



Guia para a Integração a Nível
Local da Perspetiva de Género na

Mobilidade e Transportes

Rosa Monteiro e Virgínia Ferreira (coord.)
Sandra Saleiro
Mónica Lopes
Cláudia Múrias



FICHA TÉCNICA

Título

Guia para a Integração a Nível Local da Perspetiva de Género na Mobilidade e Transportes

Editor

CES – Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra

Autoria

Rosa Monteiro e Virgínia Ferreira (coord.)
Sandra Saleiro
Mónica Lopes
Cláudia Múrias

Data da Edição

Junho 2016

Conceção Gráfica

CH Academy
Francisco Horta e Vale

PROMOTOR:



PARCEIROS:



FINANCIAMENTO:



ÍNDICE

Fundamentos - Os porquês	07
Princípios e metodologias - Como proceder?	12
Instrumentos - A que recorrer?	21
Boas práticas - Que exemplos?	29
Referências Bibliográficas	40

O meu Município
pela Igualdade.

Localmente Construimos
uma Vida Melhor para
Mulheres e Homens.





Fundamentos

Os porquês

- › As mulheres têm uma mobilidade mais condicionada, o que limita as suas oportunidades de usufruir dos bens e espaços públicos. Isso limita as suas possibilidades de participação no mercado de trabalho e na vida pública em geral (cultura, associativismo, lazer, educação e formação, etc.).

- › Os motivos são de duas ordens:
 - Papéis de género atribuídos e assumidos por mulheres e homens;

 - Ausência de uma perspetiva de género no diagnóstico, planeamento, desenho e avaliação de sistemas de mobilidade e transporte.

- › Principais diferenças de género na mobilidade e transportes:
 - Os homens viajam mais;

 - As mulheres usam mais os transportes públicos, os homens o automóvel;

 - As mulheres apresentam menores taxas de motorização, possuem menos cartas de condução (apesar de este diferencial de género ter vindo a diminuir, particularmente nas gerações mais novas) e são menos proprietárias de carros do que os homens;

Fatores que aumentam os riscos de segurança das mulheres nos transportes públicos:

- Locais de espera isolados, pouco iluminados e pouco movimentados;
- Acessos a estações e paragens isolados, pouco iluminados e pouco movimentados;

Corpo Sexuado

- falta de vigilância nos autocarros ou metro;
- distâncias entre as paragens e a residência;
- vulnerabilidade a abuso ou assédio sexual nos autocarros.

- Os homens são mais frequentemente condutores do que conduzidos, ao invés das mulheres;
- As mulheres fazem mais viagens poligonais, enquanto os homens fazem mais viagens pendulares (casa-trabalho-casa);
- As mulheres andam e deslocam-se mais a pé;
- As mulheres fazem trajetos mais curtos e mais variáveis;
- As mulheres deslocam-se numa lógica de multifunções: levar crianças à escola, trabalhar, ir às compras, visitar familiares, ir a serviços de saúde, etc.;
- As mulheres fazem/usam mais ligações intermodais;
- As mulheres sentem-se mais inseguras nos transportes, especialmente ao entardecer e noite. Por isso, limitam mais as suas deslocações por insegurança e para evitar situações de perigo;

› Os transportes públicos e as instalações relacionadas com os transportes são sítios onde as mulheres estão mais expostas a violência de género, assalto e assédio sexual;



Foto online:
as mulheres deslocam-se mais a pé, e transportam mais cargas e objetos.

- As viagens das mulheres são mais encadeadas, fazendo mais ligações;
- As mulheres fazem viagens mais curtas e menos quilómetros/dia;
- Restrições temporais e horárias: mulheres dependem mais de horários de transportes e dos serviços;

- As mulheres necessitam de mais espaço nos transportes, pois viajam mais com sacos de compras, carrinhos, entre outros;
 - A comodidade, ergonomia e acessibilidade dos transportes e instalações não têm em conta as especificidades de uso das mulheres, p. ex., para viajar com sacos, cadeiras de criança, entre outras;
 - As mulheres viajam mais acompanhadas (filhos e filhas, pessoas idosas que acompanham a consultas, entre outras);
 - Existem mais mulheres idosas do que homens, e estas são mais dependentes dos transportes públicos e de boleias, pois são titulares de cartas de condução em menor percentagem;
 - As mães de famílias monoparentais fazem mais viagens e têm mais dificuldades com os custos dos transportes públicos.
- › As diferenças de género nos transportes e mobilidade existem também ao nível do emprego:
- É um setor que emprega mais homens do que mulheres nas várias funções: gestão, condução, manutenção, supervisão e inspeção, construção de vias, vigilância, entre outros.
- › No setor dos transportes tem estado ausente uma perspetiva de género:
- Os projetos e programas de sistemas de mobilidade e transportes não recorrem a metodologia de participação de utilizadores/as, em especial das mulheres;
 - Os veículos estão pouco adaptados para quem viaja

com crianças e com carrinhos, sendo pouco frequentes as rampas ou pisos baixos;

- Estudos revelam que os agressores em contexto de violência doméstica e de género procuram reduzir a mobilidade das mulheres, bloqueando o acesso destas a veículos ou a dinheiro de modo a limitar o uso de transportes públicos;
- Existe uma série de resistências no setor da gestão dos transportes, devido a desconhecimento e mitos que consideram que as questões de género não têm relação alguma com as questões dos transportes e mobilidade (ver caixa Mitos no setor dos transportes);

Mitos no setor dos transportes

› Teoria

O género não é uma questão no domínio dos transportes; é mais uma questão de saúde, educação, etc.

O género é uma questão cultural e social que não está no domínio dos transportes.

A construção de estradas melhora, de facto, a posição das mulheres e oferece tremendas oportunidades anteriormente negadas.

Não existem questões de género no que respeita a portos, ferrovia e aviação.

Os projetos de transportes são avaliados usando análises de custo-benefício; não existem benefícios quantificáveis identificáveis relativamente às questões de género.

› Realidade

O acesso a todos esses serviços faz-se por vias, implica mobilidade, que é mais limitada no caso das mulheres, por exemplo.

O assegurar de mobilidade pode ser um mecanismo decisivo para eliminar barreiras de género.

Estudos demonstram que nem sempre isso é assim. Em algumas regiões do mundo, a construção de estradas só beneficiou a saída dos homens e sobrecarregou as mulheres.

O recrutamento e a formação de mulheres nestes setores não têm sido considerados.

Tem sido feito trabalho que demonstra a poupança e ganhos de eficiência nos transportes. São necessárias outras técnicas e métodos alternativos de identificar benefícios não quantificáveis.

Fonte: ONU (2009).

À exceção de programas específicos que se identificam na secção de boas práticas, não têm sido desenvolvidos programas de formação e sensibilização do setor dos transportes para as questões de género, nem sobre a importância do setor para a promoção da justiça social e da igualdade de oportunidades e de resultados entre mulheres e homens.

Esta ausência tem acontecido também ao nível de alguns instrumentos de política. Veja-se o caso do *LIVRO BRANCO Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos* (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>), em que as questões de género estão completamente ausentes.

Princípios e metodologias

Como proceder?

As recomendações internacionais e nacionais:

- › As autarquias e as comunidades intermunicipais passaram a ter responsabilidades no domínio dos transportes e mobilidade, de acordo com a Lei 52/2015, de 9 de julho (ver caixa Legislação nacional).

