assim como o acompanhamento de casos de assédio na instituição, de treinamentos realizados e do perfil de seus colaboradores e lideranças.

Além disso, pensando no acompanhamento contínuo e no incentivo à qualidade do serviço, alguns municípios, como Belo Horizonte, Recife e Porto Alegre, já associam a remuneração dos operadores a alguns indicadores de qualidade. Enquanto outros, como o Rio de Janeiro, condicionaram o pagamento de subsídio a algumas métricas de qualidade. De modo geral, se trata de indicadores operacionais, como cumprimento das viagens, pontualidade de partidas, reclamações, vistoria dos veículos, dentre outros, não sendo considerado um índice de satisfação do usuário.

No cenário atual, São Paulo se apresenta como uma referência ao estabelecer, em seus novos contratos de concessão, assinados em 2019, a qualidade percebida pelos usuários como um dos fatores de remuneração. Isso resultou em um aumento na amostra da pesquisa de satisfação, que passou a abranger cerca de 8.000 entrevistados, visando assegurar a representatividade estatística de todos os lotes e concessionárias. Além disso, para assegurar o cumprimento dos termos contratuais, a SPTrans conta com uma gerência específica dedicada à apuração mensal dos fatores que compõem o Índice de Qualidade do Transporte (IQT).

Acompanhando essa necessidade de reformulação do modelo de financiamento do nas cidades a forma de remuneração, a minuta do edital da nova concessão do transporte público de Ponta Grossa, que está passando por discussões públicas, também inclui a satisfação do usuário como um dos fatores que compõem o índice de desempenho que incide na remuneração

5.6 Principais desafios

Na visão dos planejadores, são múltiplos os desafios para a incorporação de uma cultura de planejamento e implementação de políticas públicas voltadas ao gênero, os quais são apresentados no Quadro 5.

Quadro 5 - Principais desafios para implementação de políticas de transporte com enfoque de gênero nos municípios entrevistados

Desafios	São Paulo	Rio de Janeiro	Fortaleza	Belo Horizonte	Recife	Goânia	Porto Alegre	Campinas	Teresina	Uberlândia	Aracaju	Rio Branco	Blumenau	Ponta Grossa	Palmas	Novo Hamburgo
Dificuldade em oferecer um serviço atrativo e foco dos planejadores nos aspectos operacionais																
Falta de investimento																
Falta de dados																
Falta de sensibilização das equipes às questões de gênero																
Lacuna de conhecimento sobre medidas operacionais com enfoque em gênero																
Questões culturais e falta de engajamento da população																
Falta de interesse político e dificuldade em dar continuidade às políticas no longo prazo																
Falta de diretrizes orientadas às questões de gênero no transporte																

Fonte: Elaboração própria (2024)

Um dos principais desafios ressaltados pelos planejadores foi a dificuldade em fornecer um serviço de transporte público eficiente e atrativo para os passageiros. Em suas perspectivas, teriam barreiras similares ao enfrentado atualmente, como reflexo da estrutura do sistema de transporte coletivo brasileiro. Este sistema carece de políticas que priorizem o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, adota um modelo de remuneração baseado nos usuários pagantes, enfrenta uma redução significativa da demanda e tem uma abordagem pouco centrada no passageiro.

Então, eu diria que esse desafio do gênero é o mesmo desse desafio de vencer toda essa resistência histórica que as nossas cidades têm de conseguir ter um sistema estrutural de boa capacidade, que seja seguro, confortável, que tenha frequência e opções de deslocamento. (Porto Alegre - EPTC)

O transporte coletivo já é caro, se tu tem que acompanhar alguém então, há grande chance de desistir e dividir um aplicativo para fazer esse deslocamento. Então tem um desafio de pensar numa solução mais global para a cidade, porque do jeito que está, tudo conspira contra a pessoa fazer essa escolha mais coletiva. (Porto Alegre - EPTC)

Nesse contexto, as questões de gênero, embora sejam de extrema importância, muitas vezes não recebem a devida atenção ou são deixadas em segundo plano, uma vez que o foco principal está na manutenção do serviço em si. Os planejadores de transporte, sobrecarregados com desafios operacionais do dia a dia, frequentemente se encontram presos em uma mentalidade reativa.

