

## **ADAPTAÇÕES DO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS AO PADRÃO DE VIAGENS FEMININO**

**Eunice Horácio de Souza de Barros Teixeira**

**Ronaldo Balassiano**

Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes – COPPE/UFRJ

**Paula Leopoldino de Barros**

Escola Politécnica – UFRJ

### **RESUMO**

O aumento das taxas de motorização, problemas gerados com os congestionamentos e as mudanças identificadas na utilização e ocupação dos espaços urbanos são alguns dos aspectos que vêm afetando a qualidade dos serviços de transporte público no Brasil. As empresas de transportes enfrentam atualmente um quadro de redução de demanda que evidencia a importância de se preservar a lealdade e confiança do usuário. A crescente participação das mulheres em atividades produtivas, alterando o comportamento desse segmento frente ao mercado de consumo trouxe reflexos ao setor de transportes. O objetivo deste trabalho é analisar as sugestões e propostas de melhorias sugeridas por usuárias do sistema de transportes públicos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Os resultados da análise indicam que as mulheres têm uma visão bastante crítica sobre o sistema de transportes, que deverá ser considerada para o atendimento adequado das necessidades específicas desse nicho de mercado.

### **ABSTRACT**

The increase in car ownership, problems generated by traffic congestion and changes in urban land use are some of the aspects interfering with the quality of public transport services in Brazil. Transport operators face a decline in demand turning crucial the need to keep regular transport users in the system. The increase in the women share in productive activities imposed changes in their behavior and is also reflected in the transport sector. The objective of this paper is to analyze women proposals to improve the public transport system in the Metropolitan Region of Rio de Janeiro. The main results show that this specific group is extremely critical to the transport system and also that their point of view should be considered in matching the system performance with their needs.

### **1. INTRODUÇÃO**

O aumento das taxas de motorização, os problemas gerados com a propagação de congestionamentos e as intensas mudanças na utilização e ocupação dos espaços de centros urbanos de cidades brasileiras são alguns dos fenômenos que vêm afetando a qualidade dos serviços de transporte público. A crise de demanda agravada pela crescente migração de usuários para o transporte individual e alternativo indica a necessidade de satisfazer esses passageiros de forma mais eficiente. As empresas de transportes enfrentam atualmente uma realidade bastante diferente daquela em que possuíam um usuário cativo, sem alternativas de deslocamento. Evidencia-se a importância de se preservar a lealdade e confiança do usuário e nesse sentido, a manutenção da qualidade do serviço prestado é uma possível estratégia a ser considerada. Observa-se ainda uma crescente participação das mulheres em atividades produtivas, alterando o comportamento desse segmento frente ao mercado de consumo, tendo em vista sua maior autonomia na administração e decisão sobre a utilização de seus recursos pessoais ou da família.

A mulher se caracteriza por representar uma demanda diferenciada, que precisa ser atendida em suas aspirações e necessidades específicas em relação ao serviço de transporte público. A sua crescente inserção no processo produtivo pode ser comprovada, quando se comparam as taxas recentes de participação feminina e masculina no mercado de trabalho. Segundo Izaki e Soares

(2002), em 1977, enquanto 88% dos homens dos 16 aos 60 anos participavam do mercado de trabalho, a participação das mulheres era de apenas 32%. Em 2001, a taxa masculina pouco tinha mudado (87%), mas a feminina aumentou para 58%. Esta maior participação das mulheres reforça a necessidade de se conhecer sua opinião, pois o setor de transportes, sobretudo o de transporte público, não estava preparado para absorver de forma adequada esta demanda diferenciada. A saída das mulheres para trabalhar fora de casa gera demandas novas e específicas. Muito exigentes em relação ao conforto e com uma visão muito particular relativa ao uso do sistema, elas se destacam também por apresentar uma mobilidade diferente dos homens, uma vez que realizam mais viagens para exercerem múltiplas funções diárias como levar o filho à escola, ir ao trabalho, ir ao supermercado na volta para casa, entre outras.

Existem diferenças significativas entre mulheres e homens em suas experiências diárias de viagens incluindo seus deslocamentos e a utilização dos diferentes modos de transportes. Destaca-se entre essas diferenças o acesso ao transporte particular, as formas utilizadas para realizar viagens regulares de mesma distância para o trabalho, os tipos de empregos, as responsabilidades no cuidado com crianças e idosos, as atitudes em relação ao transporte público e particular, etc. Os fatores aqui listados justificam um tratamento diferenciado para as mulheres no que se refere à utilização do transporte público (DfT, 2000). Estas diferenças no uso dos modos de transporte e no padrão de viagens está relacionada não somente a diferença de acesso, mas em outras relações de gênero como as fontes de recursos econômicos, sociais e temporais (Turner e Grieco, 2000).

O objetivo deste trabalho é analisar as sugestões e propostas de melhorias sugeridas por uma amostra de usuárias do sistema de transportes públicos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Uma pesquisa com base em entrevistas foi realizada com usuárias de diferentes modos de transportes, que destacaram ainda aspectos considerados positivos e negativos em cada caso. A seguir são apresentados e discutidos aspectos específico referentes à mobilidade feminina. Na seção 3 descreve-se a pesquisa de opinião realizada com cerca de 1100 mulheres para avaliar o sistema de transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A seção 4 analisa as propostas sugestões apontadas e finalmente a última seção destaca as principais conclusões do trabalho.