Legislação nacional: Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros RJSPTP - Lei 52/2015, de 9 de junho (AR, 2015)

A nova Lei revoga, entre outros:

- a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, que define o regime jurídico das autoridades metropolitanas
- e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948).

- › Entidades internacionais têm feito recomendações sobre a necessidade de implementar o *mainstreaming* de género no setor dos transportes (ver caixas).

Promove uma descentralização de competências em matéria de transportes, passando a considerar as autarquias e as Comunidades Intermunicipais também como Autoridades de Transportes, a quem compete, entre outras funções, à frente apresentadas, definir preços e taxas.

São Autoridades de Transportes:

O Estado: serviço público de transporte de passageiros de âmbito nacional. Exceções: Carris, Metro, Transtejo, Fertagus, MST, etc.

As entidades intermunicipais – comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas: organização dos transportes de âmbito regional;

Os municípios: organização dos transportes de âmbito municipal
Atribuições e competências das Autoridades de Transportes (AT)

Planeamento:

Acessibilidades
Redes e serviços de transportes públicos

Organização do mercado:

Autorização
Contratualização de serviços
Regulação e gestão dos contratos

Financiamento:

Fixação de preços e tarifas

Gestão da mobilidade:

Informação e comunicação
Participação
Promoção e divulgação

Gestão das acessibilidades:

Circulação e estacionamento

Observação:

Monitorização

Fiscalização:

A AT terá que autorizar, planejar, contratualizar, gerir, monitorizar e fiscalizar todo o Serviço Público de Transportes e Soluções de Mobilidade.

Fonte: Breengaard et al.(2007: 128)

Transport Policy Recommendations from the International Preparatory Conference “Gender Perspectives for Earth Summit 2002’ - Berlim, 2002. Anexo C

O *mainstreaming* de género (MG) nos transportes diz respeito a como as prioridades nos transportes são definidas. A decisão política estratégica de alto nível deve incluir e abordar a questão da igualdade de género e da sustentabilidade e de como se influenciam mutuamente.

Devem ser desenvolvidas a nível nacional e europeu políticas promotoras de igualdade de género explícitas no setor dos transportes. Isto deve acontecer em termos de representação das mulheres e em termos das dimensões de género presentes no setor dos transportes. É necessário “juntar” as mulheres, mas isso não é suficiente.

O MG no setor dos transportes deve considerar como é que os transportes afetam as mulheres e os homens. Logo, devem ser abordadas as questões da acessibilidade bem como as de mobilidade.

Responsáveis do planeamento e da decisão política devem tomar em consideração a dimensão de género numa perspetiva de quem os utiliza, de forma a integrar os valores, necessidades e interesses das mulheres na política de transportes, bem como incorporar as vozes das mulheres no planeamento.

O foco deve ser colocado nos elementos políticos e organizacionais nas estruturas públicas e privadas de transporte. Deve assegurar-se a igual participação de homens e mulheres na tomada de decisão.

Deve também criar-se ambientes de trabalho inclusivos para incentivar o emprego de mais mulheres no setor.

É urgente consciencializar para a presença de estereótipos de género nas organizações no setor dos transportes.

São necessários mais dados e análises acerca da genderização do setor dos transportes a nível estrutural.

- › Assim, deve reconhecer-se que as políticas, organizações e serviços de transportes e mobilidade devem integrar, além das questões ambientais e de sustentabilidade, uma perspetiva de género;

Carta Europeia para a Igualdade das Mulheres e dos Homens na Vida Local

Artigo 26 – Mobilidade e Transportes

1. O signatário reconhece que a mobilidade e o acesso aos meios de transporte são condições capitais para que as mulheres e os homens possam exercer grande número dos seus direitos, funções, actividades, incluindo o acesso ao emprego, à educação, à cultura e aos serviços essenciais. Reconhece igualmente que o desenvolvimento sustentável e o sucesso de um município ou de uma região depende, em larga medida, do desenvolvimento de uma infra-estrutura e de um serviço público de transportes eficiente e de grande qualidade.

2. O signatário reconhece também que as mulheres e os homens têm muitas vezes na prática, necessidades e hábitos diferentes no que diz respeito às deslocações e transportes, baseados em factores tais como os rendimentos, as responsabilidades relativas aos filhos e outras pessoas a cargo, ou os horários de trabalho e que, por conseguinte, as mulheres utilizam mais os transportes públicos que os homens.

3. O signatário compromete-se então:

(a) A ter em conta as necessidades de deslocação e as modalidades de utilização dos transportes públicos das mulheres e dos homens, inclusive aos dos municípios urbanos e rurais

(b) A intervir para que os transportes postos à disposição dos cidadãos e das cidadãs no seu território ajudem a responder as necessidades específicas bem como às necessidades comuns das mulheres e dos homens e à realização de uma verdadeira igualdade das mulheres e dos homens na vida local.

4. O signatário compromete-se ainda a promover o melhoramento progressivo dos transportes públicos no seu território, inclusive as ligações intermodais, a fim de responder as necessidades específicas e comuns das mulheres e dos homens em matéria de transportes, que devem ser regulares, financeiramente acessíveis, seguros e de acesso fácil e contribuir assim para o seu desenvolvimento sustentável.

(CMRE, 2006: 28-29)

- › Não existe mobilidade neutra, porque as necessidades, usos, experiências e percepções são diferentes entre homens e mulheres, e porque as estruturas, soluções e serviços existentes condicionam de forma diferenciada os indivíduos de ambos os sexos;
- › É necessário rever a definição e conceção de mobilidade para refletir as experiências, percepções e responsabilidades das mulheres – i.e., diversidade de tarefas e de tipos de viagens, vulnerabilidade a violência, etc. – e desenhar sistemas de transporte adequados;
- › Em geral, são necessárias medidas que reduzam o peso das despesas de homens e mulheres em transportes, e criar acesso equitativo, de forma a potenciar a participação das mulheres e raparigas no trabalho pago e na vida pública (política, cultural, educação, etc.);
- › O desenvolvimento de todos os sistemas de transporte deve ter em

conta as experiências de vida das mulheres; as necessidades específicas em cada fase do seu ciclo de vida (infância e juventude, idade ativa, velhice);

› As administrações devem integrar especialistas em género e transportes no planeamento, desenho e monitorização dos sistemas e estruturas de transporte e mobilidade;

› A avaliação de Impacto de Género deve ser integrada nas avaliações de impacto ambiental, contribuindo para as avaliações da sustentabilidade;

› As auditorias de sustentabilidade dos sistemas de mobilidade devem integrar auditorias de género (ver *checklist*);

› Deve fazer-se uma análise de género aos orçamentos dos transportes para perceber o montante de recursos financeiros, institucionais e de decisão que responde a interesses para homens e mulheres;

› Deve recolher-se e divulgar informação acerca de projetos que integrem uma perspetiva de género, nas infraestruturas de transporte e mobilidade nos vários países;

› As administrações devem introduzir metodologias participativas e inclusivas de diagnóstico e planeamento dos transportes e da mobilidade;

› As administrações devem empenhar-se em garantir a sustentabilidade e a perspetiva de género nos sistemas de transportes e mobilidade. Se a opção for a privatização dos serviços de transportes, as administrações devem definir as condições apropriadas.

› Nos planos de mobilidade não deve nunca ser esquecida a mobilidade suave, as deslocações a pé, não motorizadas, etc.

