

Circular pela cidade é desafio extra para mulher

Necessidades como ruas bem iluminadas para maior segurança não são atendidas

Mariana Barros, ESPECIAL PARA O ESTADO

04 Maio 2018 | 03h00

<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,circular-pela-cidade-e-desafio-extra-para-mulher,70002293974>



Em São Paulo. Mulheres representam 74,6% do total de usuários do transporte coletivo, segundo estudo da Prefeitura Foto: Werther Santana/Estadão.

Elas são maioria entre os usuários de transporte público e também entre os profissionais que planejam os espaços urbanos. Mas quem olha o desenho das cidades e, mais especialmente, as condições de deslocamento, percebe que as necessidades femininas não são prioritárias nem determinantes. Como resultado, elas são expostas a rotinas desgastantes para dar conta de afazeres, além de viver constrangimento, insegurança e assédio.

Levantamento do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil mostra que, dos arquitetos e urbanistas registrados no órgão, 62% são mulheres. A proporção tende a aumentar, já que a presença feminina é ainda maior entre os mais jovens: na faixa até 30 anos, elas representam 73% do total. Isso, porém, não se traduz em projetos de ruas bem iluminadas (e portanto mais seguras), calçadas com largura suficiente para comportar carrinhos de bebê e de compras, espaços públicos mais amigáveis e estações de transporte (especialmente pontos de ônibus) confortáveis para que acompanhar crianças e idosos em suas atividades.

++ Oferta de transporte reflete a desigualdade

Um estudo da Secretaria Municipal de Licenciamento e Desenvolvimento Urbano de São Paulo, feito com base na pesquisa Origem e Destino de 2012 do Metrô, mostra que as mulheres representam 74,6% do total de usuários do transporte coletivo (ônibus, trem e metrô).

Suas motivações para sair de casa são mais variadas do que as deles: além de estudo e trabalho, levam e buscam os filhos na escola, fazem compras e acompanham parentes em consultas médicas com maior frequência do que homens. Mas, na hora de usar o carro, a prioridade é deles. Só 13,7% delas dirigem para se locomover, enquanto 26,4% dos homens fazem o mesmo.

++ Desenho urbano reduz os acidentes

Desigualdade. Em sua tese de mestrado na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), a engenheira Haydée Svab fez uma análise de gênero dos deslocamentos na Grande São Paulo desde 1977. O estudo aponta que as mulheres que se dizem “cônjuges” se deslocam menos e perdem a vez no uso no carro da família para o homem. Eles percorrem distâncias maiores e fazem viagens mais longas, obtendo assim maior acesso à cidade do que elas.

“Temos desigualdades salariais que impactam mais a o direito à cidade e à mobilidade delas do que deles. Temos desigualdades evidentes nas cargas de trabalho, seja formal, informal ou doméstico, que exigem mais horas e deslocamentos de mulheres do que de homens, no geral. E temos também as relações desiguais que culminam no assédio, de rua, nos transportes, entre outros”, diz Haydée, CEO da ASK-AR, consultoria em análise de dados, e cofundadora da PoliGen (Grupo de Estudos de Gênero da Poli-USP).

Campanha. Assédio será outro tema do evento, com a apresentação de resultados da campanha Juntos Podemos Parar o Abuso Sexual no Transporte, que envolve Tribunal de Justiça, Metrô, CPTM e EMTU, entre outros. “O transporte é público, mas o corpo da mulher, não”, afirma a juíza auxiliar da capital Tatiane Moreira Lima, uma das líderes do projeto, iniciado em 2017.

De lá para cá, a campanha unificou processos e práticas de diferente órgãos, criando um mesmo fluxo de atendimento e treinamento para mais de mil funcionários sobre como proceder em situações do tipo. Segundo a juíza, a maior parte das vítimas já tinha sofrido algum tipo de constrangimento antes, mas agora se sente mais segura e acolhida para relatar. “A vítima tem vergonha e medo, mas a culpa não é dela. Quem tem de ter vergonha é o abusador”, afirma.

Experiências como a de criar vagões separados para homens e mulheres são questionáveis. Embora ofereçam relativa tranquilidade às passageiras desses carros, transmitem a ideia errada de que as mulheres que estão nos outros vagões são coniventes com o assédio. Outro problema é a espera para conseguir embarcar, já que há poucos vagões exclusivos para atender a todo o contingente de mulheres. Na prática, o modelo faz com que elas sejam penalizadas duas vezes, por serem alvos preferenciais e por terem de esperar mais tempo para embarcar por causa disso.

Para Tatiane, a única forma de enfrentar o problema é atuar na causa: a mentalidade do abusador. Réus condenados por violência doméstica tiveram redução na taxa de reincidência de 77% para 6% depois de frequentar seminários de conscientização que abordam temas como a cultura machista e o corpo da mulher. “Se até pouco tempo atrás era possível fumar em local fechado e hoje isso não é mais tolerado, por que não podemos ter uma mudança cultural em relação às mulheres?”, questiona a juíza.