## **2. MOBILIDADE FEMININA**

O padrão de viagens da mulher, vem se alterando ao longo do tempo, assim como seu grau de satisfação com o serviço ofertado. Forneck (2001) propõe que se investigue as necessidades de transporte das mulheres através do reconhecimento das mudanças que vêm sendo introduzidas em seu cotidiano. A mais notável é sua participação mais efetiva no mercado de trabalho com reflexos diretos em sua mobilidade diária.

O Departamento de Transportes do Reino Unido (DfT, 2004) faz algumas considerações relevantes sobre a relação entre a mulher e os sistemas de transportes, destacando que o transporte público é tão importante para os deslocamentos diários das mulheres quanto elas são importantes para o transporte público do ponto de vista da garantia de demanda ao sistema. Tem-se assumido com frequência que as mulheres, como consumidoras de serviços de transportes, têm necessidades idênticas às dos homens. Entretanto, existem evidências de que essas necessidades

de viagens são significativamente distintas das dos homens. Segundo Root e Schintler (1999), as mulheres dos países industrializados estão se ajustando a um aumento da mobilidade, mas seus padrões de viagens são diferentes dos estereotipados padrões de viagens radiais assumidos frequentemente como parte do planejamento de transporte urbano. Além disso, a maior expectativa de vida da mulher e seu contínuo desejo de mobilidade também traz implicações políticas.

Muitas peculiaridades específicas do gênero feminino devem ser consideradas por planejadores e operadores dos sistemas de transportes, garantindo uma maior adequação dos serviços às características diferenciadas desse grupo de usuários. O simples ato de atravessar uma rua pode parecer uma tarefa trivial quando se carrega uma pasta e o calçado utilizado é confortável. Quando se calça um sapato de salto alto, se empurra um carrinho de bebê ou simplesmente se apóia alguém nessa travessia, o procedimento de se alcançar o outro lado da via deixa de ser um ato tão trivial e destaca diferenças bastante específicas entre homens e mulheres que utilizam as vias públicas e os sistemas de transportes (Spain, 1996).

Os próprios veículos de transportes são raramente projetados para atender às necessidades de mães acompanhadas de seus filhos pequenos. Os trajetos são frequentemente circulares a fim de minimizar os custos de prover acesso para um grande número de passageiros, prejudicando os tempos de viagem das mães que realizam viagens multi-direcionais em função das crianças ou idosos que acompanham (Turner e Grieco, 2000). Analisando o contexto das viagens realizadas por mulheres na Suécia, Polk (2003) destaca a questão da importância do gênero como um dos fatores que precisam ser considerados para atendimento aos requisitos mínimos de um sistema de transporte sustentável. Pesquisas de atitude naquele país sugerem que a preocupação da mulher em relação ao meio ambiente é, em geral, maior que a do homem e que essas se mostraram mais críticas e exigentes em relação à sua própria mobilidade.

Os motivos de viagens são também aspectos diferenciados quando se comparam os deslocamentos realizados por homens e mulheres. Pesquisa sobre viagens cujo motivo é trabalho, realizada em Oslo, mostra duas diferenças significativas entre os gêneros. Em geral, as mulheres têm seus locais de trabalhos situados mais próximos de casa do que os homens e usam o carro com menor frequência. Observou-se ainda que no caso das mulheres casadas 45% tem suas viagens muito relacionadas com o levar e buscar as crianças na escola e jardim de infância ou fazer compras. Apenas 31% dos homens casados exerciam estas mesmas tarefas domésticas (Hjorthol, 2000). No Brasil, o motivo das viagens também aponta diferenças importantes entre os dois sexos. Para os homens da Região Metropolitana de São Paulo, 51% das viagens realizadas, têm por motivo o trabalho, enquanto que para as mulheres, este percentual é de apenas 30%. Para as mulheres predominam os motivos “escola” (38%), enquanto que para os homens estas viagens representam apenas 25%. Isto não significa, necessariamente, que haja um maior número de mulheres estudando e, sim, que ocorrem mais deslocamentos para levar os filhos à escola. Motivos de viagem como “lazer”, “compras” e “saúde” também são mais frequentes entre as mulheres (Forneck e Zuccolotto 1996). Alguns autores observam ainda que devido ao fato de estarem mais sujeitas ao regime de trabalho de meio expediente e por realizarem mais visitas sociais entre suas famílias e amigos, elas viajam mais frequentemente fora do horário de pico que os homens (DfT, 2004; Molero *apud* Carnicer *et al*, 2003; Bryson, 2004) . No caso do Reino

Unido observa-se ainda que o medo de violência e agressões reflete-se em um menor número de viagens realizadas depois que escurece o dia. Esses padrões de viagens podem ser identificados também no contexto de cidades brasileiras.