› As agências (União Europeia, por exemplo) e organizações (CIM, Ministérios, etc.) financiadoras dos programas e projetos de mobilidade devem apoiar e incentivar pesquisa sobre:

- As estratégias das mulheres para gerir as suas necessidades de mobilidade, incluindo as suas funções de cuidado, de trabalho doméstico, compras, etc. (a incluir por exemplo nos inquéritos de mobilidade);
 - Formas informais de transporte;
 - Infraestruturas para deslocações pedestres e não motorizadas (vias cicláveis, etc.);
 - Iniciativas ou projetos-piloto para desincentivo do uso de automóvel e maior uso de transporte público;
 - Desenvolvimento de transporte sustentável, local e de pequena dimensão.
- › As administrações devem conduzir inquéritos/estudos de melhoria da mobilidade com uma perspetiva de género, usando metodologias diversas, como questionários (ver caixa), entrevistas, *focus group* para análise das realidades diárias de mulheres utilizadoras e das necessidades das mulheres e disponibilidade para pagar; consulta a *stakeholders*; entre outras.
- › As administrações devem produzir e extrair estatísticas desagregadas por sexo, a incluir por exemplo nos relatórios, incluindo diferentes tipos de dados, entre outros:
- Duração e número de viagens;
 - Motivos das viagens;
 - Se condutoras/es ou conduzidas/os;
 - Deslocações e caminhadas a pé;
 - Horários típicos de viagens;

- Origem e destinos das deslocações;
- Perceções de segurança.

Constrangimento:

Devido à sua pequena dimensão, muitos concelhos, em Portugal, não dispõem de sistema de transporte intraconcelhio.

Apenas de manhã e ao fim da tarde é disponibilizado transporte, o que coincide com o transporte escolar, funcionando apenas em período escolar.

São, por isso, muito significativos os prejuízos em termos de mobilidade e autonomia, especialmente de grupos sociais mais vulneráveis.

As autarquias devem ter em atenção esta dimensão nas suas políticas, desenvolvendo formas de transporte inovadoras e inclusivas, para garantir as deslocações necessárias.

- › As administrações devem considerar questões de género na política de tarifários, nos bilhetes flexíveis, etc.
- › As administrações locais, regionais e nacionais devem promover redes de trabalho sobre género e mobilidade, para desenvolver e disseminar estratégias concretas para a integração da sustentabilidade, equidade de género, segurança e combate à violência contra as mulheres nos sistemas de transporte.
- › As administrações e agentes de transportes devem promover soluções ao nível das tecnologias de comunicação para melhoria dos serviços, empoderamento dos públicos e prevenção da violência (*apps*, GPS, etc.).
- › As administrações e agentes de transportes devem promover a formação das pessoas que trabalham nos transportes nos domínios do atendimento a clientes, novas tecnologias, comunicação, trabalho em equipa.
- › O pessoal da gestão deve ser formado acerca dos desafios do recrutamento de pessoal devido às novas competências reconhecidas e emergentes, o que os deverá alertar para a necessidade de recrutar mais mulheres.

Uma análise de género deve ter em conta alguns destes aspetos:

- Quais são as diferentes necessidades e prioridades de homens e mulheres ao nível do uso dos transportes, e nas suas deslocações?
- Quais são os padrões de uso dos transportes de diferentes grupos? Que tipos de jornadas, de deslocações, com que propósitos, em que condição os fazem?

- Que tipo de bens e volumes movimentam/transportam homens e mulheres nas suas deslocações?
- Que tipo de barreiras relacionadas com as questões de género existem no acesso aos serviços e infraestruturas de transportes?
- As mulheres ou grupos de mulheres puderam participar de forma igual e foram consultadas em inquéritos preparatórios e no desenho das infraestruturas e serviços de transporte?
- Quais são os custos relativos das viagens (em tempo, esforço, dinheiro e perda de oportunidades)?
- Quais são os potenciais impactos desses custos sobre a condição das mulheres e dos homens, determinadas através de avaliações de impacto social e ambiental, inquéritos e estudos?
- É recolhida e usada informação desagregada por sexo?

Um desenho que integre as questões de género, deve ter em conta:

- Que características de desenho físico podem beneficiar especificamente as mulheres como principais utilizadoras?
- Que oportunidades de rendimento existem para as mulheres, e de que forma o projeto de mobilidade pode maximizar os benefícios sociais e económicos, aumentando a conectividade das mulheres?
- Que medidas podem ser incluídas no planeamento, desenho, implementação e monitorização no projeto, nas obras e na segurança para aumentar a equidade de género?

- Que oportunidades existem para assegurar que as mulheres usufruem de serviços, por exemplo, de formação para a segurança rodoviária, etc.?

- Existem mulheres a trabalhar na área das obras públicas? Os contratos de construção incluem cláusulas para o recrutamento de mulheres ou *standards* de género (por exemplo, igualdade salarial, etc.)?

- Qual é a constituição por sexo dos grupos de *stakeholders* e das agências parceiras?

- Há formação acerca das questões de género nos transportes e mobilidade?

- Existem mecanismos de ação positiva, por exemplo ao nível do recrutamento?

- Quais são os indicadores de género usados no desenho do projeto e no quadro de monitorização?

Instrumentos

A que recorrer?

Ckecklist para auditoria de género no sistema de transportes

› Ckecklist para auditoria de género no sistema de transportes

		Sim	Não	NA
I	Políticas e procedimentos da organização			
1	A IG dentro da organização é um objetivo declarado, com política, metas e indicadores definidos.			
2	A organização está comprometida em fazer auditoria de género aos serviços de transporte.			
3	A organização está comprometida em fazer auditorias de género às suas políticas e práticas.			
4	A política de auditoria de género tem objetivos, medidas e metas claros, e o progresso é avaliado regularmente pela gestão.			
5	Todas as pessoas na organização foram informadas acerca do compromisso com as auditorias de género e de quem está responsável por implementá-las.			
6	O orçamento da organização inclui financiamento para o processo e programa de auditoria de género.			
7	Na organização, os homens e mulheres estão representados/as em comissões ou grupos com funções de tomada de decisão.			
8	A organização assegura que todas as pessoas que a representam estão informadas acerca do programa de auditoria de género em seu nome.			
II	Políticas e procedimentos de emprego			
9	Existem procedimentos para proteger as pessoas ao serviço de situações de discriminação e de assédio sexual.			
10	Os critérios de recrutamento de pessoal incluem evidência adequada de sensibilidade para as questões de género na organização e na relação com passageiros/as.			
11	A organização promove ativamente o recrutamento de mulheres, incluindo de várias raças e etnias, para assegurar que a força de trabalho reflete a comunidade que serve.			
12	A organização monitoriza o perfil de género de todos os níveis na sua estrutura de recursos humanos e promove ativamente a representação igualitária de homens e mulheres em todos os níveis.			
13	Existem horários flexíveis e em <i>part-time</i> para apoiar profissionais com crianças e outras responsabilidades.			