Diante da deterioração do transporte público que ocorreu nos últimos anos, manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema continua sendo uma preocupação central das autoridades de transporte. Esse desafio é ainda mais relevante quando se busca melhorar a qualidade do serviço dentro das limitações orçamentárias de cada município, sem sobrecarregar o passageiro. Isso implica investimentos eficientes em tecnologia, equipamentos, mobiliário urbano e infraestrutura.

No entanto, uma barreira significativa para o avanço das políticas sensíveis ao gênero identificada foi a falta de dados. Em um momento em que os recursos são extremamente limitados, realizar pesquisas é fundamental para direcionar as medidas prioritárias e maximizar o impacto, como ressaltado em uma das entrevistas: “As variáveis são as mesmas, mas a hierarquização delas mudaria.”

De forma complementar, destacaram a falta de sensibilização dos planejadores de transportes e tomadores de decisão às questões de gênero. Como exemplificado na entrevista de Belo Horizonte: “Então acho que é isso, tem os dois lados, o lado dos dados e o lado da consciência. A gente ter com o que trabalhar, mas também as pessoas saberem o que trabalhar.” e do Rio de Janeiro “dentro de uma formação clássica, a gente quase não estuda isso, né”.

Além disso, na entrevista com São Paulo foi apontada a falta de soluções operacionais que levem em consideração os diferentes padrões de viagem e as necessidades dos diferentes grupos sociais. Com base no apoio técnico internacional recebido e no *benchmarking* realizado com outras cidades ao redor do mundo, observaram que as discussões sobre questões de gênero geralmente se concentram em aspectos relacionados à segurança e à infraestrutura, revelando uma lacuna de conhecimento em relação a medidas operacionais eficazes.

Acho que a maior dificuldade são um pouco de dados e de soluções. Então, por exemplo, a gente sabe que as mulheres têm mais necessidades e mais motivos de viagem, por exemplo. Mas e aí, o que a gente faz com relação a isso? A gente segmenta mais a linha? A gente faz com que ela passe mais perto de escolas e de hospitais? Como a gente consegue alterar isso dentro do nosso planejamento operacional? [...] Acho que a gente sabe do diagnóstico, sabe do problema e assim por diante, mas qual que é o próximo passo? Quais são as ações mais efetivas? Acho que hoje não há um controle disso. Não há um benchmark. No mundo inteiro não há. O que pode melhorar e o que não pode melhorar nesse sentido? Infraestrutura sim, melhorar calçada, iluminação, esse tipo de coisa, mas e no planejamento da linha mesmo? Como que a gente consegue ter esse tipo de mudança? (São Paulo - SPTrans)

Alguns planejadores também reconheceram que garantir um transporte público sensível ao gênero não se limita apenas a aspectos técnicos, mas também abrange questões sociais e culturais. O machismo estrutural, por exemplo, influencia a percepção da importância dessas políticas tanto entre os gestores públicos quanto para a sociedade em geral. Como exemplificado na entrevista de São Paulo “Eu acho que gênero tem uma barreira, obviamente, do machismo estrutural e a gente acabar caindo ‘não precisa ter tanto isso’, e assim por diante. Sempre tem uma piadinha.”. Por isso, requerem o envolvimento da população. No entanto, algumas atitudes como a falta de respeito e cidadania no ambiente coletivo preocupam as autoridades de transporte.

Por outro lado, a falta de interesse político e a ausência de continuidade das políticas de

transporte no longo prazo foram outros desafios significativos mencionados. Muitas vezes, as decisões políticas são influenciadas por prioridades imediatas ou agendas eleitorais, o que pode levar à falta de investimento e comprometimento com políticas de transporte que levem em consideração as necessidades específicas das diferentes identidades de gênero. Além disso, a ausência de diretrizes específicas e orientadas às questões de gênero no planejamento e na execução das políticas de transporte contribui para a perpetuação das desigualdades de gênero no acesso e na utilização dos sistemas de transporte.

Eu acho que tem que ter uma motivação externa para isso acontecer. Se depender do sistema de transporte público, vai sempre se pensar em usuários e eficiência operacional. Tem que ser uma provocação externa para puxar essa bandeira para dentro das políticas de transporte público. (Novo Hamburgo - SDUH)

6 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo, será realizada uma análise das percepções obtidas a partir das entrevistas com os planejadores do sistema de ônibus, em conjunto com os achados da revisão da literatura, visando identificar oportunidades para a implementação de um sistema de transporte que seja sensível ao gênero.