As diferenças nos padrões de viagem e mobilidade das mulheres anteriormente destacadas reforçam a necessidade de adoção de uma nova postura em relação a esse usuário do sistema de transportes. No planejamento de uma cidade as propostas de intervenção no sistema viário e de transportes deverão considerar as particularidades dos diferentes indivíduos, evidenciadas e percebidas, em geral, com um maior grau de detalhamento pelas mulheres. A situação particular das mulheres na sociedade contribui neste sentido, pela variedade e diversidade de situações que as mesmas enfrentam e se caracterizam por situações específicas deste gênero (Spain, 1996). A qualidade de vida na cidade - na escala do bairro e da moradia - influencia e marca fortemente o cotidiano de seus habitantes e em particular das mulheres, que assumem freqüentemente uma dupla jornada de trabalho, o que lhes torna ainda mais dependentes da qualidade de serviços urbanos e das escolhas feitas em termos de transportes e meio ambiente (Heiler *et al*, 1997).

Não é necessário reivindicar paridade ou igualdade no tratamento entre homens e mulheres. Ao contrário, é preciso evidenciar as diferenças de mobilidade entre os gêneros e comportamentos de uma maneira em geral, seja como usuário de um serviço de transporte ou como pessoas dispostas a mudar seu padrão de deslocamento na busca de uma melhor qualidade de vida. As mulheres procuram soluções alternativas para seus problemas de locomoção ao invés de estabelecer relações de força e isto deve ser incorporado ao planejamento do sistema de transportes públicos. Tratar homens e mulheres igualmente talvez não reflita a melhor estratégia para superação das desigualdades, principalmente se as oportunidades de emprego e acesso ao mercado de trabalho são bastante específicos aos dois gêneros. É preciso reconhecer estas diferenças. Os deslocamentos das mulheres demonstram um status específico na medida em que elas desempenham atividades no espaço privado – o “mundo” do lar e da família - e no espaço público – o “mundo” do trabalho e da competitividade, compondo uma rede própria de mobilidade, quase sempre invisível para a organização dos transportes públicos (Forneck e Zuccolotto, 1996).

O aumento da participação feminina no mercado de trabalho vem sendo estudado com mais detalhes por diferentes autores (Izaki e Soares, 2002). Estudos sobre a nova posição da mulher na sociedade destacam a importância da mobilidade feminina nas grandes metrópoles. ITRANS (2004) identifica que a mobilidade da população pobre nas grandes cidades brasileiras, medida pelo número médio de deslocamentos diários por pessoa, é muito baixa, implicando em sérios problemas de acesso ao trabalho, às oportunidades de emprego, às atividades de lazer e aos equipamentos sociais básicos. Os motivos da baixa mobilidade está relacionado com as altas tarifas do transporte coletivo urbano e os baixos rendimentos familiares. A participação nos gastos com transporte no orçamento das famílias pobres é elevado, levando as pessoas a substituírem os meios motorizados por longas caminhadas a pé ou pelo uso da bicicleta. As mulheres são usuárias do transporte público e dependem dele, muito mais que os homens, seja em função da falta de acesso ao carro particular, ou da abdicação do uso em função do marido e dos filhos. Gomide (2003) mostra ainda que as mulheres responsáveis por domicílios no Brasil, constituem-se um dos segmentos mais vulneráveis ou em desvantagem social. Nas metrópoles

brasileiras, 37% das famílias de baixa renda têm a mulher como principal provedora, enquanto nas famílias com renda mensal acima de três salários mínimos esse índice é de 26%. Além de terem menos oportunidades de trabalho e menores rendimentos, se comparadas aos homens, as mulheres responsáveis pelos domicílios possuem padrões de mobilidade diferentes. Para conciliar o trabalho com outras atividades, as mulheres realizam mais viagens diárias, porém mais curtas e em horários e itinerários distintos. As mulheres utilizam com mais intensidade o modo coletivo e andam mais a pé. A atual oferta de serviços de transporte nem sempre atende às necessidades das mulheres. Isso reforça a necessidade da re-adequação da oferta, com criação de novos horários, itinerários e serviços diferenciados, levando em conta os padrões de mobilidade desse gênero. No âmbito internacional, alguns autores ratificam esta dependência da mulher com o transporte público como Matthies *et al* (2002) que mostra que em 1991, na Alemanha, as mulheres usavam o transporte público com mais intensidade que os homens.

Lima (1995) afirma que a qualidade dos serviços de transportes é composta por atributos associados ao resultado obtido no processo de realização da viagem e pela interação com os clientes. Sendo assim, a abordagem de gênero passa a ser importante neste contexto de qualidade, ao serem consideradas as experiências, percepções, atitudes, comportamentos, sensações, satisfações ou insatisfações relativas ao modo de transporte utilizado. Além disso a análise da qualidade de vida cotidiana, levando em consideração as mulheres, tem a vantagem de abordar de maneira qualitativa preocupações essenciais como a segurança e a mobilidade. Neste contexto, a partir da percepção feminina do sistema de transporte público, podem-se elaborar propostas de melhorias e analisar a viabilidade das sugestões dadas pelas próprias usuárias. De acordo com a ANTP (1999), para uma melhor compreensão das necessidades de acessibilidade da população, evidenciadas pelos novos padrões e desejos de deslocamentos, pode-se adotar um procedimento, com base em pesquisas de opinião e de mercado, como instrumento adequado para acompanhar e monitorar a dinâmica das expectativas dos usuários em relação aos serviços de transporte coletivo urbano.