› Checklist para auditoria de género no sistema de transportes

Sim Não NA

14	A organização tem políticas e procedimentos para proteger o pessoal que integra famílias monoparentais.
Formação do staff	
15	O pessoal envolvido no desenho e desenvolvimento de instalações ou serviços são formados para serem mais conscientes das necessidades e preocupações de mulheres e homens que viajam nos transportes.
16	Todo o pessoal que contacta com o público é formado para ser mais consciente das necessidades e preocupações de mulheres e homens que viajam nos transportes.
17	Motoristas são formados/as para terem uma condução não ameaçadora, inconveniente ou perigosa.
III Pesquisa, consulta e planeamento	
18	A organização recolhe estatísticas desagregadas por sexo, por rendimento, residência, idade, etnia, posse e uso de carro, motivo das deslocações (por exemplo nos inquéritos de mobilidade).
19	Os inquéritos à perceção de seguranças de passageiros/as são desagregados por sexo.
20	A pesquisa na organização monitoriza mudanças nas necessidades e experiências de transporte de mulheres e homens.
21	A organização consulta mulheres e homens acerca do desenho de novas paragens, estações ou terminais, veículos e acerca do desenvolvimento de novos serviços de transportes.
22	São organizadas reuniões de consulta em horários convenientes para mulheres e homens, e disponibilizadas facilidades de acolhimento de crianças.
23	As abordagens da organização a clientes e comunidade têm em conta os diferentes níveis de literacia.
24	A organização analisa as queixas e comentários por sexo.
25	A organização analisa os comentários e queixas que recebe de forma a responder a problemas.
26	Passageiros que se queixam estão conscientes dos procedimentos e organismos a que recorrer.
27	A organização trabalha de forma próxima com o pessoal do planeamento urbano para assegurar que as necessidades de transporte das mulheres e homens que residem e trabalham na área são asseguradas.
28	A organização trabalha de forma próxima com as autoridades locais e outros fornecedores de transportes para fornecer ligações (conectividade, bilhetes comuns, etc.).
29	Pelo menos uma pessoa tem nas suas tarefas a de identificar barreiras à utilização de transportes específicas de mulheres e homens. Existe procedimentos de análise de barreiras...
30	A organização está ativamente empenhada em desenvolver rotas mais seguras para as escolas.
IV Serviços a clientes	
31	Os veículos têm amplos espaços para bagagem, para compras ou carrinhos, e com facilidade de uso.
32	A informação está facilmente disponível acerca do funcionamento em termos de transporte e acomodação de carrinhos, compras, bagagem e bicicletas.
33	A sinalética nos veículos é clara quanto a transporte e acomodação de carrinhos, compras, bagagem e bicicletas.

› Checklist para auditoria de género no sistema de transportes

		Sim	Não	NA
34	Existem assentos desenhados e claramente assinalados para pessoas idosas, com deficiências, com crianças ou mulheres grávidas.			
35	Instalações sanitárias acessíveis a cadeiras de rodas, com fraldário para permitir que cuidadores/as de ambos os sexos levem crianças de ambos os sexos às instalações sanitárias.			
36	Existem instalações de <i>catering</i> com mesas e assentos, assentos para crianças.			
outro	Os autocarros têm pisos rebaixados e rampas para cadeiras de rodas e carrinhos			
V	Segurança pessoal			
37	A gestão tem uma política de segurança pessoal, que cubra passageiros/as e pessoal, que tenha em conta medos e perceções bem como taxas de crime ocorridos.			
38	A segurança pessoal é da responsabilidade de um membro da equipa de gestão.			
39	As decisões sobre a localização e frequência de paragens de autocarro são feitas com consulta a utilizadores/as e dados topográficos para maximizar a acessibilidade.			
40	As preocupações de passageiros/as são consideradas quando se tomam as decisões acerca da localização e horários de mudança de pessoal que contacta com o público			
41	A organização realiza auditorias de segurança ao escurecer, nas suas infraestruturas, veículos e rotas.			
42	A organização (se se tratar de comboios) tem um programa de trabalho para acreditar as suas estações em termos de segurança.			
43	O pessoal que contacta com o público tem meios para chamar assistência/apoio em casos de violência, ameaças ou circunstâncias suspeitas.			
44	A organização tem uma política e um regime para a rápida remoção de grafitos ou situações de vandalismo.			
45	Os veículos são inspecionados regularmente para limpeza de lixo e limpeza de emergência.			
46	As áreas de espera nas estações são regularmente inspecionadas para dissuadir má utilização, limpar lixo e estragos.			
47	As instalações sanitárias em todas as estações são inspecionadas para dissuadir má utilização e manter a limpeza.			
48	As áreas de espera e instalações sanitárias das estações estão fechadas quando não há pessoal.			
49	Quando há passagens subterrâneas, nas estações elas estão bem iluminadas e têm espelhos nas esquinas para ampliar a visibilidade.			
50	Estações sem pessoal ou áreas remotas de grandes estações têm pontos de ajuda/emergência ou outros dispositivos de comunicação de emergência acessíveis e bem assinalados.			
51	Os sistemas de informação ao público estão em ordem, e são regularmente utilizados por pessoal treinado para informar o público.			
52	É dada informação acerca de atrasos e cancelamentos tão depressa quanto possível e inclui, quando possível, sugestões de rotas e serviços alternativos.			
53	Em estações e terminais com pessoal, este tem informação acerca dos atrasos e mudanças de horários, e está disponível para explicar ao público o que está a acontecer e propor alternativas.			

› Checklist para auditoria de género no sistema de transportes

		Sim	Não	NA
54	Organização trabalha com outras agências (autarquias, polícias, grupos de mulheres, etc.) para melhorar a segurança dos caminhos pedestres para as paragens e estações.			
55	Existe afixado na estação informação de que existem caminhos pedestres seguros e acessíveis.			
56	Os parques de táxis nas estações estão bem iluminados, bem como os caminhos que os ligam às estações.			
57	A organização está empenhada num programa para trabalhar a segurança nos parques de estacionamento. Existe um programa de segurança nos parques de estacionamento de carros.			
58	Existe nas linhas e paragens informação acerca dos horários e rotas.			
59	Os novos horários são divulgados com antecedência suficiente para permitir ao público planear as suas viagens.			
60	É publicada informação em folhetos e na estação com detalhes de acesso a todas as estações/terminais ao longo da rota, incluindo localização de parques de estacionamento, praças de táxis e paragens de autocarro em relação às saídas.			
61	Está disponível informação acerca de rotas, horários e tarifas, incluindo em centros comerciais, hospitais, clínicas, correios, bibliotecas e empresas.			
62	Está acessível informação acerca de rotas nas paragens, estações e terminais.			
63	Existe nas estações terminais e nas maiores paragens de autocarros um mapa local e sinais direcionais que mostram as paragens na vizinhança, as estações e praças de táxi, e principais locais na comunidade.			
64	A organização dispõe e disponibiliza orientações para prevenir o sexismo ou violência nas publicidades que aparecem nas infraestruturas de transporte e nos transportes.			
Outro	Existe sistema de informação em tempo real nas paragens.			

Fonte: Adaptado do Departamento de Transportes do Reino Unido por Deike Peters (2013)

› Indicadores para uma mobilidade inclusiva e igualitária

1. Indicadores de resultado:

- Reduzir o tempo médio das viagens para mulheres e homens que se deslocam para serviços fundamentais (hospitais, centros de saúde, escolas, serviços administrativos, etc.).
- Aumentar o uso de transporte público (em meio rural pode ser aumentar o número de mulheres com carta de condução).
- Reduzir o tempo médio de deslocação da escola para casa e vice-versa, para rapazes e raparigas.
- Aumentar o número de mulheres trabalhadoras.
- Aumentar o número de mulheres com emprego formal.
- Aumentar o número de mulheres a trabalhar no setor dos transportes.