Apesar da diversidade dos contextos socioeconômicos, culturais e políticos da amostra, foi possível identificar a influência da estrutura dos órgãos municipais de transporte, da participação das mulheres na gestão pública, e do apoio técnico e financeiro de outras instituições no avanço das discussões e ações sob a perspectiva de gênero no Brasil.

Notou-se que, nos municípios onde o planejamento e a gestão do transporte são compartilhados ou subordinados a outras políticas setoriais, as equipes tendem a ser menores e mais sobrecarregadas. Nesses casos, as equipes de planejamento costumam lidar constantemente com problemas operacionais diários, como cumprimento de horários, gestão de rotas, adequação da oferta a demanda e sustentabilidade financeira do sistema, o que dificulta uma atuação mais estratégica e voltada ao longo prazo.

Em contraste, municípios que possuem uma secretaria exclusiva para transporte atuando em conjunto com um órgão de administração indireta apresentam equipes mais robustas

e especializadas. Isso possibilita a alocação de recursos financeiros e humanos para a realização de pesquisas, análise de indicadores e monitoramento de ações. Tal configuração foi observada em municípios de maior porte populacional, como São Paulo, Porto Alegre e Campinas, devido a maior complexidade da mobilidade nesses locais. Além disso, essa estrutura tende a ser menos suscetível às instabilidades organizacionais e políticas, facilitando a continuidade das ações implementadas.

Por outro lado, o setor de transporte público por ônibus mostrou-se um ambiente pouco atrativo para as mulheres, refletindo questões socioculturais profundas e a falta de medidas que transmitam a ideia de que essa é uma questão prioritária para os planejadores. A transformação desse cenário requer uma mudança cultural substancial e, para promovê-la, é essencial o envolvimento ativo de todos os *stakeholders*, incluindo governos, empresas, organizações da sociedade civil e a própria população.

Observou-se a predominância masculina na área de planejamento do sistema de ônibus, com a maioria dos municípios apresentando uma representação substantiva mínima de mulheres, insuficiente para que elas possam exercer influência significativa na tomada de decisões. Além disso, a participação feminina em cargos de liderança e na tomada de decisão mostrou-se inexpressiva, especialmente nos municípios de até 500.000 habitantes, o que afeta diretamente as prioridades estabelecidas em relação à mobilidade urbana.

Esses municípios de menor porte populacional, que apresentam equipes de planejamento menores e predominantemente masculinas, não costumam se aprofundar nas questões de gênero, o que resulta em menos ações específicas com enfoque nesse aspecto. A qualificação dos pontos de paradas, a disponibilização de veículos adaptados e equipados com câmeras, bem como a implementação de ferramentas de denúncia de assédio sexual são exemplos de medidas que não foram abordadas por eles.

Palmas, apesar de ser um município de menor porte populacional, com estrutura de gestão da mobilidade conjunta com a segurança pública e equipe de planejamento majoritariamente masculina, se destacou por integrar as perspectivas de gênero e raça na elaboração de seu plano de mobilidade. Com isso, passou a oferecer diretrizes, metas e ações para promover a transição rumo a um transporte inclusivo. Esse avanço representou

um marco significativo no planejamento de transportes e evidenciou a importância da participação das mulheres na gestão pública, especialmente em cargos estratégicos, do apoio técnico de especialistas e da capacitação da equipe envolvida.

Além disso, o apoio técnico e/ou financeiro de instituições financeiras e/ou organizações do terceiro setor demonstrou ser de grande importância para o desenvolvimento de um sistema de transporte sustentável. Isso se deve tanto a conscientização e capacitação da equipe envolvida nos projetos quanto ao compromisso firmado em gerar um impacto social positivo.

No entanto, a maioria dos municípios ainda carece de dados confiáveis desagregados por gênero e outros fatores socioeconômicos, o que dificulta análises mais detalhadas e a implementação de políticas mais inclusivas. Nesse sentido, notou-se que aqueles que ainda não investiram na realização de pesquisas com os passageiros implementaram menos ações específicas com enfoque de gênero, evidenciando a relevância das mesmas para os planejadores.