### **3. A PESQUISA NO RIO DE JANEIRO**

Uma pesquisa de opinião com mulheres usuárias de transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi realizada nos meses de fevereiro e março de 2004, tendo como principal fonte de dados a realização de 1.123 entrevistas. A pesquisa foi desenvolvida em diferentes locais visando ampliar ao máximo a abrangência espacial da amostra. Foram realizadas entrevistas em pontos de ônibus, estações ferroviárias e terminais de transporte coletivo, entre outros. Aspectos relacionados com a qualidade do serviço prestado pelos diferentes modos de transporte foram identificados. Informações fornecendo propostas de melhorias necessárias ao sistema foram levantadas tendo como referência a ótica e a percepção das usuárias. As respostas obtidas foram tabuladas e analisadas de acordo com agrupamentos específicos de forma a permitir uma análise mais detalhada do conjunto de informações obtidas. Os detalhes desse procedimento estão descritos em Teixeira *et al* (2004).

Através da pesquisa, de caráter qualitativo, foi possível caracterizar a imagem do setor de transportes junto às usuárias. A análise da percepção das usuárias de transporte público contribui para a identificação de problemas existentes e para o planejamento de melhorias visando atender este público. De acordo com Guedes e Cardoso (2002) em uma pesquisa de avaliação do sistema

de transportes, podem ser utilizados conceitos tradicionais de aferição da qualidade do serviço como conforto, segurança, rapidez, preço, etc. e uma série de variáveis que explicitam esses conceitos como lotação, limpeza, tempo de viagem, atendimento dos operadores, etc. A pesquisa se concentrou inicialmente em identificar aspectos considerados positivos e negativos na prestação dos serviços operados pelos diferentes modos de transporte. A opinião das usuárias sobre os modos de transportes utilizados foi bastante diversificada. Atributos como conforto, segurança e atendimento foram avaliados tanto de forma positiva, quanto negativamente, o que ratifica o conceito de qualidade como sendo extremamente subjetivo e pessoal. Os principais atributos avaliados negativamente foram o desconforto e a baixa frequência dos serviços. Por outro lado, um dos atributos positivos mais facilmente identificados pelas usuárias foi a rapidez de alguns serviços. Um resumo da percepção das usuárias está apresentado e comentado a seguir. Evidencia-se nessa análise uma percepção aguçada e bastante realista desse grupo específico de usuários do sistema.

### **Barcas**

O desconforto durante as viagens (21%) e a frequência dos serviços (13%) foram apontados como os principais atributos negativos nas rotas operadas pelas barcas (mais de 1/3 das respostas). O desconforto identificado pelas usuárias está associado principalmente com as condições de higiene dos banheiros e com a falta de conforto dos assentos que são considerados “duros” por serem de madeira. A frequência reduzida, sobretudo em horários de pico, em algumas rotas (menos de 3 viagens realizadas entre 16:00 e 19:00 horas) é fator de descontentamento das usuárias. Em contra-partida, alguns aspectos específicos da viagem foram classificados como positivos, com destaque para a tranquilidade durante o deslocamento (34%) e a beleza da paisagem (21%). Mais de 50% das respostas identificam atributos relacionados à percepção de conforto e que é característico desse tipo de transporte. Destaque-se finalmente que no caso dos serviços operados entre o Rio de Janeiro e Niterói, onde a frequência de 15 minutos entre as partidas das embarcações é bastante satisfatória, a avaliação sobre frequência é positiva, evidenciando coerência das usuárias na avaliação dos serviços.

### **Bondes**

Para o caso dos bondes, operados na cidade em apenas uma área específica, a baixa frequência aparece como o principal aspecto negativo identificado pelas usuárias (29% das respostas). Essa resposta pode ser justificada pelo intervalo entre veículos que é em média igual ou superior a 30 minutos nas duas linhas existentes. O desconforto apontado por 22% das usuárias foi associado principalmente à superlotação dos veículos, à limitação para utilização dos serviços em dias de chuva (o modelo de veículo é aberto nas laterais) e ao ruído produzido pelo atrito entre as rodas e os trilhos durante a viagem. Já no que diz respeito ao conforto indicado como atributo positivo por 37% das usuárias, observa-se estar relacionado com a paisagem local durante a viagem e a boa ventilação dos veículos. Identifica-se a existência de alguma similaridade com a avaliação feita dos serviços operados pelas barcas.

### **Ônibus / Ônibus com ar condicionado (“Frescão”)**

A avaliação do transporte rodoviário também destacou negativamente, como aconteceu nos casos das barcas e bondes, a falta de conforto, especialmente no caso do ônibus convencional. Cerca de 37% das usuárias consideram que os serviços operam com superlotação e ainda que o calor é

excessivo dentro dos veículos. A baixa frequência durante o dia, com 37% das respostas (operam com maior frequência nos horários de pico) e o preço (23% das respostas) foram aspectos negativos atribuídos ao serviço operado pelos ônibus com ar condicionado. Em contra-partida os ônibus do tipo “frescão” são considerados confortáveis por cerca de 72% das usuárias. O conforto é atribuído à climatização dos veículos e à qualidade dos assentos que é similar a de veículos que realizam viagens intermunicipais de longa distância. A rapidez dos serviços associada com as viagens realizadas em algumas ligações foi um atributo positivo identificado tanto no caso dos ônibus (21%) quanto no caso dos “frescos” (12%).