2. Indicadores de desempenho ou de projeto/processo:

2.1. Preparação e planeamento do projeto

- Percentagem de mulheres consultadas nos projetos de planeamento e desenho.
- Percentagem de mulheres presentes nas reuniões do projeto.
- Número de reuniões com organizações de mulheres (locais e regionais) ou que trabalhem a promoção da igualdade de género, para mobilizar a participação das mulheres.
- Número e proporção de mulheres e homens nas consultas a stakeholders e utilizadores/as.
- Número e proporção de mulheres e homens representados/as nos júris de concursos, nas definições de rotas, e na tomada de decisão relativa ao planeamento, monitorização e avaliação dos projetos.
- Número e proporção de mulheres e homens em grupos de stakeholders e utilizadores/as.
- Número e proporção de mulheres e homens facilitadores/as que trabalham com as comunidades e com os grupos de utilizadores/as nos processos de desenho, planeamento e consulta sobre transportes.

2.2. Melhoria do serviço de transportes

- Número de viagens feitas por homens e mulheres num período definido de tempo, por modo de transporte.
- Tempo poupado (horas/dia) por homens e mulheres.
- Redução da proporção de gastos em transportes públicos por homens e mulheres.
- Custo médio das viagens feitas por homens e mulheres, por tipo de transporte usado.
- Aumento da venda e utilização de bilhetes flexíveis e de viagens múltiplas por passageiro/a.
- Número e percentagem de homens e mulheres que estão satisfeitos/as ou insatisfeitos/as com as novas infraestruturas ou serviços de transportes, e razões.
- Existência de sistemas de filas separadas para homens e mulheres nas estações.
- Número de casos de assédio nos transportes públicos relatados por mulheres e raparigas.
- Número e proporção de seguranças homens e mulheres nas estações.
- Número e proporção de homens e mulheres ao serviço nos transportes (na condução, inspeção e supervisão).
- Número e proporção de homens e mulheres ao serviço nos transportes (na condução, inspeção e supervisão) com formação sobre assédio e respostas adequadas a situações de violência.

2.3. Emprego e capacidade gerados pelo projeto

- Número e proporção de mulheres que foram empregadas em diferentes tipos de empregos: construção, manutenção, supervisão, operação de máquinas pesadas, engenharia, condução, inspeção, pessoal de venda de bilhetes, agências de transporte, outros.
- Número e proporção de homens e mulheres que receberam formação do projeto em: construção de instalações de transporte, vigilância, condução e operação de máquinas pesadas, desenvolvimento de competências, liderança, auditorias de segurança viária, outras.

2.4. Desenho físico com perspectiva de género

- Quilómetros de linhas pedestres e de transporte não monitorizado nas laterais das vias.
- Número de passagens de peões por quilómetro.
- Número de instalações sanitárias por sexo, e com grande capacidade para mulheres em comboios e embarcações.
- Número de áreas de espera e descanso nas estações, estações de serviço e portos.
- Número ou proporção de carruagens ou autocarros apenas para mulheres.
- Número ou proporção de lugares reservados a mulheres.
- Volume de espaço adicional incorporado para estacionamento de carrinhos de bebé ou de compras nas carruagens.
- Número de botões de pânico/emergência instalados nas estações, estações de serviço e portos.
- Iluminação de rua instalada por quilómetro.

2.5. Indicadores de gestão do projeto e de processo

- Especialista em igualdade de género ou ponto focal designado pelo projeto.
- Materiais de formação em igualdade de género desenvolvidos para gestão do projeto.
- Número de sessões de formação para as agências de execução e implementação sobre transportes e género.
- Formação dada à gestão do projeto sobre implementação de plano de ação em género.
- Número e proporção de mulheres na equipa do projeto que participaram em oficinas ou atividades de reforço de competências.
- Número e proporção de mulheres empregadas pelo projeto por nível profissional.
- Desenvolvimento de uma estratégia de género para execução e implementação pelo setor ou agência de transportes (p. ex., pela empresa de transportes municipal ou contratada pelo município).
- Visitas de estudo ou partilha de práticas/contactos entre agências e empresas de transportes acerca de projeto com perspectiva de género.

2.6. Redução de riscos sociais

- Número de campanhas de sensibilização conduzidas acerca de questões de saúde (VIH/SIDA, alcoolismo, doenças sexualmente transmitidas, doenças contagiosas, etc.), de tráfico de seres humanos, e prevenção de acidentes.
- Número de formações e sensibilizações a trabalhadores/as nos transportes conduzidas acerca de questões de saúde (VIH/SIDA, alcoolismo, doenças sexualmente transmitidas, doenças contagiosas, etc.), de tráfico de seres humanos, e prevenção de acidentes.
- Número de homens e de mulheres formadas/abrangidos por essas campanhas e formações.
- Número de homens e mulheres funcionários/as da administração local e das polícias que participaram nessas ações de informação e consciencialização.
- Incidência das questões de saúde (VIH/SIDA, alcoolismo, doenças sexualmente transmitidas, doenças contagiosas, etc.), de tráfico de seres humanos, e prevenção de acidentes na área do projeto.
- Redução do número e percentagem de acidentes de trânsito e de pessoas acidentadas por sexo e idade.
- Número de casos em que foi fornecido apoio social a vítimas de acidentes ou famílias de vítimas.
- Número de mecanismos de controlo de velocidade (rampas, por exemplo) e de atravessamento para peões criados pelo projeto.
- Redução na velocidade média nas áreas residenciais.
- Aumento do uso de capacetes por ciclistas e motociclistas, por sexo.
- Número de participantes em formação e sensibilização em segurança rodoviária por sexo.
- Número de mulheres facilitadoras em reuniões comunitárias.

Fonte: Adaptado de Asian Development Bank (2013)

Inquéritos de mobilidade

Devem produzir dados sobre:

- › Segurança percebida nos transportes públicos, incluindo incidência de assédio, assaltos, etc.
- › Custos por nível de rendimento e disponibilidade para pagar os serviços;
- › Relação entre transporte e fontes de rendimento;
- › Dados administrativos locais específicos relativos aos transportes, como propriedade de veículos, licenças de condução, acidentes de trânsito;
- › Modelos de origem-destino de quem utiliza os transportes;
- › Tempos gastos;
- › Necessidades de formação sobre género das organizações;
- › Fornecedores de serviços e empreiteiros de obras.

Metodologias:

- › Inquérito *online* (limitado, especialmente em contextos mais rurais);
- › Por telefone, amostra ampla, identificação do último dia (necessidade de cobrir todos os dias da semana);
- › No caso de um Inquérito à Mobilidade, cada pessoa inquirida responde não só acerca de todas as viagens que realizou num período de 24 horas, como ainda acerca do seu enquadramento familiar e facilidade de acesso a meios próprios de transporte.

Boas práticas

Que exemplos?

Recolha de informação e produção de dados



Viena (Áustria): Em 1999, desenvolveu inquérito à mobilidade urbana com perspetiva de género, em que se verificou que os homens usavam carro ou transporte público duas vezes por dia, e as mulheres andavam mais a pé, faziam vários percursos, usavam metro, autocarros, táxis,... Decisão de tomar medidas como aumentar a iluminação e criar rampas em escadarias nas ruas de forma a facilitar a mobilidade suave.