Para melhorar a qualidade dos serviços e assegurar que eles atendam de maneira equitativa a todos os segmentos da população, é essencial que os municípios adotem uma abordagem mais integrada. Isso inclui a realização regular de pesquisas de satisfação com os usuários, a coleta e análise de dados desagregados por gênero e outros fatores relevantes, e o estabelecimento de mecanismos de monitoramento contínuo. Somente assim será possível identificar áreas de melhoria, ajustar políticas e ações conforme necessário, e garantir que os serviços públicos sejam verdadeiramente inclusivos e eficazes.

São Paulo se revelou a principal referência no desenvolvimento de um sistema de transporte público sensível ao gênero dentre os municípios brasileiros. Esse progresso foi fruto de uma série de medidas implementadas ao longo dos anos, viabilizadas por meio de apoio financeiro, técnico e político, conforme exemplificado na fala a seguir.

A gente acabou conseguindo desenvolver esse monte de política de gênero nesses últimos 5 anos por conta do apoio do Banco Mundial e porque tinha dinheiro junto. Teve uma força política, é claro, que ajudou e foi importante, municipal, mas acho que se dependesse da maré federal e tudo mais, esse tipo de política não teria avançado. E eu acho que muitas cidades acabaram ficando

São Paulo se destacou como o único município a contar com várias iniciativas significativas, incluindo: oferecimento de treinamento básico sobre aspectos de gênero e raça na mobilidade urbana; dados confiáveis e desagregados por gênero; série histórica de avaliação da qualidade e satisfação do passageiro; remuneração vinculada à satisfação dos passageiros; colaboradores dedicados ao acompanhamento de indicadores, entre outras práticas. No entanto, apesar de seu papel pioneiro em diversos aspectos, o município ainda está no processo de desenvolvimento de um sistema de transporte sensível ao gênero e já identificou áreas para melhorias. Entre os pontos a serem aprimorados destaca-se a ampliação da participação feminina nas instituições de transporte, nos diversos níveis hierárquicos, a partir da implementação de cotas afirmativas para mulheres em futuros concursos e da criação de metas e métricas que ajudem a alcançar esse objetivo.

6.1 Oportunidades

As disparidades de gênero na mobilidade não podem ser resolvidas com soluções superficiais, pois estão enraizadas em aspectos culturais, sociais, econômicos e políticos. Portanto, é essencial adotar uma abordagem holística, que envolva todos os setores da sociedade, visando promover uma mudança significativa.

Nesse sentido, a regulamentação pode oferecer oportunidades para viabilizar a transição rumo a um transporte público sensível às questões de gênero e com foco na qualidade. Para tanto, o rompimento com práticas excludentes e o incentivo a adoção de medidas que atendam às necessidades específicas das mulheres e de outros grupos vulneráveis precisam ser incorporados a esferas governamentais mais amplas, tais como planos de governo e políticas públicas, além de documentos regulatórios e normativos que regem as operações dos sistemas de mobilidade das cidades, como os editais de licitação e contratos.

O aprimoramento do marco regulatório do transporte público, atualmente em discussão em nível nacional, proporciona uma oportunidade para reconhecer e abordar as disparidades de gênero tanto no acesso quanto na utilização dos sistemas de transporte,

bem como no próprio setor. Esta iniciativa é altamente vantajosa uma vez que não apenas orienta a elaboração de outros instrumentos regulatórios, mas também destaca perante políticos e especialistas as prioridades fundamentais do setor de transporte.

Porém, como reflexo da ausência de diretrizes sobre essa temática na PNMU, a própria cartilha, elaborada e disponibilizada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) para orientar a elaboração do plano de mobilidade dos municípios de até 100 mil habitantes, não oferece nenhuma orientação sobre a inclusão da perspectiva de gênero.

Palmas, que recebeu apoio de consultores no Projeto “AcessoCidades” para incluir as perspectivas de gênero e raça em seu plano de mobilidade, criticou essa defasagem no material do governo. Conforme relatado em: “Então, assim, eu até conversei com o pessoal lá do Ministério das Cidades, né? Eu até falei pra eles que eu achava que eles já precisavam mudar o ponto do caderno do plano de mobilidade, já inserir isso, o caderno também já está desatualizado.”. Portanto, é interessante que esse material seja atualizado para fornecer diretrizes mais claras sobre como incorporá-las nos planos de mobilidade.

Muitos municípios brasileiros ainda não cumpriram com a obrigatoriedade de elaborar um plano de mobilidade, enquanto aqueles que já o fizeram em breve precisarão revisá-lo. Esses serão momentos oportunos para integrar as perspectivas de gênero desde as fases iniciais do planejamento. Portanto, é de extrema importância que as pesquisas incluam especificidades de gênero para que seja possível realizar um diagnóstico mais preciso sobre tais perspectivas, beneficiando, dessa forma, a construção de políticas públicas mais eficientes e embasadas em evidências.

Para isso, os planos de mobilidade devem incluir diretrizes claras, como a definição de metas quantitativas e progressivas de paridade de gênero na composição dos órgãos de planejamento e gestão do transporte público, nos vários níveis organizacionais; a determinação de indicadores e métricas que possam apoiar o monitoramento do cumprimento dos objetivos de redução de disparidades, promoção de inclusão social e ampliação do acesso aos serviços; a criação de equipes dedicadas à análise e ao monitoramento dos dados relacionados a gênero e a qualidade do serviço; definição das fontes de recurso orçamentário para o enfrentamento das questões de gênero; dentre outros.

Como visto anteriormente, a segurança influencia de modo significativo o uso do transporte público, especialmente pelo público feminino. Portanto, os planos de mobilidade também devem abranger diretrizes específicas para abordar essas preocupações, como com a implementação de canais de comunicação e centros de atendimento à mulher, compostos de equipes multidisciplinares; a implementação de campanhas permanentes e continuadas contra a importunação sexual no transporte público; a implementação de um protocolo unificado de atendimento/denúncia; a criação de um sistema de indicadores para avaliar o protocolo unificado de atendimento/denúncia, baseando a tomada de decisões em dados; a indicação dos órgãos públicos que devem integrar o enfrentamento ao problema; dentre outras.

Os contratos de concessão dos sistemas de ônibus geralmente possuem períodos de vigência longos, o que por vezes dificulta a implementação de mudanças imediatas. Entretanto, quando for o momento de estudar a rede novamente para a elaboração de um novo edital de licitação é importante que os municípios considerem aspectos que promovam a qualidade do serviço e a redução das disparidades.

Nesse contexto, diversas medidas podem ser contempladas, tais como o estabelecimento de características da frota de ônibus que garantam conforto e acessibilidade universal; a definição de exigências relativas ao tamanho da frota, rotas e frequência dos serviços por faixa horária; a determinação de equipamentos para monitoramento e controle de crimes contra a mulher; a implementação de programas de treinamentos para colaboradores do sistema a fim de conscientizar e instruir sobre como lidar com casos de importunação sexual e violência contra a mulher; a realização de pesquisas de satisfação periódicas, com dados desagregados; estabelecimento de índices de qualidade que poderiam ser associados a remuneração dos operadores; definição de metas quantitativas e progressivas de paridade de gênero na composição dos funcionários das empresas operadoras; estabelecimento de penalidades e mecanismos que garantam o seu cumprimento; dentre outras.

Para que as políticas nesse campo avancem de forma efetiva, é imprescindível um investimento substancial em diversas frentes, que vão desde a execução de pesquisas e capacitações até a implementação de melhorias no sistema de transporte público. Nesse

sentido, o governo federal poderia adotar políticas de incentivo financeiro para os municípios que priorizem a inclusão de perspectivas de gênero em seus planos de mobilidade. Essa abordagem envolveria condicionar a concessão de financiamentos para projetos de infraestrutura de transporte e renovação de frota à demonstração de um compromisso efetivo com a equidade de gênero. Isso poderia ser feito por meio da avaliação dos planos de mobilidade urbana, onde aqueles que demonstrem considerações explícitas e medidas concretas para atender às necessidades das mulheres e de outros grupos marginalizados seriam recompensados. Assim, como sugerido na entrevista:

Já tem que começar a exigir [a inclusão da perspectiva de gênero e raça nos planos de mobilidade], como agora que abriu o PAC, né? Então, assim, vai abrir o novo PAC, você vai exigir ou você vai conceder alguns benefícios, ou então, pelo menos, pontuar quem tem, sabe? De uma forma assim, 'ah, tá, tem duas cidades, uma tem o plano de mobilidade e fala sobre raça e gênero e a outra não'. As duas têm [plano de mobilidade], mas se você fala sobre isso, então, o seu prioriza mais, né? Então, acho que é muito importante, né? (Palmas - SESMU)