### **Metrô / Trens**

As usuárias desses serviços também apontaram o desconforto com o principal aspecto negativo das viagens realizadas nesses modos de transportes. Observe-se que no caso do metrô, a maioria das 47% das usuárias que indicaram o desconforto como principal aspecto negativo dos serviços considera a superlotação na maior parte do dia o principal problema. Tal fato pode ser explicado pela conveniência, em termos de confiabilidade, proporcionada na prestação desses serviços, gerando uma demanda acima da capacidade de atendimento, especialmente nos horários de pico. Situação semelhante pode ser identificada nos trens de subúrbio, onde a maioria das 23% descontentes em relação ao conforto afirmou ser a superlotação um aspecto negativo da operação. No caso dos trens, a falta de confiabilidade associada principalmente a quebras e defeitos constantes nas composições, foi indicada por 14% das usuárias como um problema a ser solucionado. A rapidez das viagens, que provavelmente está associada a uma viagem com menor variabilidade nos tempos de viagem (sem congestionamentos) quando comparadas com ônibus, foi o principal aspecto positivo indicado pelas usuárias tanto no metrô (31%) quanto no trem (30%).

### **Vans / Kombis**

No caso da viagem realizada em veículos de baixa capacidade do tipo van ou kombi observa-se que o desconforto (45% das respostas) como ocorre nos demais modos de transportes analisados, foi identificado como principal atributo negativo na utilização desses serviços. O desconforto é associado a veículos com manutenção inadequada e operando com superlotação, especialmente os do tipo kombi. A falta de treinamento dos condutores também foi apontada como aspecto negativo por cerca de 15% das usuárias que afirmam ser ruim o atendimento. A rapidez das viagens, característica deste tipo de serviço, foi apontada como o principal atributo positivo da operação de vans e kombis (45% das respostas).

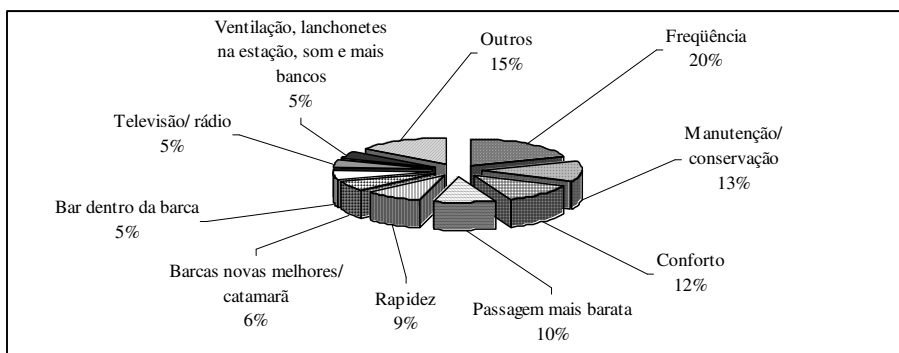
A análise dos principais aspectos negativos e positivos identificados pelas usuárias do sistema de transportes destacou o atributo conforto como importante fator a ser considerado por operadores e planejadores do sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Independentemente do modo de transporte analisado, o atributo conforto foi relacionado tanto por seus aspectos positivos quanto negativos por um número significativo de usuárias. Em que pese a necessidade de se garantir eficiência operacional dos diferentes modos através de uma frequência adequada dos serviços, da confiabilidade no sistema e do respeito ao usuário, aspectos relacionados ao conforto durante a viagem precisarão ser privilegiados para promover um uso mais intensivo do transporte público por esse grupo específico de usuários.

#### 4. PROPOSTAS DE MELHORIAS

As mulheres tiveram a oportunidade durante a pesquisa, de apontar possíveis melhorias necessárias aos serviços de transportes, visando adequar os mesmos à suas necessidades de transportes. De maneira geral, as propostas de melhorias apontadas para cada modo de transporte individualmente, convergem para um conjunto de recomendações que deverão ser consideradas pelos tomadores de decisão, no sentido de fazer com que essa parcela da população possa se beneficiar de serviços mais adequados. Apresentam-se a seguir as principais recomendações sugeridas pelas usuárias.

##### Barcas

Nas barcas a principal sugestão de melhoria dos serviços está relacionada com o aumento da frequência. Tal problema já havia sido destacado na seção anterior e decorre de uma programação muito irregular desta opção de transportes. O aumento na frequência não é uma intervenção simples, pois depende da disponibilidade de embarcações que exigem investimentos significativos. Outras sugestões apontadas estão destacadas na Figura 1.



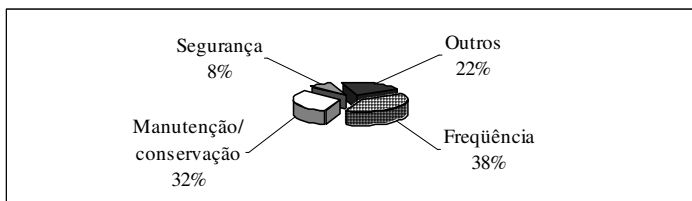
**Figura 1:** Melhorias e sugestões das usuárias das barcas.

Para aquelas usuárias que sugeriram melhoria no conforto (12%), cabe destacar que 60% delas foram bastante específicas apontando a necessidade de utilização de bancos mais confortáveis nas embarcações. Das usuárias que indicaram a necessidade de melhoria na manutenção e conservação dos veículos (13%), a maioria (39%) afirmou ser necessário melhorar a limpeza e higiene das embarcações.

##### Bondes

No caso das viagens realizadas em bondes, o aumento da frequência é destacadamente a principal necessidade de melhoria apontada pelas usuárias (38%). A Figura 2 indica ainda ser necessário melhorar a manutenção dos veículos no sentido de melhorar a percepção de qualidade das usuárias.



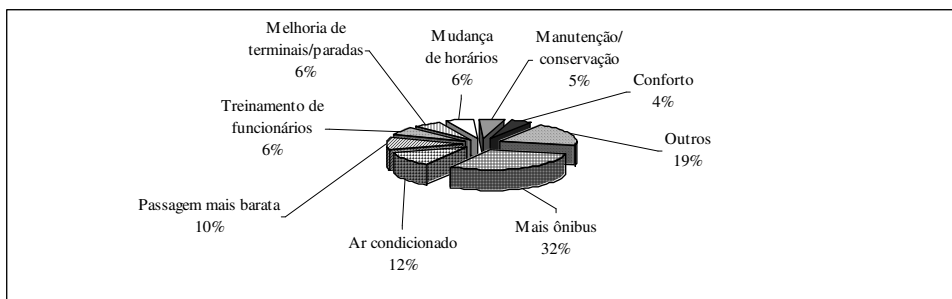


**Figura 2:** Melhorias e sugestões das usuárias dos bondes.

É possível que no caso da manutenção, a dificuldade de reposição de peças em um sistema de transportes tombado pelo patrimônio histórico esteja contribuindo para dificultar sua conservação. Esse aspecto foi facilmente identificado pelas usuárias.

### Ônibus

As respostas fornecidas pelas usuárias, apontando melhorias necessárias, destacam a necessidade de aumentar a frota de veículos em operação para este tipo de serviço. Confrontando essa sugestão com as respostas fornecidas em relação ao que as usuárias desaprovam neste modo de transporte, pode-se perceber com maior precisão os tipos de problemas identificados. Das usuárias que indicam ser necessário ampliar a frota (32%), cerca de 56% apontaram como aspecto negativo do sistema ônibus a frequência enquanto cerca de 44% percebe o desconforto como um problema a ser enfrentado. Essas respostas parecem evidenciar que o aumento sugerido da frota está relacionado tanto com questão da baixa frequência registrada em muitas rotas quanto com o desconforto identificado com a superlotação de veículos. A utilização de faixas exclusivas nos principais corredores, possibilitando a segregação operacional dos serviços, poderia contribuir de forma significativa para a melhoria desses problemas. A Figura 3 destaca ainda outras melhorias sugeridas pelas usuárias em relação ao serviço operado por ônibus.



**Figura 3:** Melhorias e sugestões das usuárias de ônibus.

### Frescão

No caso do ônibus com ar condicionado do tipo “frescão” parece claro que as usuárias consideram o aumento da frequência e a redução de tarifas as principais melhorias necessárias nesses serviços. O fato das rotas serem operadas por veículos tecnologicamente mais sofisticados,

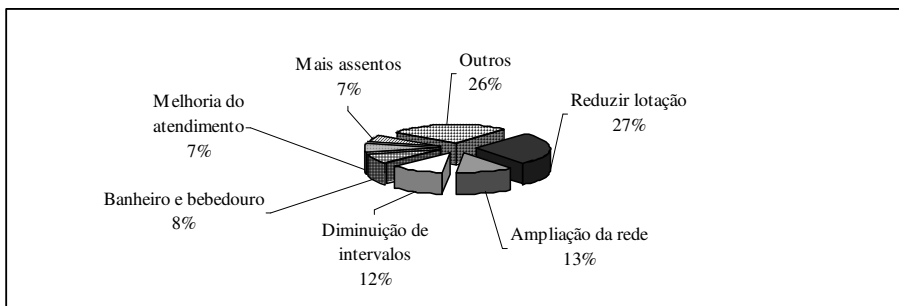
obrigada a fixação de tarifas diferenciadas (bem superiores àquelas cobradas em serviços operados por ônibus convencionais) que não são bem absorvidas por essa parcela de usuários.

### Vans e Kombis

As usuárias dos serviços de vans e kombis consideram que os operadores não estão treinados para exercer de forma adequada essa função. Consideram ser necessário melhorar o atendimento que é um reflexo não só da falta de habilidade desses condutores na relação com o usuário mas também da forma com que conduzem os veículos.

### Metrô

No caso específico do metrô, parece evidente, com base nas sugestões apontadas, a necessidade de ampliação da frota (ou frequência) e da própria rede disponível (Figura 4). Essas indicações sugerem, ser esse tipo de serviço bastante conveniente às usuárias. Provavelmente a regularidade na operação, a rapidez e a confiabilidade dos serviços são características aprovadas pelas entrevistadas.



**Figura 4:** Melhorias e sugestões das usuárias do metrô

### Trem

Observa-se finalmente no caso dos trens, que a frequência (16%) e o aumento do conforto (16%) (instalação de sistemas de ar condicionado) são intervenções necessárias, sugeridas pelas usuárias para contribuir ba melhoria dos serviços.

De maneira geral, as propostas de melhorias apontadas pelas mulheres para cada modo de transporte podem ser agregadas e consideradas em conjunto para toda a rede de transportes públicos operada na Região Metropolitana. Com o crescimento acelerado das viagens realizadas por mulheres, torna-se necessário adequar os serviços atualmente disponíveis para atender de forma mais eficaz essa parcela da população. Com base nas respostas fornecidas durante as entrevistas, nas observações realizadas durante a pesquisa de campo e no contato direto com as usuárias, são apresentadas a seguir algumas recomendações de caráter geral que poderão subsidiar políticas de transporte que privilegiem as características específicas desse usuário do sistema:

- Criação de um consórcio entre os diferentes operadores para promoção de cursos voltados para o treinamento dos funcionários, visando obter maior uniformidade e qualidade no atendimento ao usuário;
- Desenvolvimento de estratégias voltadas para a garantia de oferta de um serviço de transporte mais ágil (a mulher precisa otimizar seu tempo em função do número de atividades exercidas) e flexível (visando atender essa característica peculiar da mulher);
- Criação de serviços que proporcionem mais segurança e conforto (utilização de veículos adequados para o transporte de crianças, idosos e que facilitem o transporte de bolsas e sacolas);
- Implantação de serviços e pontos de comércio em estações e terminais, de forma a contribuir para a racionalização das viagens realizadas com múltiplos propósitos (trabalho, compras, etc.)
- Ampliação da divulgação de informações sobre os serviços operados;
- Divulgação das normas específicas de operação e utilização de cada modal, de forma a promover uma maior participação do usuário na conservação e fiscalização dos serviços;
- Desenvolvimento de estratégias de marketing, visando conscientizar os diferentes usuários quanto ao uso mais adequado dos modos de transporte (o desrespeito dos usuários foi bastante mencionado englobando problemas relacionados com fumantes e ainda aqueles que não respeitam a utilização dos assentos preferenciais);
- Garantia de maior segurança nas estações e terminais, enfatizando a necessidade de uma fiscalização mais efetiva;
- Ampliação dos fóruns de discussão e troca de experiências entre técnicos e empresas de transporte coletivo que realizam pesquisas de opinião junto à população e usuários;
- Promoção de programas específicos voltados para aumentar o entendimento das necessidades e requisições específicas de transporte das mulheres (o Departamento de Transportes do Reino Unido possui um programa nesses moldes voltado para o público feminino, em que homens e mulheres participam com o objetivo de compartilhar sugestões de atendimento às necessidades específicas da mulher no sistema de transportes).

As propostas enumeradas parecem evidenciar que as mulheres conhecem e utilizam os sistemas de transportes públicos, e mais ainda, possuem uma visão bastante crítica quanto às necessidades de melhoria do sistema. Ações nesse sentido, voltadas especificamente para a adequação dos sistemas de transportes às exigências impostas por essa parcela de usuários, ainda não foram identificadas no contexto das cidades brasileiras. A contribuição dessas usuárias será de fundamental importância para planejadores e operadores, no sentido de garantir e ampliar um mercado, que enfrenta atualmente um quadro de queda na demanda, com transferência de viagens para modos alternativos, menos adequados ao planejamento da rede viária.

## **5. CONCLUSÕES**

As mulheres se encontram atualmente bastante integradas ao mercado produtivo, desempenhando papel equivalente ao do homem nas diversas funções exercidas. Algumas particularidades em relação ao seu padrão de viagens podem ser facilmente identificadas, obrigando que o planejamento da rede de transportes públicos se torne mais abrangente de forma a incorporar as necessidades de diferentes grupos de usuários. No Brasil, não são conhecidas ações específicas

voltadas à adequação do planejamento dos meios de transportes e sua utilização, às necessidades específicas das mulheres. No entanto, foram implantados alguns Programas em diversas cidades, com características distintas, que demonstram uma preocupação específica com as mulheres, sua inserção no mercado de trabalho e sua mobilidade. Em Barra Mansa-RJ, essas ações dão prioridade à mulher no Orçamento Participativo. Movimentos organizados de mulheres com o apoio de diferentes organismos realizam “Encontros de Mulheres” visando elaborar propostas de ação que ajudem a organizar e estimular esse segmento nas questões relacionadas ao mercado de trabalho, incluindo suas necessidades específicas de deslocamento. Outros municípios brasileiros como Angra dos Reis-RJ, Ipatinga-MG, Porto Alegre-RS e Santo André-SP, entre outros desenvolvem programas similares (Mattos, 2001).

A análise desenvolvida neste trabalho, com base na pesquisa realizada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, evidenciou que as mulheres são bastante críticas quanto à qualidade dos serviços de transporte público operados. Assumindo-se, com base na revisão da ampla literatura internacional disponível, que o padrão de viagens dessas usuárias é diferenciado, torna-se imperativo adequar as condições de operação nas rotas e os próprios veículos, para assegurar um atendimento mais eficiente a esse grupo. A participação mais efetiva no mercado de trabalho dessa parcela de usuários reforça a importância de uma atenção especial no estabelecimento e gerenciamento de novos serviços.

É necessário atuar com base em estratégias mais eficazes, no atendimento de nichos específicos do mercado de passageiros, incentivando dessa forma, sua maior integração com o processo de escolha modal. Integrar esses usuários, aceitando sua visão crítica e incorporando suas sugestões parece ser um caminho prático e conveniente para que os sistemas de transporte públicos mantenham e até mesmo recuperem uma demanda atualmente em declínio. Garantir regularidade na prestação de serviços será sempre uma ótima estratégia para ampliar o público que utiliza esses serviços. No caso específico das mulheres, e em especial, no caso do Rio de Janeiro, parece que será igualmente necessária, uma maior preocupação de planejadores e operadores com aspectos relacionados ao conforto da viagem, em todas as dimensões abrangidas por esse atributo.

#### **Agradecimentos**

À CAPES pelo apoio financeiro à primeira autora e à SECTRA/RJ pelo fornecimento de dados da pesquisa de opinião junto às usuárias da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ANTP (1999) Mudanças nas expectativas e comportamento do usuário de transporte coletivo urbano na Região Metropolitana de São Paulo. Comissão de Pesquisa de Opinião sobre qualidade dos serviços de transporte *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, n. 82, p. 97-107.
- Bryson, C. (2004) The Consequences for Women in the Academic Profession of the Widespread Use of Fixed Term Contracts. *Gender, Work and Organization*, v. 11, n. 2, p. 189-204.
- Carnicer, M. P. L.; Sánchez, A. M.; Pérez, M. P. e Jimenez, M. J. V. (2003) Gender differences of mobility: analysis of job and work-family factors. *Women in Management Review*, v. 18, n. 4, p. 199-219.
- DfT (2004) *Public gender audit evidence base*. Department for Transport, UK.
- DfT (2000) *Women and public transport: the checklist*. Department for Transport, UK.

- Forneck, M. L. (2001) As mulheres e o transporte na metrópole do século XXI. *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, n. 90, p. 7-16.
- Forneck, M. L. e Zuccolotto, S. (1996) Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, n. 73, p. 95-103.
- Gomide, A. A. (2003) Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. *IPEA*, Texto para Discussão, n. 960.
- Guedes, C. e Cardoso, D. D. (2002) A importância dos sistemas de informação sobre usuários na qualidade do serviço de transporte coletivo urbano. *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, n. 93, p. 63-78.
- Heiler, U.; Mayerl, R.; Minaca, M.; Ottes, L. e Vrychea, A. (1997) The European Charter for women in the city. *City and Shelter*, City, Citizenship and Gender.
- Hjorthol, R. J. (2000) Same city – different options. An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo. *Journal of Transport Geography*, v. 8, p. 213-220.
- ITRANS (2004) *Mobilidade e pobreza*. Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, Brasília, DF.
- Izaki, R. S. e Soares, S. (2002) A participação feminina no mercado de trabalho. *IPEA*, Texto para Discussão, n. 923.
- Lima Jr., O. F. (1995) Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimento para diagnóstico. Tese de Doutorado, Escola Politécnica/USP, São Paulo.
- Matthies, E.; Kuhn, S. e Klöckner, C. A. (2002) Travel mode choice of women - The result of limitation, ecological norm, or weak habit? *Environment and Behavior*, v. 34, n. 2, p. 163-177.
- Mattos, J. V. (2001) Acesso das mulheres a emprego e renda. *Instituto Polis*, Gênero e políticas públicas – governo e sociedade, n. 155.
- Polk, M. (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainable system in Sweden? *Transportation Research Part D*, v. 8, p. 75-95.
- Root, A. e Schintler, L. (1999) Women, motorization and the environment. *Transportation Research Part D*, v. 4, p. 353-355.
- Spain, D. (1996) Run, don't walk: how transportation complicates women's balancing act. *Proceedings from the second conference on women's travel issues*, US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C., p. 271-280.
- Teixeira, E. H. S. B.; Balassiano, R., e Barros, P. L. (2004) A Qualidade dos Transportes Públicos sob a ótica feminina. *Anais do II Rio de Transportes*, Rio de Janeiro.
- Turner, J. e Grieco, M. (2000) Gender and Time Poverty: the neglected social implications of gendered time, transport and travel. *Time & Society*, v. 9, n. 1, p. 129-136.

#### **Endereço dos autores:**

Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ  
Cidade Universitária – Centro de Tecnologia – Bloco H – Sala 106  
Rio de Janeiro – RJ  
Caixa Postal: 68512 – CEP: 21945-970  
[eunice@pet.coppe.ufrj.br](mailto:eunice@pet.coppe.ufrj.br)  
[ronaldo@pet.coppe.ufrj.br](mailto:ronaldo@pet.coppe.ufrj.br)  
[paulaleopoldino@pet.coppe.ufrj.br](mailto:paulaleopoldino@pet.coppe.ufrj.br)

## Capítulo 10

### *Modelos em Planejamento de Transportes*