Lagoa (Portugal): No âmbito da revisão do seu Plano Diretor Municipal (PDM), a Câmara Municipal criou e desenvolveu um Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável do Concelho de Lagoa, o PED|LGA, assente numa abordagem participativa de diagnóstico e planeamento. No quadro deste instrumento de planeamento estratégico, que procurou estimular os atores locais a alcançar soluções para problemas emergentes/existentes, realizou 8 fóruns de participação pública e reuniões com as Juntas de Freguesia:

- 1.º Fórum – 40 pessoas (cidadãos e cidadãs individuais e em representação de Associações, Coletividades e Tecido Empresarial do Concelho).
- 2.º Fórum – 15 pessoas (cidadãos e cidadãs individuais e em representação de Associações, Coletividades e Tecido Empresarial do Concelho).
- 3.º Fórum – 9 pessoas (cidadãos e cidadãs representantes dos Partidos CDU e BE com assento na Assembleia Municipal de Lagoa).

- 4.º Fórum - 50 pessoas (Técnicos/as do Município de Lagoa residentes e não residentes no concelho, de todas as áreas de trabalho do Município).
- 5.º Fórum - 10 pessoas (cidadãos e cidadãs representantes do Partido PSD com assento na Assembleia Municipal de Lagoa).
- 6.º Fórum - 21 pessoas (cidadãos e cidadãs representantes do Partido PS com assento na Assembleia Municipal de Lagoa).
- 7.º Fórum - 10 pessoas (cidadãos e cidadãs representantes da comunidade estrangeira residente no concelho).
- 8.º Fórum - 30 pessoas (professores/as e alunos/as da Escola Secundária Pública do concelho).

Destes fóruns resultou que a área das acessibilidades, mobilidade e transportes é das mais críticas para as pessoas e grupos consultados. Foram apontadas fragilidades relacionadas com o estacionamento e com a circulação e estacionamento automóvel no interior dos espaços urbanos, e a dificuldade de andar a pé devido à falta de espaços dedicados a caminhada sem barreiras e sem perigo ou ainda relacionada com as insuficiências da rede de transportes públicos.

Em consequência, e dando continuidade à abordagem participativa desencadeada, em projetos de requalificação, como o da “Rua da Praça”, o diagnóstico foi aprofundado com um fórum de participação pública com cidadãos e cidadãs da zona envolvente. Este fórum, que foi amplamente divulgado com distribuição de cartazes nos estabelecimentos comerciais, panfletos informativos e nota de imprensa no jornal local, teve uma participação de cerca de 30 pessoas. Nele foi apresentado e discutido o projeto, tendo tido a população hipótese de escolher a cor do pavimento, o sentido de circulação do trânsito ou de como seria feito o estacionamento na zona.

Do Fórum Participativo sobre a Rua da Praça, em Lagoa.



Advocacy, consciencialização e mobilização da comunidade

<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2015/february/safer-travel-at-night-campaign---2014-successes>

Londres: Programa Safer Travel at Night. Foi uma iniciativa para alertar para os perigos de utilização de minitáxis ilegais. Também foram lançadas campanhas no Metropolitano, bem como reforço policial.

Vários países: campanhas feministas têm alertado para a usurpação física e simbólica de espaço nos transportes públicos pelos homens, especialmente no metropolitano, por viajarem “de pernas abertas”.

Campanha em Nova Iorque, vídeo:

<https://www.youtube.com/watch?v=oo6D4MXrJ5c#t=15>



**Dude...
Stop the Spread,
Please**

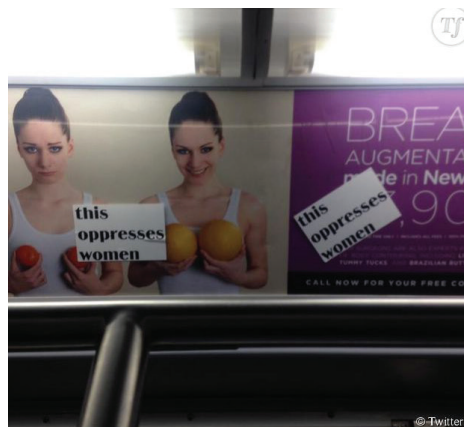
It's a space issue.

Imagens da Campanha de uma associação feminista turca (IFKFeminister) em 2014.



Nova Iorque (EUA): Campanha de uma associação feminista contra a publicidade sexista nos transportes.

Foto da campanha This Oppresses Women, Nova Iorque.



França (2015): Governo criou um Plano Nacional de Combate ao Assédio Sexual nos Transportes, com amplas campanhas.



12 ENGAGEMENTS CONTRE LE HARCÈLEMENT SEXISTE ET LES VIOLENCES SEXUELLES DANS LES TRANSPORTS

>> MIEUX PRÉVENIR

1. Des "mesches publicitaires" éphémères pour sensibiliser le public et les femmes dans les transports
2. Une campagne de sensibilisation à l'automne 2015
3. Des messages pérennes
4. L'expérimentation de "STOP" à la demande des bus de nuit
5. La mobilisation des services de l'État sur toute la territoire

>> UNE RÉACTION PLUS EFFICACE FACE À CES SITUATIONS

6. Des services d'aide téléphonique plus efficaces
7. Valète par SMS pour plus de sécurité
8. Le développement de nouveaux outils technologiques d'aide et de signalement
9. Un travail conjoint de tout les partenaires

>> MIEUX ACCOMPAGNER LES VICTIMES DANS DES TRANSPORTS PUBLICS NON SEXISTES

10. Des personnels mieux formés
11. Favoriser la mixité dans les véhicules de transport
12. Lutter contre la diffusion des messages sexistes

#Harcèlementtransports

Londres e Berlim (2016): O autarca de Londres decidiu banir dos transportes públicos anúncios publicitários que promovam imagens que pressionem as pessoas, em especial as raparigas e as mulheres, para que tenham determinada aparência. Solicitou também que a Transportes de Londres (TfL) crie um grupo de supervisão de publicidade para aplicar as novas políticas. A decisão decorreu das reações públicas a uma campanha publicitária da Protein World, cujos cartazes no Metro de Londres apresentavam uma modelo em biquíni com a pergunta "Are you beach body ready?".

Em Munique, na Alemanha, foi suscitada uma discussão na sequência de várias queixas de moradores/as e transeuntes relativamente a

um *outdoor* publicitário de uma marca de biquínis, colocado na praça Marienplatz, com uma modelo muito magra. Uma deputada criticou o anúncio por ele “ensina[r] às raparigas que devem ser o mais magras possível, quase anoréxicas”. Estas queixas e discussões públicas surgem na sequência de o Ministro da Justiça alemão ter proposto uma lei sobre publicidade que objetifique sexualmente mulheres e homens.

Empoderamento das mulheres e criação de parcerias estratégicas

França: fabricantes do setor dos transportes comprometeram-se a seguir uma carta de recomendações da Associação Mulheres em Movimento, os Transportes no Feminino e consultaram-nas durante o desenho dos veículos novos. Foram consultadas relativamente a segurança, acessibilidade, configuração interna das viaturas.