Além disso, parcerias com instituições financeiras internacionais são fundamentais para impulsionar políticas que promovam o impacto social e reduzam as desigualdades de gênero na mobilidade urbana. Com vasta experiência em projetos de desenvolvimento urbano, essas instituições podem orientar governos locais na implementação de políticas mais eficazes e sustentáveis, garantindo a integração de considerações de gênero desde o início. Além disso, o financiamento externo complementa recursos nacionais limitados, permitindo projetos de maior escala, enquanto facilita o intercâmbio de conhecimentos e práticas bem-sucedidas entre diferentes regiões, fortalecendo o compromisso global com a criação de cidades inclusivas e sustentáveis.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, o objetivo do presente trabalho era compreender a relevância do gênero no contexto do planejamento e gestão do transporte público por ônibus, sob a perspectiva dos planejadores, visando a melhoria da qualidade do serviço oferecido. Para esse propósito, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com membros da equipe responsável pelo planejamento e gestão do sistema de transporte coletivo por ônibus de 16 municípios brasileiros. A partir da análise das entrevistas, observou-se que o gênero tem sido negligenciado nos processos de planejamento do transporte coletivo por ônibus.

O estudo revelou a falta de diversidade nas equipes de planejamento e nos tomadores de decisão, evidenciando a predominância masculina no setor. Para o avanço das políticas sensíveis ao gênero, é essencial aumentar a participação das mulheres no setor de transportes, garantindo sua representatividade, e sensibilizar os planejadores sobre as disparidades de gênero. Além de ser necessário vencer resistências culturais.

No que diz respeito ao planejamento de transportes, foi possível perceber que os aspectos de gênero são frequentemente negligenciados pelos planejadores. Embora a preocupação com a qualidade do serviço tenha se tornado mais expressiva nos últimos anos, o gênero ainda não é considerado um aspecto relevante. O transporte continua a ser tratado como neutro pelos planejadores, como evidenciado pela falta de dados e de análises desagregadas. Além disso, as ações sensíveis ao gênero implementadas ainda são limitadas, com ênfase na segurança, e carecem de monitoramento para garantir a sua eficácia.

O estudo identificou que são múltiplos os desafios para a incorporação de uma cultura de planejamento e implementação de políticas públicas voltadas ao gênero. Dentre eles, destacou-se a abordagem reativa dos planejadores por estarem imersos nos problemas operacionais e financeiros do sistema de ônibus, evidenciando a necessidade de reformulá-lo.

Para promover uma transformação efetiva, centrada nas pessoas e na qualidade do serviço, é fundamental incorporar as perspectivas de gênero nos instrumentos regulatórios do transporte coletivo. Isso permitirá que os planejadores e tomadores de decisão desenvolvam diretrizes, metas e indicadores capazes de mitigar os desafios identificados. Além disso, apoio político, parcerias com instituições internacionais e alocação de recursos financeiros específicos são cruciais para promover mudanças sustentáveis.

7.1 Limitações e recomendações para trabalhos futuros

O estudo optou por delimitar a análise da diversidade da equipe e dos cargos de liderança à área relacionada ao planejamento do sistema de ônibus. Dessa forma, a pesquisa se concentrou em uma parte específica das instituições, o que limita a generalização dos

resultados. Portanto, sugere-se que estudos futuros promovam uma análise mais ampla sobre as disparidades de gênero nos órgãos públicos relacionados ao setor de transportes. O aprofundamento desse aspecto, a partir de uma análise quantitativa que considere gênero, funções desempenhadas e remuneração salarial, possibilitaria uma compreensão mais completa das questões de equidade de gênero no âmbito da gestão pública, bem como a formulação de estratégias específicas para promover a equidade de gênero dentro dessas instituições

Além disso, sugere-se que pesquisas futuras explorem mais detalhadamente a interseccionalidade de gênero com outros fatores, como raça e classe social, para desenvolver uma compreensão mais holística das necessidades de diferentes grupos de usuários do transporte público.

Por fim, a revisão e as entrevistas com os planejadores pouco exploraram medidas operacionais que contemplassem as especificidades dos padrões de viagem femininos. Diante dessa lacuna potencial, recomenda-se que futuras pesquisas realizem uma investigação minuciosa sobre esse tema, visando compreender as ações relacionadas à operação que estão sendo implementadas em âmbito global e como essas práticas poderiam ser adaptadas e replicadas no contexto brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AL-RASHID, M. A., NAHIDUZZAMAN, K. M., AHMED, S. *et al.* "Gender-Responsive Public Transportation in the Dammam Metropolitan Region, Saudi Arabia", **Sustainability**, v. 12, 2020.

ARI, A., LEVA, M. C., D'ARCY, L., *et al.* "Fairness and Inclusion for Users of Surface Transport-An Exploratory Thematic Study for Irish Users", **Sustainability**, v. 14, n. 11, 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Anuário NTU: 2022-2023**. Brasília: NTU, 2023.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Relatório geral 2018 - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP**, 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Guia Básico de Gestão Operacional para Melhoria da Qualidade do Serviço de Ônibus**, 2019. Disponível em: <<https://files.antp.org.br/2019/9/29/guia-de-gestao-operacional--versao-digital.pdf>> Acesso em: 20/06/2024.

BANCO MUNDIAL. **World Development Report 2012: Gender Equality and Development**. Washington, DC: World Bank, 2011.

BRASIL. Ministério Do Desenvolvimento Regional (MDR). **Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana**, 2024a. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidades/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/sistema-de-apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana/levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 20/04/2024.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Marco Legal do Transporte Público Coletivo**, 2024b. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidades/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>> Acesso em: 20/04/2024.

BRASIL. **Lei Nº 13.178, de 24 de setembro de 2018**. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro [...], DF: Presidência da República, 2018.

BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...], DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

CRIADO-PEREZ, C. **Invisible Women: Data Bias in a World Designed for Men**, Abrams Press, New York, 2019.

FLICK, U. **Introdução à metodologia de pesquisa: um guia para iniciantes**, Porto Alegre: Penso, 2013.

FREITAS, A. L. P., SILVA FILHO, M. T. S., DE ASSIS, D. A. "An analysis of gender differences and perception of influential criteria for the quality of urban bus transportation: Evidence from Brazil", **Journal of Public Transportation**, v. 25, 2023.

FORSDIKE, K., ISON, J., HOOKER, L., *et al.* "“God, whatever you do, don’t tell people it’s unsafe”: Public transport service providers’ perspectives on women’s safety from sexual violence on public transport”, **Transport Policy**, v. 150, p. 14–23, 2024.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture**, 17(1), 5–23, 2010.

HISELIUS, L. W., KRONSELL, A., DYMÉN, C., *et al.* "Investigating the link between transport sustainability and the representation of women in Swedish local committees", **Sustainability**, v. 11, n. 17, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Perfil dos municípios brasileiros: 2020**, Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

KASH, G. "Transportation professionals’ visions of transit sexual assault: The problem of deproblematizing beliefs", **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 139, p. 200–216, 2020.

LOZANO-TORRES, Y. "Planning Befriends Women: A Look of a Gender Responsive City in the Colombian Context", **Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo**, v. 10, n. 1, 2021.

LUO, S. L., HE, S. Y. "Understanding gender difference in perceptions toward transit services across space and time: A social media mining approach", **Transport Policy**, v. 111, p. 63–73, 2021.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MEJÍA-DORANTES, L., VILLAGRÁN, P. S. "A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area", **Cities**, v. 96, 2020.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 3ª ed., São Paulo: Hucitec/Abrasco, 1994.

MITI, M. M., PREMA, A. J., RAIHAN, M. A., *et al.* "Women’s Vulnerability on Public Transport", **Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board**, v. 2677, n. 11, 2023.

MORAIS, A. C. M., SANTOS, E. M. "Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana." **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, e20190232, 2020.

NOOR, S., IAMTRAKUL, P. "Women’s access to urban public transport: Toward

addressing policy constraints in combating sexual harassment”, **Transport Policy**, v. 137, p. 14-22, 2023.

NUSSBAUM, M. "Capabilities as fundamental entitlements: sen and social justice", **Feminist Economics**. v. 9, n. 2–3, p. 33–59, 2003.

NUNES, A. C. A. S., SILVA, M. P. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico**. n. 10, 2020.

OLABAYONLE, O. A., MOHAMAD, M. R., BACHOK, S., *et al.* "An Assessment of Gender Disparity That Exists in the Transit Service Provision: a Case Study of Mrt Feeder Bus Service in Klang Valley, Malaysia", **Planning Malaysia**, v. 21, n. 2, p. 287–305, 2023.

PIRRA, M., KALAKOU, S., CARBONI, A., *et al.* "A Preliminary Analysis on Gender Aspects in Transport Systems and Mobility Services: Presentation of a Survey Design", **Sustainability**, v. 13, n. 5, 2021.

POURHASHEM, G., MALICHOVÁ, E., PISCOVÁ, T., *et al.* "Gender Difference in Perception of Value of Travel Time and Travel Mode Choice Behavior in Eight European Countries", **Sustainability**, v. 14, n. 16, 2022.

RAVENSBERGEN, L., FOURNIER, J., EL-GENEIDY, A. "Exploratory Analysis of Mobility of Care in Montreal, Canada", **Transportation Research Record**, v. 2677, n. 1, p. 1499–1509, 2023.

RODAS-ZULETA, M. del M., CARDONA, S., ESCOBAR, D. A. "Gender-based violence and Women’s mobility, findings from a medium-sized Colombian city: A quantitative approach", **Journal of Transport and Health**, v. 25, 2022.

SCHEINER, J., HOLZ-RAUL, C. “Women’s complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany”, **Transportation**, v. 44, p. 117-138, 2017.

SIMIĆEVIĆ, J., MILOSAVLJEVIĆ, N., DJORIC, V., "Gender differences in travel behaviour and willingness to adopt sustainable behaviour", **Transportation Planning and Technology**, v. 39, n. 5, p. 527–537, 2016.

TIZNADO-AITKEN, I., LUCAS, K., MUÑOZ, J.C., *et al.* "Understanding accessibility through public transport users' experiences: A mixed methods approach", **Journal of Transport Geography**, v. 88, 2020.

UN-HABITAT. **Gender Issue Guide: Urban Planning and Design**, Edward Miller, 1^a ed., Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2012.

UTENG, P. T., CRESSWELL, T. **Gendered mobilities**, 1^a ed., London: Routledge, 2008.

ZABAN, B., POMPERMAYER, F.M., CARVALHO, C.H.R. Novo modelo de contrato de mobilidade urbana: como gerar receita, aumentar uso e reduzir custos de transporte público urbano. Brasília: Ipea, 2021 (Nota técnica, n. 23).

ANEXO

Roteiro para as entrevistas

Apresentação dos entrevistados:

- Nome, formação, cargo departamento e tempo de atuação na instituição

Caracterização da instituição:

- Como está organizada a instituição? Há uma área responsável pelo planejamento do sistema de ônibus? Existe algum núcleo de qualidade?
- A equipe responsável pelo planejamento do sistema de ônibus é composta por quantos homens e quantas mulheres?
- Há mulheres em cargos estratégicos e de decisão? Em que proporção?
- Existe alguma política de contratação e desenvolvimento na instituição que vise uma maior diversidade da equipe técnica e dos cargos de liderança?
- Há capacitação da equipe para trabalhar de forma transversal com a temática de gênero?

Planejamento do transporte público e recorte de gênero:

- O perfil sociodemográfico dos clientes do transporte público do município é conhecido? Como é feita essa caracterização?
- A instituição costuma realizar pesquisas voltadas para o planejamento do sistema de ônibus que visem a melhoria da qualidade? Quais? Com que frequência? Quando foram as últimas realizadas? Elas incluem a variável gênero?
- A coleta de dados dessas pesquisas é desagregada por gênero? Ou seja, no processo de planejamento, a variável gênero é utilizada para definição do universo amostral?
- São realizadas análises estratificadas por gênero? Foram observados preferências ou padrões de viagem diferentes?
- Já foram adotados planos de ação para a gestão e operação do sistema de ônibus que considerem as questões de gênero? Quais? Quando foram implementados? Existe uma estrutura de monitoramento das ações realizadas?
- Quais os principais desafios para a incorporação de uma cultura de planejamento e implementação de políticas de transporte voltadas ao gênero?