Peru: como parte de melhoria das infraestruturas viárias, foi realizada formação onde foram considerados indicadores de género e as expectativas das mulheres. As mulheres também participaram nas comissões de projeto. Pelo menos 10% do pessoal ao serviço nas empresas de infraestruturas e transportes tinham de ser mulheres. O resultado final permitiu ganhos de meia hora nos tempos de deslocação, redução de custos de transporte, e aumento da qualidade de serviços. Transportes mais acessíveis, adequados e rápidos melhoraram o acesso das mulheres aos serviços, escolas, mercados para venda de produtos.

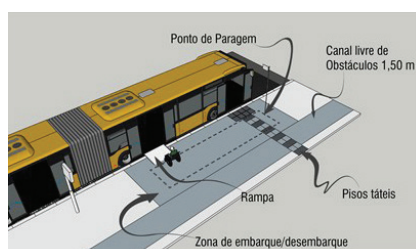


Liaoning (província da China): as mulheres foram integradas nas várias fases do projeto de transportes. Criaram-se grupos de trabalho separados de homens e mulheres. As mulheres puderam manifestar as suas necessidades específicas, bem como problemas de segurança nos autocarros. Os problemas apresentados pelas mulheres conduziram a mudanças no projeto inicial de forma a melhorar as estradas secundárias, a gestão de tráfico, a criação de mais passadeiras e passagens, a instalação de iluminação e maior frequência de autocarros.

França: a Associação Mulheres em Movimento, os Transportes no Feminino, em colaboração com o mecanismo oficial para a igualdade, produziu um vídeo intitulado “Transporte Público, um trabalho para as mulheres”, que foi usado pelo Ministério da Educação e pelo Ministério do Emprego para aumentar a consciência das jovens mulheres para os empregos no setor dos transportes (condução, inspeção e manutenção).



Transportes aéreos: Têm surgido protestos relativamente às restrições dos códigos de apresentação das hospedeiras aéreas. A British Airways permitiu, em 2016, que as hospedeiras aéreas usassem calças, depois de vários apelos das próprias invocando, curiosamente, as ameaças do Zika. Em 2015, as hospedeiras do ar da companhia israelita El Al manifestaram-se contra o uso de saltos agulha, pelos danos à saúde e desconforto.



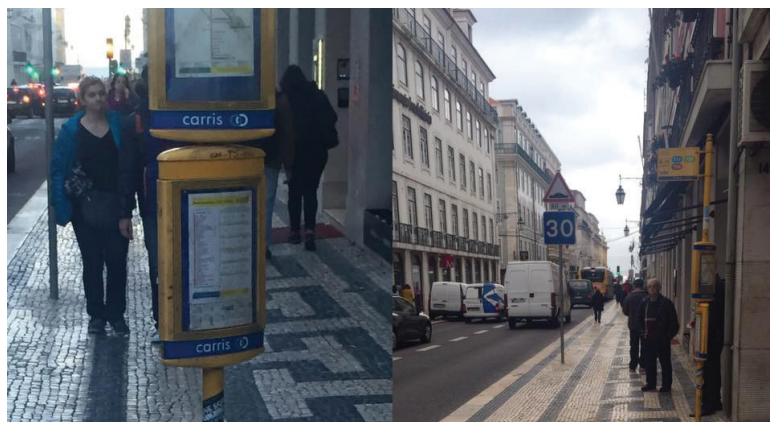
Igualdade de género nas práticas autárquicas e na prestação de serviços à comunidade

Liverpool (2015) foi a primeira cidade a criar corredores rápidos nas ruas, para impedir obstáculos a quem precisa de transitar em ruas muito movimentadas.

Lisboa: Plano de Acessibilidade Pedonal (PAP), que criou uma espécie de livro de estilo onde se sistematizam regras e se apresentam modelos de paragens consideradas acessíveis e seguras.



A **Câmara Municipal de Lisboa** também realizou cerca de 700 intervenções no sentido de substituir, recolocar ou retirar definitivamente sinais existentes nos passeios, com o objetivo de melhorar a mobilidade para as pessoas.



Montreal (Canadá): foi líder na inovação no combate à insegurança e sentimentos de insegurança, estabeleceu uma parceria entre os organismos municipais e grupos de mulheres para introduzir o mainstreaming de género nos transportes. As mulheres representavam mais de 60% das pessoas utilizadoras. Por sugestão das mulheres, a Comissão de Trânsito criou, em 1996, um serviço que permite às mulheres a paragem a pedido de modo a ficarem mais próximas do seu destino. Também tornaram as entradas no metro mais seguras.

Helsínquia (Finlândia): As pessoas que viajem com carros de bebé viajam grátis.

Ferreira do Alentejo: Criou o **Serviço de Apoio ao Idoso (SAI)** que disponibiliza transporte e acompanhamento a pessoas idosas às consultas, e medidas de educação para a saúde. Complementado com o Programa +Saúde, que disponibiliza pessoal técnico para acompanhar as pessoas idosas às consultas; marcar consultas; acompanhamento à farmácia.

Pombal: PomBus – **Transportes Urbanos de Pombal** (arrançou em 2008). Realiza auscultações em relação às rotas e percursos e implementação de sugestões relativamente aos percursos, rotas e horários. Foram distribuídos questionários nos autocarros, escolas e Câmara para recolher sugestões por parte de quem utiliza os transportes. Preocupação em dar resposta a todas as sugestões apresentadas (avaliação -> relatório -> discussão -> requerimentos -> respostas).

Outra preocupação do município foi a de criar paragens em espaços abertos, com boa visibilidade.

Auditorias de Género nos Transportes (GAPVV – funciona na autarquia).

Existe um passe de transportes especial para acompanhar descendentes no PomBus.

Lisboa - Lx Porta-a-porta: 22 miniautocarros que se deslocam aos bairros históricos pouco acessíveis. Gratuito, prestado por viaturas de pequena dimensão, equipadas com plataforma elevatória para pessoas em cadeira de rodas, além de cadeiras para crianças; todas têm, também, um degrau elétrico que facilita o acesso. Este serviço destina-



-se prioritariamente a reformados, a pessoas carenciadas e às crianças que vão ou voltam da escola.

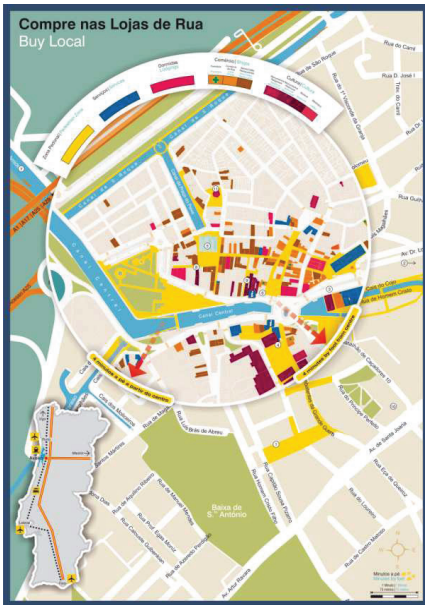
Lisboa, Junta de Freguesia de Parque das Nações: Transporte Solidário. Resposta social, com caráter gratuito, direcionada para pessoas maiores de 55 anos ou em situação de isolamento social. O seu objetivo é contribuir para a melhoria das condições de vida das pessoas e famílias, melhorando a sua acessibilidade a serviços e atividades da vida quotidiana. Efetua deslocações a Serviços Clínicos (serviços de saúde públicos ou privados), atividades lúdicas e recreativas; serviços da vida quotidiana, nomeadamente deslocações aos CTT, agências bancárias, serviços de finanças, segurança social, entre outros. Pode ser marcado com 3 dias de antecedência.



PediBus, “autocarro humano” gratuito. Neste caso, as crianças, acompanhadas por um ou mais adultos (familiares dos alunos em sistema de rotatividade), seguem a pé até à escola, segundo um trajeto com paragens pré-definidas.

Bom estado das infraestruturas pedonais: Sabendo-se que as mulheres se deslocam mais a pé e de transportes públicos, obstáculos nas vias pedonais terão um impacto especialmente negativo para as mesmas. Inversamente a melhoria das vias pedonais, alargamento de passeios, boa localização de passadeiras tem impactos positivos muito significativos para quem mais se desloca a pé.

Foto própria:
estação de Alverca.



Aveiro, Portugal: O projeto internacional Active Access desenvolveu várias ações de promoção da mobilidade suave com diversos stakeholders. Entre outras ações, realizou inquéritos de rua, auditorias de mobilidade; conferências de imprensa; exibições de rua; mapeamentos pedonais da cidade, com distâncias entre pontos; seminários. Como resultado promoveu uma campanha designada “Todos somos peões”, no sentido de promover a mobilidade pedonal, melhorar a economia local e consciencializar quem conduz automóveis, bem como capacitar as pessoas residentes para vigiarem comportamentos abusivos de automobilistas e tomarem conta das suas próprias ruas. Outra campanha foi a “Ganhe rodas para compras a pé”, onde se ofereceram trolleys de compras, para evitar o argumento do peso das compras e modernizar a imagem de quem faz compras no comércio local. Empoderaram-se comerciantes e clientes a deixarem folhetos em carros mal estacionados de forma a fazer prevalecer os seus direitos.

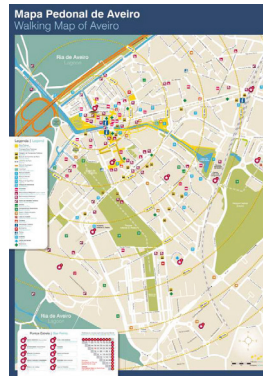


Foto própria

Bom estado das paragens de autocarro: Deve ter-se em atenção o bom estado das paragens de autocarro de modo a assegurar comodidade e segurança (iluminação, visibilidade, etc.).



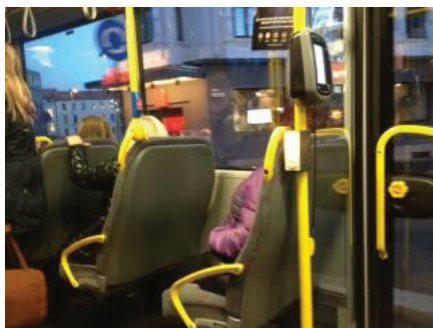


Foto própria. Oslo, Noruega.

Desenho dos veículos: O espaço dos veículos de transporte público deverá ter em atenção que as mulheres viajam com crianças, carrinhos, sacos de compras, etc. Em alguns países os autocarros urbanos têm assentos mais largos e/ou espaços amplos para acomodar carrinhos ou volumes.

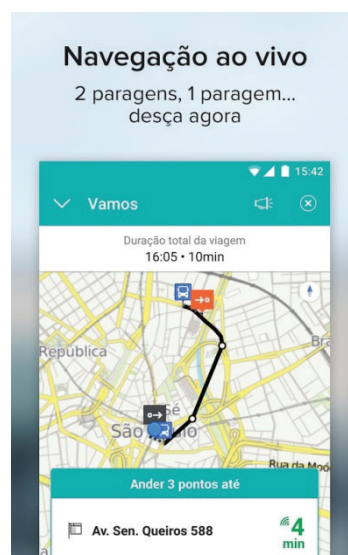
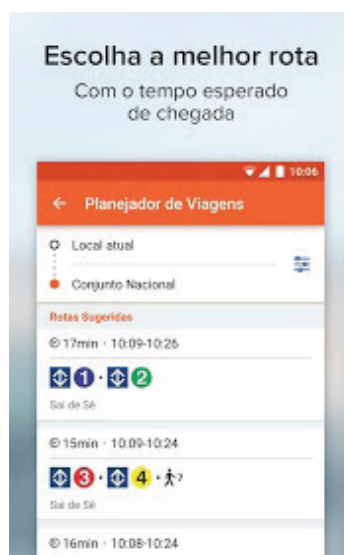
Outro elemento importante tem que ver com a acessibilidade. Dessa forma são desejáveis veículos com pisos rebaixados e portas amplas

Novas tecnologias de comunicação e informação, para informação em tempo real:

Paragens com contagem regressiva: Sistema de informação com indicação do tempo de espera pelo transporte desejado. Existe em várias cidades.



Lisboa, Porto, Coimbra e Funchal (Transit App Moovit): Aplicação de trânsito para telemóveis que ajuda quem utiliza os transportes públicos com informações de tráfego em tempo real. Através da aplicação, pode consultar-se informação atualizada sobre dez sistemas de transporte diferentes de Lisboa, nomeadamente do Metropolitano, das linhas do Metro, dos Transportes do Sul e das linhas da CP - Comboios de Portugal, e cinco sistemas de trânsito do Porto, incluindo as linhas da CP e as do Metro do Porto, por exemplo. A aplicação tem um "Programa de Comunidade", permitindo a quem utiliza enviar relatórios sobre as suas experiências de viagem, como dados de congestionamento, limpeza e alterações nos serviços, que são apresentados em tempo real.



Referências bibliográficas

AR – Assembleia da República. 2015. “Lei 52/2015: Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948)”, *Diário da República*, 111, Série I, 9 de junho: 36673685. Disponível em <https://dre.pt/application/file/67442999>.

Asian Development Bank. 2013. *Gender Tool Kit: Transport Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All*, Mandaluyong, Filipinas: Asian Development Bank. Disponível em <http://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>.

Breengaard, Michala Hvidt; Rømer, Hilda; Oldrup, Helene Hjorth; Poulsen, Helle; Malthesen, Tea. 2007. *TRANSGEN – Gender mainstreaming european transport research and policies: Building the knowledge base and mapping good practices*. Copenhagen: Co-ordination for Gender Studies, University of Copenhagen. Disponível em <http://static-curis.ku.dk/portal/files/21597551/EU-rapport-Transgen.pdf>.

CMRE – Conselho dos Municípios e Regiões da Europa e seus parceiros. 2006. *Carta Europeia para a Igualdade das Mulheres e dos Homens na Vida Local*. Conselho dos Municípios e Regiões da Europa e seus parceiros. Disponível em http://www.ccre.org/docs/charte_egalite_pt.pdf

Hasson, Yael; Polevoy, Marianna. 2011. *Gender Equality Initiatives in Transportation Policy: A Review of the Literature*. Disponível em https://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf. Consultado em 3.11.2015).

ONU - Organização das Nações Unidas. 2009. *Report to the United Nations Economic Commission for Europe Executive Committee on the Implementation of the Priorities of the UNECE Reform for Strengthening some Activities of the Committee*. Genebra: Economic and Social Council, ECE/TRANS/2009/7. Disponível em <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf>

Peters, Deike. 2013. *Gender and Sustainable Urban Mobility*.. Disponível em <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf>, consultado em 3.11.2015.

PROMOTOR:



PARCEIROS:



FINANCIAMENTO:

