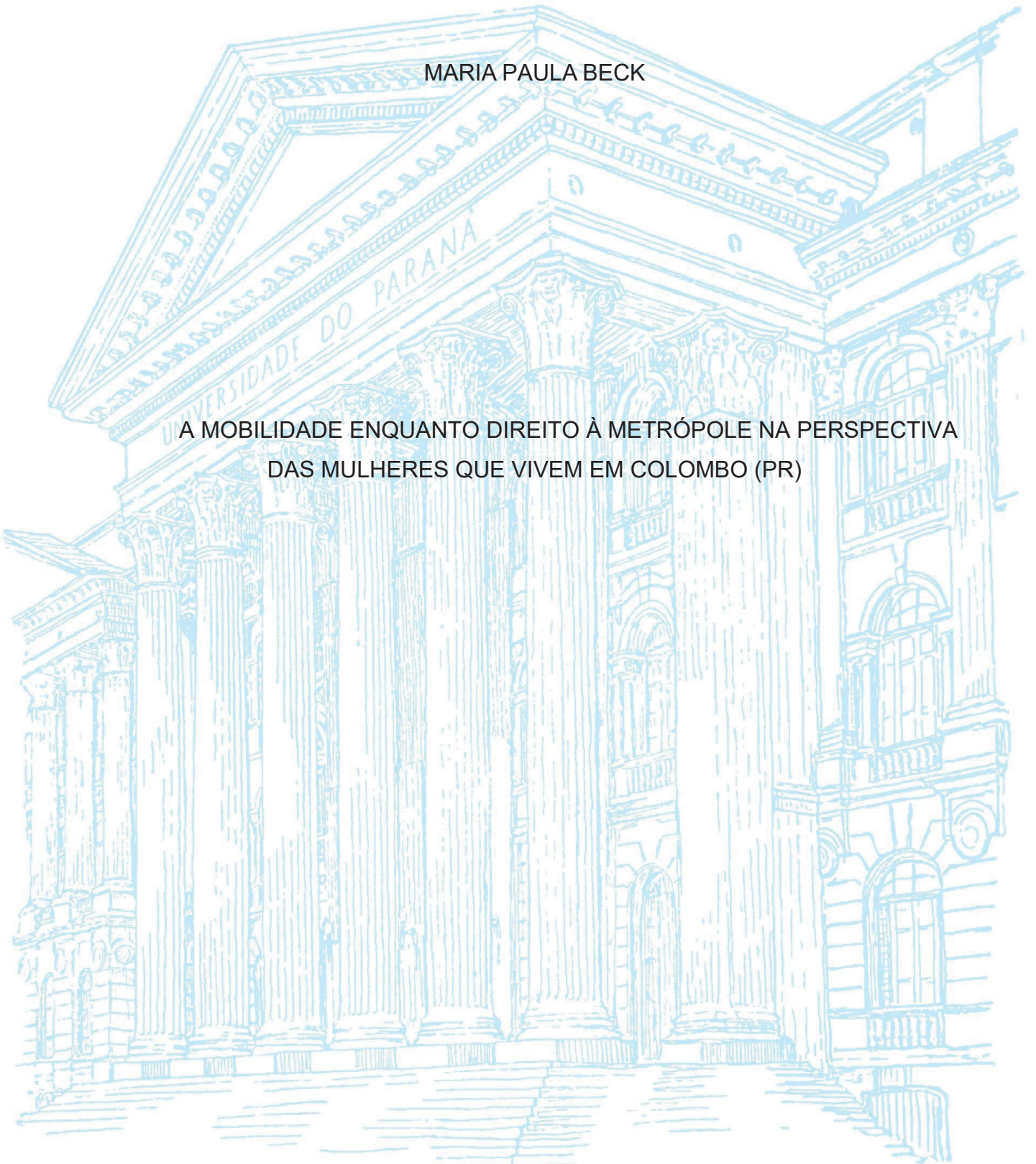


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MARIA PAULA BECK

A MOBILIDADE ENQUANTO DIREITO À METRÓPOLE NA PERSPECTIVA
DAS MULHERES QUE VIVEM EM COLOMBO (PR)



CURITIBA

2023

MARIA PAULA BECK

A MOBILIDADE ENQUANTO DIREITO À METRÓPOLE NA PERSPECTIVA
DAS MULHERES QUE VIVEM EM COLOMBO (PR)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em Planejamento Urbano.

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Olga Lúcia Castreghini de Freitas.

CURITIBA

2023

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Beck, Maria Paula

A mobilidade enquanto direito à metrópole na perspectiva das mulheres que vivem em Colombo (PR). / Maria Paula Beck. – Curitiba, 2023.

1 recurso on-line : PDF.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano.

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Olga Lúcia Castreghini de Freitas.

1. Mobilidade urbana - Curitiba (PR). 2. Mobilidade urbana – Colombo (PR). 3. Gênero. I. Freitas, Olga Lúcia Castreghini de. II. Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano. III. Título.

Bibliotecária: Roseny Rivelini Morciani CRB-9/1585

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação PLANEJAMENTO URBANO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **MARIA PAULA BECK** intitulada: **A mobilidade enquanto direito à metrópole na perspectiva das mulheres que vivem em Colombo (PR)**, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua **APROVAÇÃO** no rito de defesa.

A outorga do título de mestra está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 03 de Outubro de 2023.

Assinatura Eletrônica

05/12/2023 22:27:31.0

OLGA LÚCIA CASTREGHINI DE FREITAS

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

05/12/2023 14:43:14.0

NATALIA PAOLA CZYTAJLO

Avaliador Externo (UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUCUMÁN)

Assinatura Eletrônica

05/12/2023 19:05:31.0

MADIANITA NUNES DA SILVA

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Para todas que vieram antes de mim,
Por todas que virão depois de mim.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, e como sempre, aos meus pais, Eliane e Nilton, que sempre permitiram que todos os meus caminhos fossem acessíveis e seguros. Vocês sempre me permitiram ser quem eu quisesse ser e ir onde eu quisesse ir, sem nunca questionar ou duvidar que eu fosse capaz. Vocês fizeram com que ser feminista não fosse revolucionário, mas sim basilar.

À Olga, minha orientadora, que me guiou pela rota que eu escolhi seguir. Obrigada pela paciência, escuta e orientação.

A todas e todos que de alguma maneira fizeram comigo o percurso do mestrado. Seria injusto tentar nomeá-los, mas agradeço por todas os cafés, almoços, jantas, trilhas, filmes, vinhos, bares, *shows* e viagens, e também por todas as vezes que vocês entenderam quando recusei participar desses momentos. Obrigada por todo o acolhimento e por não desistirem de caminharem comigo, mesmo que, por muitos momentos, eu estivesse ausente.

Indo no sentido inverso do que acabei de dizer, existem quatro pessoas que precisam ser nomeadas, que só cruzaram o meu caminho por causa dos espaços que o mestrado me permitiu acessar e se tornaram essenciais para a existência dessa dissertação:

Ana Gabriela, por ser inspiração, por todas as trocas profissionais, acadêmicas e pessoais, pelas caronas ainda na madrugada e pelo auxílio na elaboração dos cartogramas. Larissa, também por auxiliar na elaboração dos cartogramas, pelas infinitas conversas sobre rotas, isócronas e referências e pela paciência em me ajudar a resolver todos os problemas que apareceram pelo caminho. Nem todas as empanadas de chocolate do mundo pagam o apoio que vocês duas me deram. Eu agradeço, todos os dias, por ter encontrado em vocês abrigo seguro, mesmo que em outro estado, mesmo que em outro continente. Hermes, pela *expertise* quando o assunto é o transporte público em Curitiba e Eduarda, por me auxiliar a compilar dados e transcrever conversas. Vocês também são parte disso.

Ao Giorgio, que me acolheu na metrópole. E por fim, a todas as mulheres que mesmo sem me conhecerem, aceitaram caminhar comigo. Seja de maneira literal pelos seus percursos diários, seja respondendo questionários *on-line* e me ajudando a encontrar outras mulheres que pudessem somar. Esse trabalho só existe por causa de vocês e é para vocês.

Meu gênero é mais do que meu corpo, mas meu corpo é o lugar da minha experiência, onde minha identidade, história e os espaços em que vivi se encontram, interagem e se escrevem na minha carne.

Este é o espaço de onde escrevo.

Leslie Kern.

RESUMO

A pesquisa se propõe analisar em que medida a metrópole de Curitiba é democrática, acessível e segura para as mulheres que moram no município de Colombo e se deslocam a trabalho para o município de Curitiba, buscando contribuir para as discussões sobre mobilidade e o direito à cidade. Propõe-se, nesse sentido, estabelecer relação entre a revisão de literatura e a realidade das mulheres moradoras de Colombo que se deslocam com frequência para Curitiba para exercerem seu trabalho no setor de serviços domésticos. Discutem-se os conceitos de direito à cidade e à metrópole, mobilidade urbana, transporte público e gênero. O estudo de caso consistiu em analisar dados oriundos das pesquisas de satisfação de mobilidade realizadas em Colombo e em realizar percursos comentados com três mulheres moradoras de Colombo em seus trajetos diários a trabalho. Os dados obtidos permitiram analisar as políticas de transporte público na metrópole de Curitiba, tomada a partir do recorte espacial do seu Arranjo Populacional, para entender se há integração física, tarifária e operacional no sistema de transporte, compreender como essas mulheres realizam seus deslocamentos, e verificar, a partir de visitas *in loco* e imagens georreferenciadas, se os percursos estudados atendem a parâmetros de caminhabilidade. Concluiu-se que as políticas do transporte público da Região Metropolitana de Curitiba não são condizentes com as necessidades das mulheres trabalhadoras do setor de serviços domésticos, além dos seus locais de moradia não atenderem a parâmetros de caminhabilidade a fim de favorecerem o acesso dessas ao transporte público. Esse trabalho busca ampliar o debate sobre as desigualdades de gênero no espaço urbano a partir de referências teóricas do urbanismo feminista, que engloba as recentes discussões sobre as desigualdades de gênero na produção do espaço, a importância da participação cidadã na construção da cidade e a forma como as mulheres usam e se beneficiam da cidade, inclusive na mobilidade.

Palavras-chave: gênero; mobilidade; metrópole; Curitiba; Colombo.

ABSTRACT

The research aims to analyze the extent to which the metropolis of Curitiba is democratic, accessible and safe for women who live in the city of Colombo and travel to the city of Curitiba for work, in order to contribute to discussions on mobility and the right to the city. The proposal is to establish a relationship between the literature review and the reality of women living in Colombo who frequently travel to Curitiba to work in the domestic services sector. The concepts of the right to the city and the metropolis, urban mobility, public transport and gender are discussed. The case study consisted of analyzing data from mobility satisfaction surveys carried out in Colombo and taking commented routes with three women who live in Colombo on their daily journeys to work. The data obtained allowed an analysis of public transport policies in the metropolis of Curitiba, taken from the spatial section of Population Arrangement, to understand whether there is physical, fare and operational integration in the transport system, to understand how these women make their journeys, and verify, based on on-site visits and georeferenced images, whether the routes studied meet walkability parameters. It was concluded that public transport policies in the Metropolitan Region of Curitiba are not consistent with the needs of women workers in the domestic services sector, in addition to their places of residence do not meet the parameters of walkability in order to favor their access to public transport. This work seeks to broaden the debate on gender inequalities in urban space based on theoretical references from feminist urbanism, which encompasses recent discussions on gender inequalities in the production of space, the importance of citizen participation in the construction of the city and the way how women use and benefit from the city, including mobility.

Keywords: gender; mobility; metropolis; Curitiba; Colombo.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DE COLOMBO	46
FIGURA 2 – RENDIMENTO MENSAL POR GÊNERO – COLOMBO, 2010.....	49
FIGURA 3 - LINHAS DO TRANSPORTE PÚBLICO QUE ATENDEM O MINICÍPIO – COLOMBO, 2023	55
FIGURA 4 – ISÓCRONAS EM DIREÇÃO AOS TERMINAIS DE COLOMBO E EM DIREÇÃO A CURITIBA – COLOMBO, 2023.....	57
FIGURA 5 – ISÓCRONA EM DIREÇÃO AOS BAIRROS – COLOMBO, 2023	58
FIGURA 6 – MATRIZ MODAL DO MUNICÍPIO – COLOMBO, 2022	60
FIGURA 7 – MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO – COLOMBO, 2022	61
FIGURA 8 – UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO SEPARADO POR GÊNERO – COLOMBO, 2022	61
FIGURA 9 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A PAVIMENTAÇÃO DAS CALÇADAS – COLOMBO, 2022	62
FIGURA 10 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A ILUMINAÇÃO – COLOMBO, 2022 ..	62
FIGURA 11 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A SEGURANÇA NAS TRAVESSIAS – COLOMBO, 2022	62
FIGURA 12 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS – COLOMBO, 2022	63
FIGURA 13 – ELEMENTOS MAIS IMPORTANTES PARA O DESLOCAMENTO PEDONAL – COLOMBO, 2022	63
FIGURA 14 – LINHAS MAIS MENCIONADAS NAS PESQUISAS – COLOMBO, 2022	65
FIGURA 15 – GÊNERO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO – COLOMBO, 2022	66
FIGURA 16 – DISTÂNCIA ATÉ O PONTO DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	67
FIGURA 17 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO – COLOMBO, 2022.....	67
FIGURA 18 – FREQUÊNCIA DA LINHA – COLOMBO, 2022.....	67
FIGURA 19 – LOTAÇÃO DOS ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	67
FIGURA 20 – TEMPO DE VIAGEM – COLOMBO, 2022	68
FIGURA 21 – CONSERVAÇÃO DOS ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	68
FIGURA 22 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PONTO DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	69

FIGURA 23 – COMPORTAMENTO DOS OPERADORES DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	69
FIGURA 24 – SEGURANÇA NO INTERIOR DOS ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	70
FIGURA 25 – VALOR DA TARIFA DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022	70
FIGURA 26 – TRAJETO REALIZADO POR M – COLOMBO E CURITIBA, 2023	79
FIGURA 27 – LOCAL DA RESIDÊNCIA – COLOMBO, 2023	80
FIGURA 28 – CAMINHO SEM CALÇAMENTO E PAVIMENTAÇÃO – COLOMBO, 2023	81
FIGURA 29 – PONTO DE EMBARQUE – COLOMBO, 2023.....	83
FIGURA 30 – PONTO DE DESEMBARQUE – CURITIBA, 2023.....	85
FIGURA 31 – PASSEIO SEM ACESSIBILIDADE – CURITIBA, 2023	85
FIGURA 32 – DIVISÃO DO DIA DE M	87
FIGURA 33 – ISÓCRONA E PGVS DO PERCURSO DE M – COLOMBO E CURITIBA, 2023	88
FIGURA 34 – TRAJETO REALIZADO POR F – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023	92
FIGURA 35 – CALÇADAS E RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023	94
FIGURA 36 – DESCONTINUIDADES DEVIDO AS RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023	94
FIGURA 37 – PONTO DE ÔNIBUS DE EMBARQUE – COLOMBO, 2023.....	95
FIGURA 38 – CORTE FEITO EM MOCHILA EM TENTATIVA DE FURTO DENTRO DO ÔNIBUS – COLOMBO, 2023.....	97
FIGURA 39 - ROTAS ALTERNATIVAS SEM INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA – COLOMBO E CURITIBA, 2023	98
FIGURA 40 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM CAMPO COMPRIDO E SEM AULA.....	101
FIGURA 41 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM CAMPO COMPRIDO E COM AULA.....	101
FIGURA 42 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM PINHAIS E COM AULA .	101
FIGURA 43 – PONTO DE DESEMBARQUE EM CAMPO COMPRIDO – CURITIBA, 2023	103
FIGURA 44 – ENTORNO DO PONTO DE DESEMBARQUE EM CAMPO COMPRIDO – CURITIBA, 2023.....	103

FIGURA 45 – ISÓCRONAS DOS TRAJETOS DE F – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023.....	104
FIGURA 46 – TRAJETO REALIZADO POR R – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023	107
FIGURA 47 – LOCAL DA RESIDÊNCIA DE R – COLOMBO, 2023.....	108
FIGURA 48 – DESCONTINUIDADES DEVIDO ÀS RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023	109
FIGURA 49 – PONTO DE EMBARQUE DE R – COLOMBO, 2023	110
FIGURA 50 – CALÇADA NO DESEMBARQUE DE R – CURITIBA, 2023.....	111
FIGURA 51 - ISÓCRONA DO PERCURSO DE R – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023.....	113

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – RENDIMENTO MENSAL POR GÊNERO - COLOMBO, 2010	49
QUADRO 2 – PERFIL DAS INFORMANTES.....	74

LISTA DE SIGLAS

ACP	- Áreas de Concentração da População
AMEP	- Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná
AP	- Arranjo Populacional
CEDAW	- Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Mulher
COMEC	- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ODS	- Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
ONU	- Organização das Nações Unidas
PGV	- Polo Gerador de Viagem
PIT	- População em Idade de Trabalhar
PLANMOB	- Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana
RIT	- Rede Integrada de Transportes
RM	- Região Metropolitana
RMC	- Região Metropolitana de Curitiba
TPC	- Transporte Público Coletivo
URBS	- Urbanização de Curitiba S/A

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	METRÓPOLE E MOBILIDADE: SUBSTANTIVOS FEMININOS	20
2.1	MULHERES	20
2.2	MOBILIDADE URBANA	27
2.3	METRÓPOLE	36
2.4	DIREITO À CIDADE	39
3	A METRÓPOLE DE CURITIBA E A MOBILIDADE EM COLOMBO	46
3.1	O TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE COLOMBO E CURITIBA.....	51
4	DESLOCAMENTOS DAS MULHERES DE COLOMBO PARA CURITIBA	72
4.1	M, SÃO DIMAS	78
4.2	F, DAS GRAÇAS	90
4.3	R, SÃO DIMAS	106
4.4	ATRIBUTOS SENSÍVEIS AO GÊNERO FEMININO	114
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	119
	REFERÊNCIAS	123

1 INTRODUÇÃO

A questão das desigualdades de gênero¹ tem propiciado inúmeras discussões, pois está diretamente relacionada aos direitos humanos. Reconhecer isso, permite que estudos sejam realizados para promover mudanças no comportamento e nas práticas sociais. As lutas travadas pelas mulheres permitiram avanços como o direito ao trabalho, o direito de ir e vir entre outros, porém é necessário que seja acompanhado de liberdade, acesso, inclusão. Há ainda um acúmulo de funções que estas desempenham em sua vida diária, que vai além do trabalho remunerado, o que tem um impacto de tempo e financeiro no cotidiano. A representação feminina ainda é pequena na tomada de decisões políticas, que envolvem interesses e necessidades de mulheres no seu cotidiano, em seus deslocamentos, em suas condições de trabalho, no transporte público e nas dificuldades que possuem ao se utilizarem desse em seu dia a dia.

Nesse sentido, o interesse dessa pesquisa é fruto da compreensão de que o espaço urbano não é neutro e apolítico, mas sim, pode ser capaz de excluir ou acolher pessoas diversas. Nessa perspectiva, o fato de as mulheres acumularem trabalhos remunerados e não remunerados (de cuidado), faz com que elas se desloquem de maneira diferente dos homens, realizando trajetos numerosos e diversos. Esse acúmulo de funções, combinado com as longas distâncias a serem percorridas por não morarem na cidade-polo, implica na maior utilização de transporte coletivo e deslocamentos a pé, configurando deslocamentos poligonais que podem (e devem) ser favorecidos por meio de políticas públicas de mobilidade urbana.

A proposta volta-se para a cidade-polo Curitiba por ser uma metrópole que apresenta um alto índice de deslocamentos para trabalho, principalmente advindos de Colombo, município com alto fluxo de evasão. Esses deslocamentos são propiciados pela expansão horizontal da cidade, surgida a partir de novas áreas urbanizadas em regiões mais distantes do centro ou em áreas metropolitanas, muitas vezes com pouca oferta de empregos e serviços. A pesquisa tem como ponto de partida os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010) que demonstram uma

¹ No seu uso recente, o termo “gênero” se dá como sinônimo de “mulheres”, e ele de fato será usado nesse trabalho nesse sentido. Porém, entende-se a inviabilização da oprimida, devido a conotação mais “neutra” da palavra, que não necessariamente implica “em uma tomada de posição sobre desigualdade ou poder” (SCOTT, 2019, p. 53).

população de 57.271 pessoas se deslocando para trabalho, sendo o município com o maior número de deslocamentos a trabalho no Paraná depois de Curitiba. Dedicase, nesse sentido, a estudar especificamente se, a partir do transporte público, a metrópole de Curitiba é acessível, inclusiva e segura e, portanto, democrática, para as mulheres que realizam esse deslocamento, morando em Colombo e trabalhando na cidade-polo da metrópole de Curitiba.

Assim, na presente investigação tem-se como objetivo geral analisar se, a partir do transporte público, a metrópole de Curitiba é democrática, acessível e segura para as mulheres que moram no município de Colombo e se deslocam a trabalho para o município de Curitiba e, como objetivos secundários investigar as políticas de transporte público no Arranjo Populacional de Curitiba - tomado aqui como recorte espacial da metrópole -, especialmente em relação à integração física, tarifária e operacional, a fim de compreender sua adequação às necessidades de deslocamento das mulheres, compreender, a partir de percursos comentados, como são os deslocamentos no transporte público das mulheres moradoras de Colombo que realizam seus deslocamentos para Curitiba, identificando as rotas percorridas e as dificuldades enfrentadas durante os trajetos e verificar, a partir de visitas *in loco* e imagens georreferenciadas, se os caminhos percorridos até o transporte público por essas mulheres atendem a parâmetros de caminhabilidade, ou seja, se proporcionam condições seguras e acessíveis para as mulheres se locomoverem a pé até os pontos de embarque e desembarque.

Busca-se analisar, portanto, as dificuldades de mobilidade de mulheres moradoras de Colombo que realizam seus deslocamentos até Curitiba a partir da metodologia de Percurso Comentado (THIBAUD, 2010), ou seja, “perceber em contexto”, configurando a percepção de uma pessoa que caminha, seus sentimentos e afetividades e levando também em consideração o “inevitável colocar em movimento da percepção” (COHEN; DUARTE, 2018, p. 95).

Partindo então do andar, perceber e descrever (THIBAUD, 2010), busca-se compreender as desigualdades da mobilidade a partir de limitações financeiras, físico-espaciais, organizacionais, temporais, de habilidade, tecnológicas, corporais e emocionais (JIRÓN, 2017; JIRÓN; MANSILLA, 2013), que, nesse trabalho, foram divididas em três dimensões, usando como suporte o exposto por Czytajlo (2013), sendo elas: a dimensão espacial-territorial, *“concebido el espacio y territorio no como soporte, sino como parte constitutiva y esencial para comprenderlos”*

²(CZYTAJLO, 2013, p. 10), que podem ser analisadas a partir de parâmetros de caminhabilidade; a dimensão político-cultural, que tratará da estrutura institucional e legislações, relacionada às políticas de transporte público; e na subjetividade do espaço, e a dimensão social-econômica, que é simbólica e trata da subjetividade do espaço, das desigualdades e vulnerabilidades, expressas na noção de segurança e assédios no espaço público, observadas nas percepções de espaço advindas das falas das mulheres.

Portanto, na abordagem territorial, serão analisados itens espaciais que podem ser determinados a partir de parâmetros de caminhabilidade, como as calçadas, a conectividade das quadras, a segurança no espaço público, a receptividade das edificações e suas utilizações e o conforto ao se caminhar. Já na abordagem política, os itens de análise dizem respeito aos critérios para um bom transporte público, como a tarifa, a abrangência e a integração física e operacional do transporte público, levando em consideração as recomendações do Guia Transporte Público Coletivo (BNDES; SEMOB, 2018). Por fim, na abordagem social e simbólica, os itens de análise são subjetivos e perpassados pela opinião das mulheres, como a sensação de segurança no ponto e no interior dos ônibus, o conforto nos ônibus e no espaço urbano, o tempo gasto nos trajetos realizados e a acessibilidade no ônibus e nos caminhos realizados. Porém, sabe-se que são itens transversais e que atingem mais do que uma abordagem.

Apesar da extrapolação da oposição homem e mulher que as discussões de gênero promovem, e de saber da necessidade de se avançar no direito à cidade a partir das demandas de outras identidades de gênero e também com recorte de raça, uma vez que o gênero é uma variável teórica importante, mas inseparável de outras formas de opressão, como as coloniais (CARNEIRO, 2019), esse trabalho aprofunda-se nos interesses e necessidades de mulheres a partir de uma perspectiva da mobilidade, sem ignorar as noções de interseccionalidade, tendo a consciência de que o assunto não é (e nem deve ser) universal e reconhecendo essa limitação e recorte da pesquisa.

No primeiro capítulo faz-se uma investigação bibliográfica a fim de localizar o escopo teórico da pesquisa. Apresentam-se os conceitos de gênero, metrópole,

² “concebendo o espaço e o território não como um suporte, mas como uma parte constitutiva e essencial para os compreender” (tradução nossa).

mobilidade e direito à cidade, os quais orientam e sustentam as investigações e funcionam como base para as análises propostas. Já no segundo capítulo, é analisado o espaço em que os deslocamentos ocorrem, situando-os socioespacialmente. Apresentam-se dados estatísticos sobre os deslocamentos e análise das condições de trabalho e transporte focando nas questões de gênero. O capítulo seguinte se baseia na metodologia de Percurso Comentado (THIBAUD, 2010), explorando a percepção subjetiva de um trajeto, sendo apresentados três percursos comentados realizados com mulheres moradoras de Colombo e trabalhadoras do setor de serviços domésticos na Região Metropolitana de Curitiba. Além disso, fazem-se apontamentos sobre as barreiras físicas, sociais, econômicas, políticas e simbólicas enfrentadas pelas mulheres.

Dessa maneira, espera-se contribuir para o avanço das discussões sobre mobilidade urbana, direito à cidade e feminismo, especialmente no contexto das desigualdades de gênero no espaço urbano e na produção do espaço, destacando a importância do urbanismo feminista na construção de cidades mais inclusivas e igualitárias. Cada vez mais se reconhece a necessidade de políticas e programas que promovam a igualdade de gênero na mobilidade, portanto, ao identificar as desigualdades de gênero e as barreiras na mobilidade urbana de mulheres, busca-se fornecer informações sobre como as mulheres utilizam o transporte público e quais são seus desejos e necessidades, sendo então, possível planejar intervenções para corrigi-las. Além disso, esse trabalho busca ampliar o debate sobre como desigualdades de gênero se relacionam com outras questões de desenvolvimento urbano, como o acesso a emprego, moradia, educação e serviços públicos.

2 METRÓPOLE E MOBILIDADE: SUBSTANTIVOS FEMININOS

2.1 MULHERES

O feminismo ocidental surge com a Revolução Francesa, para responder a uma sociedade liberal que não garantia os direitos das mulheres. Portanto, as discussões na Europa se iniciam com a exigência ao voto, acesso igualitário à educação e direitos iguais no casamento (LIMA; BERRUEZO, 2019). Ainda em um contexto eurocêntrico, ocorreu a transição da ênfase na ideia de identidade, que era central no pensamento dos anos 1960, para a abordagem de gênero com um caráter mais relacional e cultural, que se consolidou nos anos 1980. Isso marcou o surgimento do que é conhecido como a terceira onda do feminismo. Foi nesse momento que surgiram e foram integrados nas universidades e centros de pesquisa os “estudos de gênero”, sendo considerados um campo legítimo de conhecimento (HOLLANDA, 2019b).

No Brasil, a formação das teorias feministas deu-se no mesmo período em que ocorreu o auge dos movimentos feministas em todo o mundo, nos anos 1970. Enquanto as mulheres no exterior estavam lutando contra a discriminação sexual e igualdade de direitos, inspiradas pelas utopias das décadas anteriores, no Brasil era necessário enfrentar a ditadura militar e a censura, assim, o feminismo brasileiro estava se formando em meio a um ambiente de ativismo e necessidade de novas reflexões (HOLLANDA, 2019a).

Hoje, a abordagem do ativismo une as perspectivas pessoais e coletivas, tendo raízes no contexto local e sendo mais um reflexo dos indivíduos como sujeitos sociais do que atores políticos. Manifestam-se em prol dos direitos de seus corpos, buscando serviços, igualdade social e direitos humanos. Isso caracteriza a abordagem política da chamada quarta onda do feminismo (HOLLANDA, 2020).

De acordo com Hollanda (2020), nesse período amplia-se a potência política e estratégica das vozes dos diferentes segmentos do feminismo interseccional, juntamente com a multiplicidade de identidades e suas demandas por representação. Nesse contexto, o feminismo eurocêntrico está sendo reinterpretado como uma forma de opressão. “O feminismo decolonial, privilegiando a contestação à colonialidade do saber, também aponta caminhos de avanço político agora na chave latino-americana” (HOLLANDA, 2020, p. 13).

Essas novas discussões, ainda sendo incorporadas, trazem também para a discussão a interseccionalidade, que se refere a como diferentes categorias, como raça e gênero, se cruzam e interagem e “apresentam-se como eixos de subordinação que em algum momento se separam, com algum nível de autonomia, mas que estão interseccionados” (CURIEL, 2020, p. 132).

Uma discussão decolonial a ser incorporada nesse trabalho refere-se às “economias feministas” (BARRAGÁN; LANG; CHÁVEZ; SANTILLANA, 2020) em que as autoras defendem que as atividades econômicas não se limitam ao mercado, mas abrangem uma diversificada combinação de setores que incluem o mercado privado, serviços estatais, ações sem fins lucrativos, setores informais e os lares.

A pauta pretende dar visibilidade a esse valor econômico e “criar consciência sobre a superexploração das mulheres, que, embora em tempos recentes participem de forma crescente no trabalho assalariado, continuam sendo responsabilizadas pelo trabalho doméstico” (BARRAGÁN; LANG; CHÁVEZ; SANTILLANA, 2020, p. 230). Segundo as autoras, na América Latina, a disponibilidade de serviços públicos de cuidados é mínima, agravando a superexploração e atribuindo-lhe um caráter profundamente relacionado à divisão de classes, visto que o acesso aos cuidados está vinculado ao poder de contratação de serviços privados.

Até agora, nem o PIB nem os orçamentos públicos visibilizam o valor e a produtividade do cuidado. Esse debate relaciona-se indiretamente com o conceito de desenvolvimento, na medida em que denuncia a cegueira das políticas macro e microeconômicas hegemônicas desde a economia clássica até tempos presentes. (BARRAGÁN; LANG; CHÁVEZ; SANTILLANA, 2020, p. 230).

Sendo assim, as autoras defendem que o trabalho de cuidado seja levado em consideração nas abordagens políticas, que devem, por sua vez, impulsionar iniciativas comunitárias. Democratizar o tempo, visando proporcionar às mulheres momentos livres e de lazer.

Já, no âmbito do urbanismo, as raízes das discussões levam à década de 60, quando surgiram as primeiras críticas à forma como as cidades eram projetadas e organizadas de modo a beneficiar principalmente homens. Como um bom exemplo daquele momento, tem-se Jane Jacobs (1961), que, apesar de não colocar gênero como a questão central, traz a reflexão da vida cotidiana nos espaços urbanos da perspectiva feminista (FALÚ, 2020). Na década de 80, Hayden (1984) afirma que os

estudos de direito à cidade não levam em consideração a situação de trabalhadoras e as desigualdades a que são submetidas (CZYTAJLO; CASARES, 2020).

Na América Latina, Ana Falú, Marisol Dalmazzo e Lucy Cardona são pioneiras na produção feminista desde a década de 1980. Somam-se a essa linha de pesquisa outros nomes como Lourdes García Vásquez e Zaida Muxí, além de redes e coletivos como *La Red Mujer y Hábitat* e o *Colectivo Punt 6* (FALÚ, 2020).

Nesse início, a produção focava principalmente nas lutas sociais urbanas de mulheres e na habitação popular. A *Habitat III* (Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável) reposiciona as questões urgentes, colocando no centro das discussões a “*titularidad de derechos y la autonomía de las mujeres como base para la igualdad de género y el desarrollo sostenible*”³ (CZYTAJLO; CASARES, 2020, p. 2). E agora, no limiar da terceira década, colocam-se em evidência os desafios para a inclusão e equidade na política (CZYTAJLO; CASARES, 2020).

No campo da mobilidade urbana, Jirón (2027) discute temas que vem sendo foco de estudos na América Latina. A partir de Hernández e Rossel (2012) argumenta sobre o uso do tempo e mobilidade, uma vez que é um recurso escasso e que deve ser distribuído entre diversas atividades, podendo configurar como uma barreira de acesso. Com base em Segovia (2016) aborda como os padrões de movimento (a mobilidade das mulheres é complexa, pois possuem acesso limitado a veículos particulares, e precisam realizar múltiplas viagens e frequentemente com acompanhantes) afetam a autonomia e as tornam dependentes do transporte público, o que influencia o bem-estar e a acessibilidade. E em seus estudos Jirón e Mansilla (2013), apresentam as limitações da mobilidade urbana cotidiana. Vale destacar também os esforços do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP em publicar, cada vez mais, conteúdos de mobilidade urbana levando em conta as desigualdades de gênero e raça.

Nas discussões que envolvem público e privado, no Estado e na sociedade, com origens e reproduções no espaço urbano, não há como negar que as cidades tiveram sua construção e organização baseadas em valores machistas, patriarcais e capitalistas, “que reproduzem as violências contra as mulheres através de violações

³ “apropriação de direitos e a autonomia das mulheres como base para a igualdade de gênero e o desenvolvimento sustentável” (tradução nossa).

de direitos humanos, instrumentos protetivos criados e reconhecidos a elas em paralelo pelos ordenamentos jurídicos.” (BELLO; BELEZA, 2020, p. 742).

Para os autores, as ausências de direitos como transitar sozinha e não possuir bens materiais em seu nome foi naturalizado na sociedade tanto no campo político como jurídico e na ocupação dos espaços público-urbanos. Essa naturalização das diversas formas de violência contra a mulher na construção e no desenvolvimento do capitalismo no Brasil foi legitimada e ratificada pelo Direito, já que somente “aos homens era permitido ingressar na política, editar leis e normas, e figurar como protagonistas das relações jurídicas como um todo, essa cultura patriarcal e machista, inevitavelmente, se expressou no mundo jurídico.” (BELLO; BELEZA, 2020, p. 748).

Alemany (2009) destaca que as violências praticadas contra as mulheres têm a finalidade de “intimidá-las, puni-las, humilhá-las, atingi-las na sua integridade física e na sua subjetividade” (ALEMANY, 2009, p. 271). As mulheres sofrem diariamente nos espaços públicos e privados com o machismo, assédio e a violência sexual. Essa situação é ainda mais agravada nas periferias das cidades brasileiras, onde 90% das mulheres entre 14 e 24 anos param de frequentar espaços públicos por medo da violência, de acordo com uma pesquisa realizada pela Agência Enois (MONTENEGRO, 2017).

As cidades brasileiras são extremamente desiguais. “Serviços públicos de baixa qualidade, como transporte, iluminação pública, educação, policiamento e moradia afetam de forma direta as vidas de milhões de mulheres, particularmente as pobres que vivem nas áreas periféricas” (MONTENEGRO, 2017 p. 24).

A falta de investimentos e de planejamento faz com que as mulheres tenham sua liberdade e acesso limitados pelo medo de circular e permanecer em espaços públicos. De acordo com o relatório realizado pela *ActionAid*, os planos dos órgãos de planejamento urbano do Brasil não incluem uma perspectiva de gênero e, em dois anos, após 2016, o orçamento para enfrentamento à violência contra a mulher reduziu em 74% (MONTENEGRO, 2017).

Não há reconhecimento expresso da relação entre gênero e cidade na legislação urbanística federal: Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012), Estatuto da Metrópole (Lei n. 13.089/2015) e Regularização fundiária rural e urbana (Lei n. 13.465/2017). O legislador federal continua adotando técnicas legislativas e argumentações jurídicas de suposta neutralidade que reiteram a invisibilidade das demandas e dos interesses das mulheres nas cidades. (BELLO; BELEZA, 2020, p. 758).

Assumir a categoria feminista, significa identificar a relação de gênero como relação de poder e também nos diversos espaços onde ele se constrói, como nas instituições, na família e também na cidade (CALIÓ, 1997). Essas relações de poder, para Pinafi (2007, p. 20), são mediadas por uma ordem patriarcal que “atribui aos homens o direito a dominar e controlar suas mulheres”.

Essa relação espacial, como afirma Cortés (2008), ajuda a naturalizar os privilégios e a autoridade masculina, sendo que os diferentes espaços representam distintos significados e cabe ao planejador favorecer a criação de espaços que estimulem as diferenças ou gerem isolamento e exclusão. Calió (1997) complementa que os estudiosos urbanos tiveram dificuldade em observar a distinção do público e privado, delegando o mundo político e econômico (público) aos homens e o doméstico e íntimo (privado) às mulheres, implicando na negação das mulheres, causando o que a autora chama de “invisibilização”.

Dessa maneira, a cidade planejada por aqueles ligados ao poder se opõe ao praticado no dia a dia, já que cada grupo social precisa encontrar espaços para se identificar e reforçar sua identidade (CORTÉS, 2008). Porém, Calió (1997) ressalta que esse mesmo espaço em que ocorrem as lutas de dominação, também é palco das lutas de superação da dominação.

A existência e o reconhecimento de cada uma das minorias que compõem a cidade não se contrapõem à integração global nessa mesma cidade, mas facilitam a contribuição que se pode dar à coesão interna dos coletivos sociais e à sua visibilidade no magma urbano. (CORTÉS, 2008, p. 123).

Nesse sentido, Cortés (2008) afirma que a importância de se dar visibilidade aos grupos marginalizados está no fato das cidades serem o local dos processos políticos, culturais e históricos e, portanto, devem ser entendidas como um espaço de oportunidade para criar espaços de mistura e relação. Para tanto, somente será possível reconhecer a existência das mulheres na cidade pela “compreensão profunda e a incorporação pelas teorias urbanas e pelas políticas públicas das reflexões sobre as relações patriarcais” (CALIÓ, 1997, p. 7).

As diferentes percepções que cada gênero experiencia quanto à segurança na cidade podem servir ao planejamento de espaços públicos levando em consideração as vivências das mulheres (SEBALHOS; FLORES; COELHO, 2019), já que quando saem do espaço privado, teoricamente o destinado a elas, as mulheres

ficam suscetíveis a diversos ataques, ferindo de diversas maneiras a sua integridade. “O homem público obtém consideração; a mulher pública é objeto de escárnio” (LAMOUREX, 2009, p. 211).

Por não pertencerem e serem bem-vindas nos espaços públicos, as mulheres se sentem inseguras no exterior de suas casas, podendo ser inclusive, vítimas de violência (SEBALHOS; FLORES; COELHO, 2019). A violência de gênero, para Pinafi (2007, p. 17) é, por definição, “toda e qualquer conduta baseada no gênero, que cause ou passível de causar morte, dano ou sofrimento nos âmbitos: físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública quanto na privada”.

Não sendo um espaço democrático, as cidades segregam e se tornam palco de violência. Para Montenegro (2017), elas prometem oportunidades que na prática negam. São territórios em que as oportunidades coexistem com a discriminação e exclusão e a condição se agrava ainda mais para as mulheres, uma vez que estas não possuem voz para usufruírem de tudo o que a cidade pode propiciar em termos de segurança e qualidade de vida. O Estado não corrobora “a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2013, p. 6).

A segregação socioespacial se intensifica ainda mais quando se retrata a luta das mulheres na ocupação e na busca por emprego. De acordo com pesquisa apresentada pelo IBGE (2021), dados sobre o mercado de trabalho revelam desigualdades expressivas entre homens e mulheres. Ao verificar a parcela da População em Idade de Trabalho - PIT, trabalhando ou procurando trabalho e disponível para trabalhar, observa-se a maior dificuldade de inserção das mulheres no mercado de trabalho. De acordo com o IBGE (2021), em 2019, a taxa de participação das mulheres com 15 anos ou mais de idade foi de 54,5%, enquanto entre os homens esta porcentagem chegou a 73,7%, uma diferença de 19,2 pontos percentuais.

Como coloca Casimiro (2017), a mulher é maioria tratando-se de números e, devido ao acúmulo de inúmeras funções como mãe, profissional, companheira e cuidadora, é a cidadã que mais ocupa os espaços “circulando, habitando, interferindo, voluntária ou involuntariamente, por meio de sua presença na construção e manutenção da sociedade brasileira” (CASIMIRO, 2017, p. 10).

Porém, apesar de alguns avanços na ampliação de políticas públicas que melhoraram as condições de vida das mulheres como na saúde e educação, de

acordo com a pesquisa realizada pelo IBGE (2021, p. 12), “não é suficiente para colocá-las em situação de igualdade com os homens em outras esferas, em especial no mercado de trabalho e em espaços de tomada de decisão.”

As articulações e mudanças têm ocorrido por meio de algumas definições apresentadas em documentos como a Agenda de Desenvolvimento Sustentável 2030, da Organização das Nações Unidas - ONU, que, em seu objetivo 5, propõe “alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas” (ONU, 2015, p.19), sendo reforçado no item 5c “adotar e fortalecer políticas sólidas e legislação aplicável para a promoção da igualdade de gênero e o empoderamento de todas as mulheres e meninas em todos os níveis” (ONU, 2015, p. 25).

Reforça ainda que os governos promovam o planejamento e investimentos sensíveis à idade e ao gênero para uma mobilidade urbana sustentável. Verifica-se que conceitos de gênero e urbanismo têm ganhado repercussão e estão dando visibilidade a discussões e estudos que não eram incorporados ou não priorizados pelo Estado.

Na Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Mulher – CEDAW (sigla em inglês), realizada em 1979, já se tinha como objetivo analisar e criar recomendações de formulações de políticas aos vários países signatários da Convenção, visando ao aprimoramento do *status* da mulher.

La CEDAW obliga a los Estados Partes a eliminar todas las formas de discriminación contra la mujer (Art. 2), a garantizar la igualdad *de jure* y *de facto* entre mujeres y hombres en todos los ámbitos del desarrollo (Art. 3), al mismo tiempo que mandata la participación de las mujeres en la formulación e implementación de las políticas gubernamentales (Art. 7). (CEPAL, 2016, p. 11).⁴

Na Convenção foi estabelecido que a igualdade entre mulheres e homens deve ocorrer em três dimensões: a igualdade normativa, material e de resultados.

Na primeira, mulheres e homens têm os mesmos direitos e tratamento perante a lei. Em sua recomendação geral nº 25, a CEDAW estabelece a obrigação dos Estados de garantir que não haja discriminação direta ou indiretamente contra as

⁴ “A CEDAW obriga os Estados Partes a eliminar todas as formas de discriminação contra as mulheres (Art. 2), a garantir a igualdade *de jure* e *de facto* entre mulheres e homens em todas as áreas de desenvolvimento (Art. 3), ao mesmo tempo que exige a participação das mulheres na formulação e implementação de políticas governamentais (Art. 7)” (tradução nossa).

mulheres na lei e que, nas esferas pública e privada, a mulher esteja protegida contra a discriminação (CEPAL, 2016, p. 11).

A segunda dimensão, pressupõe a modificação das circunstâncias que impedem as mulheres de exercerem plenamente seus direitos, bem como o acesso a oportunidades por meio de medidas estruturais, legais ou de políticas públicas que garantam igualdade de fato.

A terceira dimensão, de resultados, pode se manifestar em diferentes campos, podem ser quantitativos e qualitativos, sendo, ao gozarem de direitos iguais aos homens, terem os mesmos níveis de renda, terem igualdade na tomada de decisão e influência política e viverem livres de atos de violência, ou seja, as mulheres poderão exercer plenamente seus direitos (CEPAL, 2016, p. 11).

O tópico mobilidade urbana perpassa essas três esferas, conforme será debatido a seguir. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, portanto, deveria cumprir a garantia legal de não haver discriminação direta ou indireta contra as mulheres no campo jurídico. Os Planos de Mobilidade Urbana, elaborados com base na lei, deveriam dar conta das outras duas dimensões, ao assegurar a igualdade de gênero nas propostas apresentadas e assim favorecer uma maior liberdade e igualdade financeira, de acessos e de segurança.

2.2 MOBILIDADE URBANA

De acordo com a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), mobilidade urbana é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Assim, ao se abordar o tema da mobilidade urbana, está se discutindo a possibilidade e as formas como os espaços são acessados. O Ministério das Cidades (2013) elucida que a mobilidade urbana é uma pauta prioritária nas cidades modernas, e a Lei 12.587/12, que tem a intenção de planejar o crescimento urbano de forma ordenada, seguindo a diretriz do Estatuto da Cidade, e como parte do compromisso voltado ao alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS - traçados na Agenda 2030⁵, tem colocado em foco a promoção de uma mobilidade sustentável, a qual prioriza os modos ativos de

⁵ Pacto global assinado durante a Cúpula das Nações Unidas em 2015 que busca de promover um desenvolvimento sustentável global até 2030.

deslocamento (a pé e por bicicleta) e o transporte coletivo em detrimento ao transporte motorizado individual (ONU, 2015).

De acordo com o Ministério das Cidades (2013), a Lei aborda os modos e serviços de transporte e as infraestruturas de mobilidade urbana, visando que uma mobilidade urbana bem planejada, integrada e sustentável, garanta o acesso à cidade. Expõe que “os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p. 05) com o objetivo de que o desenvolvimento de políticas públicas de mobilidade, melhorem a qualidade de vida da população.

Os princípios da Política Nacional da Mobilidade Urbana são: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Já as diretrizes são: a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração entre os modos e serviços de transporte urbano; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

E finalmente, os objetivos da Política são: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas

e cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Observa-se na Política, princípios e objetivos que são sensíveis ao gênero, como o princípio à promoção da acessibilidade universal, à equidade de acesso ao transporte e uso do espaço público, além da segurança nos deslocamentos, e principalmente nos objetivos de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social e o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Porém, não faz referência ao termo gênero ou ao termo mulheres em nenhum momento.

Segundo o IPEA (2011), a lei imprime um princípio de equidade na execução da Política de Mobilidade Urbana pelos municípios e reconhece a existência de determinadas desigualdades tanto no uso do espaço público como nos custos do uso dos diferentes modos de transportes. Porém não faz referência à necessidade de garantir o direito às mulheres aos espaços públicos, à segurança, ao respeito às diferenças e nem leva em consideração os movimentos poligonais que a mulher realiza em seus deslocamentos.

O Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob, desenvolvido pelo Ministério das Cidades como um guia para os municípios para a construção de planos de mobilidade, traz como um fator condicionante da mobilidade urbana a questão de gênero, uma vez que identifica que as mulheres possuem padrões de deslocamento distintos dos masculinos, cabendo a elas acumular outras funções como as domésticas, de cuidado e de saúde, realizando um maior número de viagens, feitas de maneira pedonal e com transporte público coletivo (PLANMOB, 2015).

Mas, ainda que o PlanMob (2015) observe que os problemas de calçadas e transporte público afetem de maneira mais grave as mulheres e até sugira algumas ações voltadas a gênero, a discussão é rasa e não mantida nos conteúdos básicos propostos para os Planos de Mobilidade.

Os avanços das lutas e teorias feministas têm caminhado em paralelo com as políticas e discussões de mobilidade urbana sob a ótica de gênero, conforme Dantas, Dimenstein e Silva (2020). De acordo com os autores, as reivindicações por uma cidade com mais equidade e que possibilite às mulheres ocuparem os espaços públicos com todos os seus direitos respeitados têm sido objeto teórico e metodológico de inúmeros estudos sobre mobilidade urbana.

As mulheres possuem padrões específicos de viagens que diferem dos padrões masculinos (ROSENBLOOM, 2004; KUNIEDA; GAUTHIER, 2007; TOBÍO, 2014). Os autores apontam que os padrões de deslocamento masculino tendem a ser lineares com um único destino, com uma nítida referência ao movimento casa-trabalho (TOBÍO, 2014), além de serem marcados por um maior acesso aos veículos particulares (KUNIEDA; GAUTHIER, 2007). Diferente das mulheres que se deslocam muito mais, devido às suas inúmeras ocupações como mãe, donas de casa e profissionais.

Assim, ao estudar a mobilidade busca-se entender não apenas o ato de se deslocar, mas também as vivências e os significados que surgem desse processo. *“La movilidad en este sentido puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales”*⁶ (JIRÓN, 2017, p. 406).

Uma dimensão a ser abordada é a de segurança no espaço público, uma vez que a escolha dos trajetos de deslocamentos urbanos é feita pela mulher pela segurança que esse caminho proporciona e não pela distância. “Quando há falta de iluminação, pouco movimento e falta de visibilidade (pontos cegos), é bem provável que a mulher mude seu percurso, mesmo que isso signifique andar mais” (GONZAGA, 2011, p. 6). Essa falta de segurança, muitas vezes não percebida pelo privilégio do gênero oposto, limita os movimentos das mulheres e restringe sua capacidade de acessar novos espaços (KERN, 2021).

La violencia urbana tiene una connotación diferente para hombres y mujeres. Por tanto, es necesario implementar políticas y programas que recojan las singularidades de las demandas que las mujeres expresan para una mayor seguridad y disfrute del espacio público. La percepción de inseguridad y el abandono del espacio público, en su dimensión física, social y simbólica, funcionan como un proceso circular y acumulativo. Cuando sienten temor, las mujeres abandonan el espacio público, utilizan las ofertas de la ciudad con menor frecuencia, cambian sus recorridos. Es decir, redefinen y restringen el tiempo y el espacio del intercambio y circulación en la ciudad (SEGOVIA, 2009, 16).⁷

⁶ “A mobilidade, nesse contexto, pode ser compreendida como uma ferramenta para analisar fenômenos contemporâneos e também pode ser utilizada para questionar diferentes níveis das dimensões sociais” (tradução nossa).

⁷ “A violência urbana tem uma conotação diferente para homens e mulheres. Portanto, é necessário implementar políticas e programas que reflitam as singularidades das demandas que as mulheres expressam por maior segurança e usufruto do espaço público. A percepção da insegurança e do abandono do espaço público, nas suas dimensões física, social e simbólica, funcionam como um processo circular e cumulativo. Quando sentem medo, as mulheres abandonam o espaço público, usam menos as ofertas da cidade e mudam suas rotas. Ou seja, redefinem e restringem o tempo e o espaço de troca e circulação na cidade” (tradução nossa).

Essa insegurança, percebida nos espaços públicos e que configuram uma limitação à mobilidade urbana cotidiana (JIRÓN, 2017), não deixa de existir dentro do transporte público, ao qual as mulheres são as maiores utilizadoras, mesmo esse sendo o modo de transporte com maior potencial de garantir a acessibilidade, aqui definida como um conjunto de infraestruturas e serviços capazes de facilitar a mobilidade, na metrópole. “O transporte público está na encruzilhada entre a garantia de direitos e o aprofundamento das desigualdades socioespaciais” (STORCK, 2023, p. 88).

Para as mulheres, que são mais propensas a depender do transporte público e realizam viagens mais diversas que os homens, essa desigualdade é ainda mais agravada. Kern (2021) coloca esse ônus como um “imposto cor-de-rosa”, ou seja, um custo maior para mulheres usufruírem dos mesmos serviços que homens.

Longas distâncias no transporte diário entre casa e trabalho não significam apenas gastos maiores de tempo em deslocamento, mas também maiores chances de sofrerem violências e abusos vinculados ao gênero, no qual os transportes públicos representam um dos maiores espaços de ocorrência. Em geral, o número de deslocamentos realizados pelas mulheres são mais intensos que os dos homens. Pois, geralmente, elas estão encarregadas do trajeto dos filhos à escola, na compra de insumos alimentícios entre outras tarefas relacionadas ao ambiente doméstico. Quanto maiores as distâncias entre esses diferentes destinos piores condições que estas enfrentam. Da mesma forma, falta de infraestrutura urbana de iluminação nas ruas, entre outros diversos exemplos são sofridos de forma mais dramática quando se é mulher. (HELENE; TAVARES, 2017, p. 4).

Para além disso, apesar das mulheres serem as maiores utilizadoras do transporte público, o sistema é pensado, de acordo com Kern (2021), para um passageiro masculino comum, assumindo uma viagem linear sem desvios ou múltiplas paradas, própria para acomodar a hora do *rush* típico de um trabalhador que faz o movimento casa-trabalho, sem levar em consideração os deslocamentos complexos e muitas vezes conflitantes dos trabalhos remunerados e não remunerados assumidos majoritariamente pelas mulheres.

Assim, “ainda têm na cidade uma série de barreiras - físicas, sociais, econômicas e simbólicas - que moldam suas vidas diárias de formas profundas (embora, não somente) de acordo com o gênero” (KERN, 2021, p. 18). De acordo com Jirón (2017), essas limitações à mobilidade podem ser classificadas em financeiras; físico-espaciais; organizacionais; temporais; de habilidade; tecnológicas; corporais e emocionais.

As financeiras estão relacionadas aos custos, das tarifas, de abastecimentos, estacionamento, entre outros. As físicos-espaciais podem estar relacionadas às distâncias ou características dos espaços com os quais interage, como as calçadas, a iluminação, os ônibus, a ausência de rampas, entre outros (JIRÓN, 2017).

Sin duda, este tipo de situaciones puede afectar a todas las personas, pero hay que recalcar que son las mujeres las que más dependen del transporte público y de medios no motorizados (bicicleta y caminata) y que generalmente se movilizan con bultos, compras, coches y niños y niñas, de manera que los efectos negativos de estas barreras son más notorios para ellas. Las personas dependientes también se encuentran entre los principales afectados. (JIRÓN, 2017, p. 420).⁸

As organizacionais, dizem respeito ao operacional do transporte público, projetados com horários de movimentos pendulares, o que afeta mulheres de uma maneira significativa, uma vez que realizam maior quantidade de viagens, nem sempre nos horários de fluxo e nem sempre para destinos que coincidem com locais de trabalho (JIRÓN, 2017).

A temporal está relacionada aos horários de atendimento das infraestruturas, ao horário do dia, como por exemplo, a insegurança em se deslocar durante a noite, e principalmente em relação à duração da viagem, considerada uma grande barreira, uma vez que o tempo é um recurso não acumulável e limitado (JIRÓN, 2017).

As limitações relacionadas à habilidade versam sobre a aptidão de se deslocar de maneiras específicas, como por exemplo “*saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo conducir una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta*” (JIRÓN, 2017, p. 421).⁹

A limitação tecnológica não diz respeito apenas a saber fazer uso das tecnologias, mas também sobre o domínio da ferramenta e sobre o conhecimento das informações que podem ser obtidas com ela. Por fim, as corporais e emocionais são subjetivas, traduzidas pela insegurança, pela violência e por assédios (JIRÓN, 2017).

⁷ “Sem dúvida, esse tipo de situação pode afetar todas as pessoas, mas é importante ressaltar que as mulheres dependem mais do transporte público e de meios não motorizados (bicicleta e caminhada) e geralmente se deslocam com bagagens, compras, carrinhos de bebê e crianças, de modo que os efeitos negativos dessas barreiras são mais evidentes para elas. As pessoas dependentes também estão entre as mais afetadas.” (tradução nossa).

⁹ “saber dirigir ou possuir uma carteira de motorista, ser capaz de trocar pneus, saber andar de bicicleta, ser capaz de consertar uma bicicleta ou sentir-se confortável dirigindo uma moto” (tradução nossa).

A relação simbiótica que existe entre as mulheres e as cidades deve ser reconhecida pelo poder público, político e econômico, de maneira que a mobilidade urbana seja debatida como um direito à cidade para mulheres, a fim de garantir espaços urbanos mais acolhedores e equitativos (CASIMIRO, 2017).

O medo, a violência e a insegurança fazem parte da realidade das mulheres trabalhadoras, as condições de infraestrutura dos bairros onde moram e a localização das paradas de ônibus são determinantes para esta sensação de insegurança, “o espectro da violência urbana limita as escolhas, o poder e as oportunidades econômicas das mulheres” (KERN, 2021, p. 23). Para Gonzaga (2004, p. 188), a

maneira pela qual a cidade é estruturada afeta diretamente o tempo das mulheres: o importante fator da definição dos locais de moradia, dos equipamentos, do trabalho é o que determina seus trajetos, e se eles serão desgastantes ou gerarão contatos enriquecedores com a paisagem urbana.

Durante anos os investimentos em mobilidade urbana privilegiaram o transporte individual (carros e motos), investindo cada vez mais no sistema viário, com vias maiores e mais rápidas, deixando sem investimento a mobilidade ativa (as calçadas e ciclovias) e a mobilidade por transporte coletivo, gerando um ciclo insustentável, em que a falta de qualidade do transporte público leva o usuário que tem condições de migrar ao transporte individual motorizado (BRASIL, 2015), e aquele que não tem condições submete-se a um sistema com falta de infraestrutura adequada.

O Ministério das Cidades (2015) traz que o modelo de desenvolvimento urbano brasileiro acontece de maneira desigual. A valorização imobiliária obriga que a população de baixa renda ocupe áreas cada vez mais distantes e desprovidas de infraestrutura enquanto os locais de trabalho e lazer se concentram nas áreas centrais. Essa dispersão territorial faz com que a distância e quantidade de deslocamentos sejam cada vez maiores, tornando a população altamente dependente dos sistemas de transporte.

Como afirma Freitas-Firkowski (2019, p. 93), “a mobilidade é um fator-chave da vida moderna, seja na dimensão interurbana seja na dimensão intraurbana, em especial em razão da crescente dimensão territorial alcançada pelas cidades, cujos limites são cada vez mais imprecisos e distantes”.

Ao mesmo tempo que é o deslocamento para outros municípios que garante melhores salários, as condições de mobilidade que essa população se submete tornam-se um custo expresso em qualidade de vida e tempo (DELGADO; CINTRA; MOURA, 2014).

Esses processos criam ou complexificam demandas para a provisão e adequação de infraestrutura e serviços, quer propriamente para os deslocamentos (sistema viário urbano e interurbano, sistema de transporte coletivo de qualidade, ágil e integrado, com tarifas compatíveis ao perfil dos usuários), quer para reforço das funções de recepção ou apoio aos familiares que permanecem (creches, escolas, postos de saúde, programas de atenção a idosos, moradia, cultura e lazer) (DELGADO; CINTRA; MOURA, 2014, p. 360).

Para facilitar e agilizar esses deslocamentos são necessárias políticas públicas com soluções adequadas para minimizar os problemas que essas famílias enfrentam, além de políticas que criem condições que revertam a “disjunção moradia/trabalho/estudo, que resultam em aglomerações com mais subcentralidades, menor assimetrias entre os municípios e mais fluidas para a circulação de pessoas e mercadorias.” (DELGADO; CINTRA; MOURA, 2014, p. 360).

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e, às vezes, a fúria das depredações não constituem apenas simples ‘problemas de trânsito’. As horas de espera e de percurso antes e depois do dia de trabalho, via de regra extremamente longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar aos seus empregos (KOWARICK, 1979, p. 36).

Como afirma Cerqueira (2017), a dificuldade de mobilidade gera um isolamento que não é apenas territorial. Essas dificuldades se ampliam quando se observa que as condições econômicas e sociais dessas mulheres são desiguais, a localização da moradia é longe dos centros de emprego e de equipamentos públicos, há ausência de uma rede de transporte público eficiente e acessível. Sofrem desgastes físicos e gastos econômicos em função dos longos deslocamentos por morarem em lugares distantes do trabalho.

O desajuste espacial em conjunto com o processo de causação circular cumulativa, no que diz respeito ao mercado formal de emprego e a distribuição espacial da moradia, acabaria por impactar no tempo de deslocamento em uma dada área, caso não guarde compatibilidade do perfil da mão de obra residente à oferta de emprego. O emprego formal tende a se distanciar do local de moradia, especialmente nos estratos de renda mais

baixos, em razão da concentração espacial do emprego formal. (LIMA NETO; NADALIN, 2016, p. 250).

Essa realidade tem exigido análises mais efetivas das políticas urbanas no atendimento às necessidades de trabalhadoras que se deslocam pela cidade. Conforme Pedrão (2005, p. 5), é preciso reconhecer, nos planejamentos, as condições das cidades, o desenvolvimento das forças sociais urbanas e para isso deve-se “ouvir” os participantes da cidade e reconhecer que suas vozes exprimem os coletivos de que eles são parte”.

Mas, segundo o IPEA (2011), a lei da mobilidade urbana deixou de lado uma questão fundamental para a política de mobilidade urbana: os mecanismos permanentes de financiamento da infraestrutura. Sem garantias de recursos para a construção e melhoria dos espaços públicos não haverá mudanças e as condições continuarão as mesmas e cada vez mais difíceis para as mulheres.

Cerqueira (2017, p. 119) afirma que, “a privação ao direito à cidade, analisado principalmente a partir da perspectiva da mobilidade urbana, se expressa em limitações do custo do transporte, das condições dos modais, dos tempos de viagem e das motivações que as levam a viajar”. Para Moura e Firkowski (2014), a mobilidade e a acessibilidade, vista como garantia de condições públicas para a efetivação dos deslocamentos, é uma questão a ser resolvida.

É preciso garantir os deslocamentos de forma efetiva, diminuir as distâncias para se chegar ao trabalho, estudo e todos os serviços básicos. Sem essa garantia a exclusão social permanece e segrega. É necessário “enxergar, situar e enfrentar o desenvolvimento geográfico desigual e as injustiças socioespaciais em torno do acesso à terra urbana, mas não camuflá-las, endossá-las ou amordaçá-las” (MOURA; FIRKOWSKI, 2014, p. 55).

A cidade, portanto, segrega e exclui as trabalhadoras socioespacialmente, sendo injusta com as mulheres, que historicamente não eram permitidas a acessar a cidade para o trabalho, uma vez que eram vistas “como um problema para a cidade moderna” (KERN, 2021, p. 14). Ao ocuparem espaços vistos como “masculinos” sofrem as consequências e não usufruem dos direitos que as cidades prometem aos cidadãos e cidadãs.

Isso se torna ainda mais profundo nas metrópoles, uma vez que essa expansão agravou as desigualdades, principalmente para aquelas que, devido ao baixo poder econômico, são distanciadas da cidade-polo, causando deslocamentos

mais longos e demorados que resultam em horas não remuneradas despendidas em função do trabalho.

Sendo assim, a mobilidade urbana manifesta-se como uma característica essencial da vida nas metrópoles, que será discutida a seguir, onde a demanda por circulação e transportes se torna cada vez mais diversificada e exigente. Em contrapartida, a privação ou negação da mobilidade aumentam as desigualdades sociais que marcam a expansão da Região Metropolitana, pois “morar fora do polo e arcar com os custos da distância passam a ser urbana, imposição a determinados grupos sociais” (DELGADO; CINTRA; MOURA, 2014, p. 356).

2.3 METRÓPOLE

O termo "metrópole" está intrinsecamente ligado a uma delimitação territorial, representando uma porção do espaço com características específicas de formação e funcionamento, envolvendo concentração de trabalhadores e elementos urbanos. Contudo, em contextos urbanos complexos, como o de Curitiba, a simples definição de "cidade" como a centralidade municipal não é suficiente, é preciso considerar também a extensão territorial que transcende os limites de um único município e abrange outros no entorno (FREITAS; MOURA, 2023).

Sendo assim, a abordagem alternativa para referir-se ao recorte metropolitano utilizado, é a partir da perspectiva dos Arranjos Populacionais - APs. De acordo com esse delineamento, colocam-se em destaque as conexões e não apenas as delimitações legais (FREITAS; MOURA, 2023). Ainda de acordo com as autoras, no estudo do IBGE (2020) intitulado "Regiões de Influência das Cidades - 2018", é enfatizada a importância de considerar não apenas uma área urbana isolada, mas sim a unidade funcional urbana que, em alguns casos, engloba múltiplas áreas urbanas de diferentes municípios. Isso ressalta a relevância de se analisar sob a perspectiva dos Arranjos Populacionais (FREITAS; MOURA, 2023).

A intensa circulação de indivíduos e bens, juntamente com fluxo imaterial (como financeiros, de conhecimento e tecnológicos), interliga essas regiões em uma forte conexão espacial. A partir dessa junção, a metrópole assume uma nova forma, combinando elementos urbanos e regionais, e conseqüentemente, transformando-se em uma unidade ímpar e ainda não completamente entendida, com desafios complexos em relação à sua gestão (FREITAS; MOURA, 2023).

Carneiro, Toledo, Marcelino e Orrico (2019), em seus estudos, apontam que a expansão horizontal das cidades, surgida a partir de novas áreas urbanizadas em regiões mais distantes do centro ou em áreas metropolitanas, muitas vezes com pouca oferta de empregos e serviços, propiciou o aumento dos deslocamentos dos moradores. Para os autores, isso provocou “um aumento de custos de urbanização, e na deficiência do setor público no atendimento das demandas por infraestrutura e serviços públicos.” (CARNEIRO; TOLEDO; MARCELINO; ORRICO, 2019, p. 52).

Esse aumento de custos provocou uma grande desigualdade social e as cidades vão se estruturando a partir de divisões sociais e espaciais. Os que possuem maior poder econômico se apropriam dos “melhores” espaços e infraestrutura e os demais precisam se adaptar para sobreviver. Para Carlos (2020), é no cotidiano das cidades que a segregação é percebida.

A prática espacial urbana, no momento do processo de implosão/explosão, vai manifestando a extrema separação/dissociação dos elementos de uma vida fragmentada, na separação dos espaços da realização da vida cotidiana entre lugar de moradia-lugar de trabalho. Isso exige tempo de deslocamento, subtraído do tempo de não trabalho. (CARLOS, 2020, p. 418).

As desigualdades provocam deslocamentos e novos arranjos que transformam a maneira como é entendida a cidade. Esses novos arranjos espaciais apresentam uma particularidade que é a variedade de novas disposições de moradia e trabalho fora da cidade propriamente dita.

A urbanização contemporânea revela com clareza que a cidade como a conhecemos, circunscrita a um ponto, tende, em algumas áreas a se amalgamar com outras e constituir regiões urbanas de grande coesão deixando como imagem do passado a cidade como aglomeração concentrada. Talvez evoluiremos para um mundo sem cidades como a que herdamos do passado e viveremos em grandes aglomerações dispersas. Isso não significa que não haverá mais cidades como aglomerações concentradas, significa apenas que a tendência é a de que, no futuro, multipliquem-se as grandes concentrações urbanas construídas por movimentos de dispersão. (LENCIONI, 2015, p. 12).

Bartholomeu (2019, p. 607) afirma que “com a expansão desmesurada das cidades e a difusão completa do urbano, a mobilidade populacional dentro das metrópoles e por todo o espaço metropolizado se reestrutura”. Para o autor, isso faz com que haja uma diversificação dos meios, um aumento das opções de transporte.

Os fluxos se intensificam e se tornam mais frequentes, inclusive os pendulares e as distâncias entre a residência e o trabalho se tornam maiores.

Para Moura, Delgado e Cintra (2014), a mobilidade pendular, padrão das grandes regiões metropolitanas, é “um dos elementos estruturadores da aglomeração, ampliando a área de abrangência das relações entre municípios para trabalho e estudo, e trazendo com isso outros fluxos complementares para consumo, acesso a serviços entre outras finalidades” (MOURA; DELGADO; CINTRA, 2014, p. 87).

Os deslocamentos pendulares geram pressões impostas pelo “reordenamento espacial da população no âmbito da metrópole, decorrente dos processos migratórios” (MAGALHÃES; MOURA; CINTRA, 2014, p. 118). Para os autores, mudanças relacionadas ao padrão tecnológico têm provocado alteração no perfil socioeconômico dos imigrantes que o espaço metropolitano tem recebido. Demandas dos setores industrial e de serviços têm exigido trabalhadores mais especializados e com melhor formação e qualificação.

Já na movimentação intrametropolitana mantém-se a tendência que pode ser observada nos aglomerados metropolitanos de todo o país, “de expulsão de população do núcleo para a periferia, em razão da enorme valorização imobiliária e consequente aumento nos custos de moradia e do agravamento das deseconomias de aglomeração que o polo apresenta” (MAGALHÃES; MOURA; CINTRA, 2014, p. 120).

Apesar da melhora nas condições de acesso a essas mobilidades, bem como sua distribuição e sua qualidade, as desigualdades espaciais e a segregação aumentam. “O trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho” (KOWARICK, 1979, p. 36).

Essas desigualdades, conforme já citado, são maiores entre as mulheres trabalhadoras, que utilizam os transportes públicos ao se deslocarem diariamente para seus locais de trabalho. Silva, Dantas e Dimenstein (2020) afirmam que o uso dos meios de transportes, o não acesso a lugares e os sentidos produzidos na circulação de homens e mulheres expressam as desigualdades de gênero em relação à mobilidade urbana.

A dinâmica urbana contemporânea tem apresentado uma crescente ampliação das distâncias percorridas, pois as cidades se apresentam mais

estendidas. Isso é uma tendência mundial e tem resultado em movimentos mais complexos e diversificados com uma demanda por circulação e transportes (FIRKOWSKI; PAESE; NAGAMINE, 2014). Para as autoras, apesar dos avanços tecnológicos em relação à mobilidade, os transportes públicos não estão acompanhando o aumento da demanda e não oferecem qualidade e conforto para os usuários. O que se percebe é que são efetuadas políticas públicas que favorecem o transporte individual motorizado.

As condições atuais do transporte coletivo urbano são resultado de decisões políticas históricas que influenciaram a gestão do sistema e a configuração da cidade como um todo. Essas decisões poderiam ter proporcionado acesso a serviços e equipamentos públicos, lazer, cultura, emprego e educação. Em outras palavras, poderiam possibilitar a garantia do direito à cidade (STORCK, 2023).

No entanto, no panorama observado nas cidades brasileiras, o transporte coletivo, centrado principalmente em ônibus, foi projetado para atender, em condições mínimas, as necessidades dos trabalhadores em atividades produtivas. Mesmo sob gestão do governo, o interesse sempre foi o lucro. Mas esse interesse tem influenciado tanto a operação do sistema quanto sua função de integrar o espaço urbano, transformando o transporte público em um componente da construção capitalista da cidade (STORCK, 2023).

A discussão sobre o transporte público requer ponderações sobre o contexto urbano como um todo. A luta pelo direito à cidade vai do pensamento crítico até um projeto político abrangente, que não separe as necessidades dos habitantes daquilo que sustenta o sistema. Isso envolve fantasiar um cenário em que o transporte não seja apenas uma necessidade para sobreviver, mas sim um meio para o uso e participação ativa na cidade (STORCK, 2023). Essa discussão a respeito do direito à cidade será tratada a seguir.

2.4 DIREITO À CIDADE

A vida na cidade envolve encontros e confrontos entre diferentes formas de viver e entender, inclusive em termos de ideias e política, dos vários jeitos de viver que coexistem na cidade (LEFEBVRE, 2001). Processos econômicos, sociais, políticos e culturais modelaram o espaço urbano e os grupos inovaram no modo de viver, de estabelecer famílias, de educar crianças, de incluir mulheres, de utilizar ou

transmitir a riqueza. Essas transformações da vida cotidiana modificaram a realidade urbana, não sem tirar dela suas motivações. A cidade foi ao mesmo tempo o local e o meio, o teatro e arena dessas interações complexas (LEFEBVRE, 2001).

Assim, Lefebvre (2001, p. 63) chega a algumas definições de cidade, como “projeção da sociedade local”, a cidade como “conjunto das diferenças entre as cidades”, e complementa reafirmando a pluralidade, a coexistência e simultaneidade de padrões no ambiente urbano. Contudo, não finda essas definições, deixando em aberto as possibilidades já que é necessário evidenciar o papel histórico das cidades e as necessidades de quem as habita.

Os moradores dessas cidades têm necessidades sociais que vêm da sua natureza humana. Essas necessidades são antagônicas, como segurança e abertura, certeza e aventura, trabalho e lazer, entre outras. Além dessas necessidades básicas, também existem necessidades específicas, como a necessidade de criar, de ter experiências simbólicas, de se informar e de ser lúdico. Todas essas necessidades fazem parte do desejo humano de viver de maneira plena, para além das atividades laborais. Essas necessidades deveriam acontecer na cidade e a vida urbana, existindo como lugares qualificados onde as pessoas podem ter trocas, para além de negócios e lucros (LEFEBVRE, 2001).

Apenas grupos sociais capazes de agir de maneira revolucionária podem resolver e concretizar essas soluções para os problemas urbanos. Com essas forças sociais e políticas, a cidade renovada se torna possível. Desde a questão da propriedade privada até a segregação, cada projeto de renovação urbana questiona as estruturas da sociedade existente e se torna revolucionária, porque age contra o que já está estabelecido (LEFEBVRE, 2001).

Para que as mudanças na compreensão da cidade aconteçam, é necessário apoio social e força política (LEFEBVRE, 2001). De acordo com o autor (2001), é crucial contar com a presença e ação da classe operária, que tem a capacidade de combater a segregação que a afeta diretamente. No meio de todas essas mudanças sociais, o individual se afirma e novos supostos direitos surgem,

estes entram para os costumes ou em prescrições mais ou menos seguidas por atos, e sabe-se bem como esses "direitos" concretos vêm completar os direitos abstratos do homem e do cidadão inscritos no frontão dos edifícios pela democracia quando de seus primórdios revolucionários: direitos das idades e dos sexos (a mulher, a criança, o velho) direitos das condições (o

proletário, o camponês), direitos à instrução e à educação, direito ao trabalho, à cultura, ao repouso, à saúde, à habitação. (LEFEBVRE, 2001, p. 116 - 117).

É a pressão da classe trabalhadora (embora não seja suficiente sozinha) que é capaz de fazer com que esses direitos sejam reconhecidos, tornem-se práticas e sejam incluídos nas leis (LEFEBVRE, 2001). “Face a esse direito, ou pseudodireito, o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência” (LEFEBVRE, 2001, p. 117). Para o autor (2001), de formas surpreendentes, como o turismo e a atração das áreas centrais existentes ou recentemente criadas, esse direito está avançando devagar. O direito à cidade não é sobre voltar às cidades tradicionais, mas só faz sentido como um direito a uma vida urbana transformada e renovada.

A necessidade de reivindicação do direito à cidade está na realidade urbana, esse cenário de dificuldade não pode ser separado das "coisas boas" que o disfarçam e se tornam formas de escapar dele (LEFEBVRE, 2001).

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das "satisfações" que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela. (LEFEBVRE, 2001, p. 118).

Trata-se, portanto, de orientar o crescimento em direção ao desenvolvimento urbano. As demandas sociais resultam na necessidade de novos "bens" que não são objetos físicos, mas sim objetos que têm relevância social e aguardam sua realização (LEFEBVRE, 2001). Novamente, reforça-se que cabe às classes indicarem suas necessidades sociais e urbanas, reivindicações em conjunto, a partir de estudos e discussões dessas necessidades, que devem ser colocadas em evidência.

Diferente da filosofia e da história, quando se trata de analisar a realidade urbana, a abordagem muda. Esses diversos aspectos de uma produção social, a produção da cidade e da sociedade urbana, estão interligados em uma perspectiva de explicação e previsão. A partir de então, o método consiste em superar tanto a descrição quanto a análise. “Falando cientificamente, a distinção entre as variáveis estratégicas e as variáveis táticas parece ser essencial” (LEFEBVRE, 2001, p.125).

Sendo assim, para que a realidade urbana se modifique, a preocupação não pode se limitar a variáveis táticas como aos aumentos na produção e na renda, mas também à sua distribuição. Quanto da renda será destinada “às necessidades sociais,

à 'cultura', à realidade urbana?" (LEFEBVRE, 2001, p.126). A transformação da vida cotidiana é uma variável estratégica. Uma pequena ação tática como a criação de novos espaços para crianças e adolescentes (creches, campos esportivos etc.) teria um impacto de transformar uma variável tática para uma estratégia.

A mobilidade também pode configurar uma estratégia, trazendo importância para o transporte público em detrimento ao veículo individual.

[...]limitar a importância da indústria automobilística na economia de um país e o lugar do objeto "carro" na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte. Substituindo o carro por outras técnicas, outros objetos, outros meios de transporte (públicos, por exemplo). Esse é um exemplo um pouco simples e trivial, mas bem demonstrativo da subordinação do "real" a uma estratégia. (LEFEBVRE, 2001, p. 128).

Para Lefebvre (2001), a sociedade urbana não pode se contentar com a direção que a sociedade de consumo vem seguindo. A orientação não é destruir o que já existe, “pelo contrário: esses espaços já complexos podem ser articulados, acentuando-se diferenças e contrastes, impulsionando na direção da qualidade que implica e sobredetermina as quantidades”. (LEFEBVRE, 2001, p. 132).

O direito à cidade se apresenta como uma forma mais elevada dos direitos: “direito à liberdade, à individualização na socialização, ao *habitat* e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001, p. 134). Nesse sentido, para Lefebvre (2001), o direito à cidade refere-se ao direito à vida urbana, aos lugares de reunião e interação, aos ritmos da vida cotidiana e utilização do tempo que permitem aproveitar totalmente os momentos e lugares.

Desde que Lefebvre desenvolveu o conceito de direito à cidade, na década de 1960, várias mudanças significativas aconteceram na forma como as pessoas se relacionam com a cidade e como as cidades são produzidas. Houve aumento significativo na proporção da população vivendo em áreas urbanas, uma alteração na forma como as cidades são produzidas e também uma maior conscientização sobre como outras desigualdades, como a de gênero, afetam a produção do espaço urbano.

Esses fatores implicam em novos olhares a serem lançados sobre o direito à cidade. Como afirmam Freitas-Firkowski e Moura (2022), a cidade mudou, e com ela se faz necessário incorporar elementos capazes de compreender a metrópole. Essa nova escala espacial é mais complexa e “permeada por um universo de múltiplos

interesses que interagem em disputa na produção e apropriação do espaço” (FREITAS-FIRKOWSKI; MOURA, 2022, p. 398-399). Nesse contexto, é fundamental estabelecer mecanismos de planejamento, gestão e governança que permitam a participação social e o controle social dos processos de produção e apropriação do espaço.

Quando se aborda o conceito de direito à cidade no contexto das metrópoles, a concepção convencional desse direito, que abrange elementos como o acesso à terra urbana, moradia, saneamento, infraestrutura, mobilidade, serviços públicos, emprego e lazer, apresenta limitações no contexto metropolitano, caracterizado por uma intensa mobilidade e conectividade. O exercício da cidadania deixa de ser circunscrito aos mecanismos de gestão municipal, adotando um caráter difuso que abrange um espaço que ultrapassa as fronteiras municipais e se estende, formando um complexo mosaico de jurisdições (MOURA, 2023).

Então, pode-se perceber que a dinâmica metropolitana possui dois lados: por um lado, ela beneficia os municípios inseridos em atividades econômicas, proporcionando condições favoráveis para oferecer serviços urbanos que assegurem o direito à cidade a uma parcela maior da população, embora gere desigualdades internas (FREITAS; MOURA, 2023).

Por outro lado, desfavorece aqueles municípios que funcionam predominantemente como cidades-dormitório ou reservas ambientais, “fazendo-os sofrer com restrições que levam a violações no acesso a esse direito”. (FREITAS; MOURA, 2023, p. 77). Sem as trabalhadoras e trabalhadores desses municípios periféricos, a metrópole não conseguiria exercer suas atividades. Torna-se evidente que alcançar maior igualdade entre os municípios e garantir os direitos da população depende urgentemente da implementação de políticas integradas para a gestão dessa área como uma unidade territorial coesa (FREITAS; MOURA, 2023).

Para assegurar o direito à cidade/metrópole em um cenário de desigualdade e empobrecimento, é necessário que políticas públicas apropriadas sejam elaboradas para equilibrar as condições sociais e econômicas dentro do conjunto de municípios. Essas políticas devem providenciar apoio aos municípios com recursos mais limitados, compensar aqueles que desempenham funções que não geram receita significativa ou renda, e acima de tudo, garantir que as populações carentes tenham acesso a condições de vida dignas e saudáveis (FREITAS; MOURA, 2023).

Em paralelo a isso, tratando-se do direito à cidade relacionado a gênero, o urbanismo feminista enfatiza a importância da participação cidadã e da democracia na construção da cidade. As necessidades das mulheres são constantemente ignoradas na produção do espaço urbano. Para Falú (2020), o conceito de direito à cidade se cruza com o feminismo na omissão das mulheres nas formas de habitar e vivenciar o espaço urbano. A falta de neutralidade do espaço urbano, percebida tanto na vivência quanto na utilização, revela-se a partir das limitações que a cidade proporciona às moradoras em sua experiência e naquilo que ela pode representar (SEGOVIA; NIEVES RICO, 2017).

Pode-se afirmar que o direito à cidade vai além da liberdade individual de acessar os recursos urbanos, mas também envolve o direito de alterar as relações de poder entre homens e mulheres, famílias, mercado e Estado, sendo capaz de transformar a cidade (NIEVES RICO; SEGOVIA, 2017).

Es un derecho colectivo que tiene su correlato en la capacidad de reconstruir los procesos de urbanización actualmente em curso para que la sostenibilidad de las ciudades latinoamericanas se sustente en nuevas formas de habitar, de relacionarse y de cuidar. (NIEVES RICO; SEGOVIA, 2017, p. 24).¹⁰

O direito das mulheres à cidade implica no direito à liberdade, a aproveitar a cidade, a tomar decisões sobre a cidade, a mudar os tempos e espaços da cidade, a criar a cidade (NIEVES RICO; SEGOVIA, 2017).

Porém, a história tem mostrado que as intervenções nas cidades ocorrem na base dos valores de uso e de troca e não provocam grandes transformações em relação aos que de fato usufruem dos espaços. Há uma manutenção por parte daqueles que têm poder para realizar as intervenções.

Tudo muda, nada escapa no movimento das transformações sociais, mas os detentores do poder agem sempre no sentido de promover as mudanças adaptativas que servem para preservar o essencial do sistema (“do todo”) e no sentido de evitar mudanças sociais profundas. (KONDER, 2006, p. 18).

Portanto, para promover a igualdade de gênero na cidade, é necessário levar em conta essas desigualdades na tomada de decisão sobre o uso e a ocupação do espaço urbano, criar políticas que incluam a participação de mulheres na tomada de

¹⁰ “É um direito coletivo que se reflete na capacidade de reconstruir os processos de urbanização que estão em andamento, a fim de que a sustentabilidade das cidades latino-americanas seja baseada em novas formas de habitar, interagir e cuidar” (tradução nossa).

decisão, promover serviços de transporte público acessíveis e seguros e assim, ajudar a tornar espaços públicos seguros e inclusivos para todos os habitantes da cidade.

Não se pode ignorar o fato de que a maneira como o espaço urbano, aqui aplicado na metrópole, se mantém e se transforma, está diretamente ligada a processos de redistribuição de riqueza e ao direito à propriedade. O acesso das mulheres à cidade se dá com a mesma lógica, sendo agravada pela visão sexista de uma sociedade patriarcal, que amplia as dificuldades das mulheres, o segmento social mais empobrecido do planeta, ao acesso à cidade (GONZAGA, 2011).

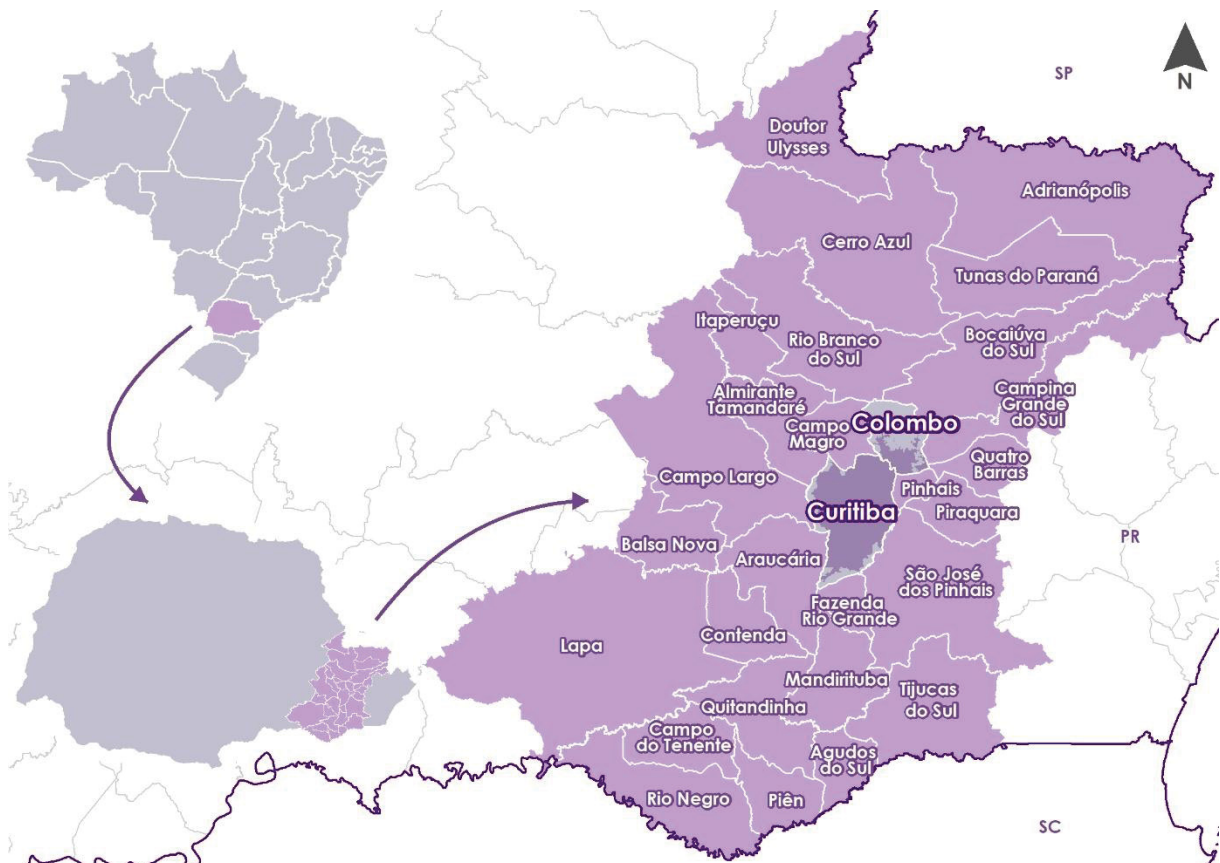
Deve-se observar, portanto, que a metrópole só irá se tornar democrática ao acesso das mulheres quando as políticas públicas passarem a representar a diversidade da sociedade, alterando a estrutura urbana, entendida como um conjunto de elementos que se relacionam entre si de maneira que a alteração de um, acarreta a alteração do todo (GONZAGA, 2011).

As discussões abordadas até aqui darão base para os próximos passos, em que se busca compreender a respeito da metrópole de Curitiba e a periferização da classe trabalhadora da Região Metropolitana de Curitiba - RMC, as desigualdades socioeconômicas e de deslocamento do município de Colombo e a mobilidade no Arranjo Populacional. Para então, valer-se de todas as informações necessárias para a análise proposta.

3 A METRÓPOLE DE CURITIBA E A MOBILIDADE EM COLOMBO

Localizada no primeiro planalto paranaense, a Leste no estado do Paraná e composta por 29 municípios, a Região Metropolitana de Curitiba - RMC - instituída pela Lei Complementar Federal n.º 14/73 engloba municípios desde a divisa com São Paulo até os limites de Santa Catarina. Colombo, integrante da RMC e parte do Arranjo Populacional, localiza-se a oeste da cidade-polo Curitiba, está conurbada com Curitiba e apresenta-se fortemente concentrada e continuamente ocupada (MOURA; FIRKOWSKI, 2014), conforme FIGURA 1.

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DE COLOMBO



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), IPPUC (2023), IPPUC (2018) e IBGE (2021).

Entende-se como aglomeração metropolitana a mancha de ocupação diretamente polarizada por uma metrópole, envolvendo um alto grau de integração entre municípios (MOURA; FIRKOWSKI, 2014). Essa aglomeração em que se localiza a área de estudo desse trabalho, é denominada Arranjo Populacional - AP, que, segundo o IBGE (2016, p. 23), é definido como “agrupamento de dois ou mais

municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais”.

Colombo, junto com outros 13 municípios, “formam a mancha contínua de ocupação da metrópole e seus vetores de mais intenso crescimento populacional” (MOURA; FIRKOWSKI, 2014, p. 22). Sendo assim, o índice de integração de Curitiba e Colombo, que diz respeito à dependência do segundo município em relação ao primeiro para trabalho e estudo, no censo demográfico de 2010 (IBGE, 2016), contava com 61.643 pessoas trabalhando e estudando na ligação, atingindo um índice de integração de 0,38 do município de Colombo para o município de Curitiba, considerado o mais alto nível de urbanização brasileira (IBGE, 2016).

Como observa Santos (2009), municípios limítrofes ao município de Curitiba, como Colombo, estão inseridos no processo de periferização, uma vez que “tem assumido a função de absorver população de baixa renda, que mesmo ali trabalhando, não consegue morar na capital” (SANTOS, 2009, p. 13). Na falta de políticas públicas habitacionais em consonância com um planejamento urbano que priorizasse a moradia popular e estabelecesse diretrizes para a infraestrutura viária, observou-se o crescimento da periferia em direção aos municípios vizinhos à cidade-polo (SANTOS, 2009). Nos anos 1980, segundo Magalhães, Moura e Cintra (2014), os municípios do entorno do polo já se constituíam atrativos à localização desses novos moradores,

seja pela oferta de opções de moradia a uma ampla faixa de menor poder aquisitivo, como constatado desde décadas anteriores, sustentando assim a periferização de Curitiba para além de seus limites administrativos, seja pelo fato de que a área núcleo da metrópole já não se circunscreve ao município-polo, que passa a compartilhar com municípios vizinhos a expansão locacional de atividades produtivas e funções urbanas, que não se restringem à moradia e à indústria. (MAGALHÃES; MOURA; CINTRA, 2014, p. 120-121).

Ou seja, “a desigualdade segue sendo uma expressão marcante da RMC, refletindo modelo de ocupação adotado, que induz à periferização da pobreza e ao abandono de grandes contingentes de população em áreas com baixas condições de bem-estar urbano.” (MAGALHÃES; MOURA; CINTRA, 2014, p. 125).

Deschamps (2014) observa que no último Censo do IBGE, divulgado em 2010, ainda acontecia, e tudo indica que até hoje ocorra, o processo de periferização de trabalhadores no setor terciário não especializado, visto que mais de 50% moram

fora do polo, evidenciando que “os grupos sociais da base da estrutura social vivenciam com maior intensidade o processo de periferização.” (DESCHAMPS, 2014, p. 184).

Sendo assim, trabalhadoras da metrópole se encontram a sua margem. De acordo com os dados preliminares do Censo demográfico do IBGE (2022), a população de Colombo é de 232.056 habitantes. Em 2010, no último censo divulgado, a população era de 212.967 habitantes, sendo um município com um grau de urbanização de 95,42% e uma densidade demográfica de 1.262,95 hab/km², com uma população composta por 107.957 mulheres e 105.010 homens. Dessas, 52.052 mulheres eram economicamente ativas, enquanto 63.646 homens, somando 115.698 pessoas (IBGE, 2010). Por outro lado, de acordo com o IPARDES (2023), em 2021 o número de empregos formais no município era de 40.604.

Portanto, observa-se, mesmo com o lapso temporal dos dados, uma população economicamente ativa muito maior do que a capacidade do município de absorver trabalhadores. Isso reflete no local de exercício de trabalho principal da população de Colombo. Ainda, de acordo com o IBGE (2010), mais pessoas trabalhavam em outro município (57.271 trabalhadores) do que no próprio município de residência (50.945 trabalhadores). É o município com maior número de deslocamentos a trabalho para fora da sua unidade administrativa no Paraná, excluindo a capital do estado.

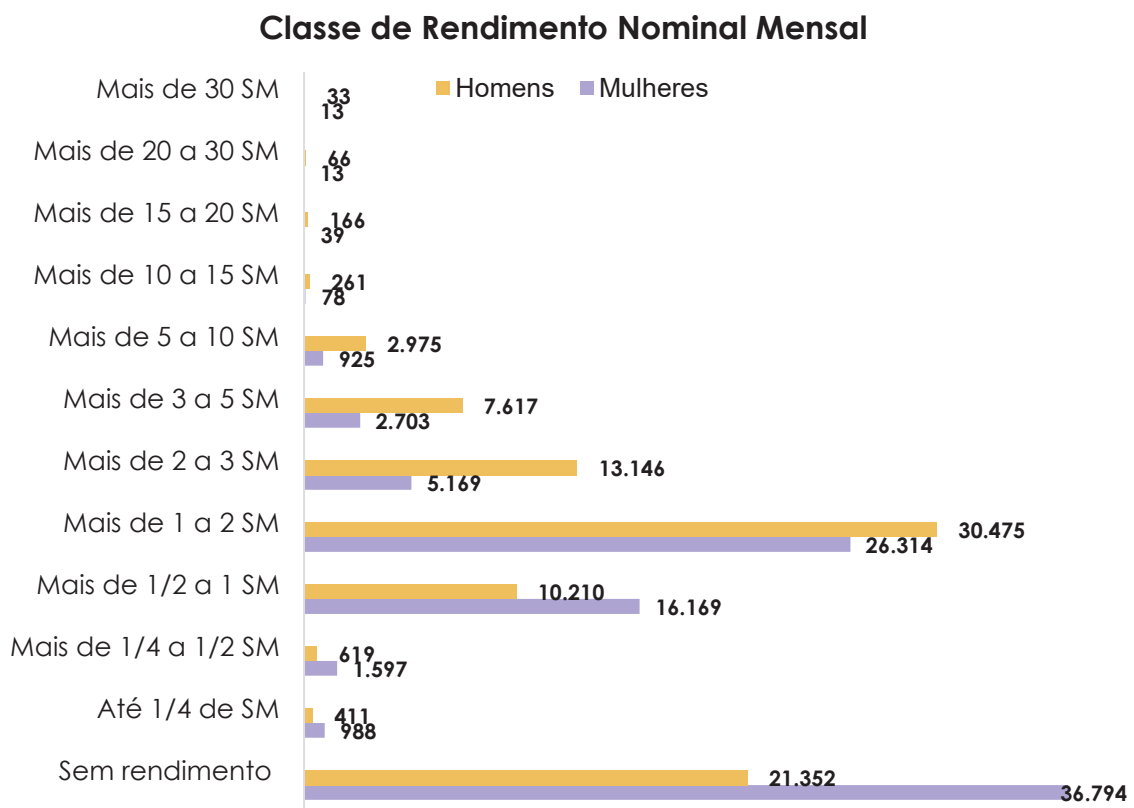
As principais ocupações que levam ao deslocamento para outro município são o comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas (9.552 pessoas), a construção (6.207 pessoas) e serviços domésticos (6.016 pessoas). Identifica-se que as ocupações no setor da construção e de serviços domésticos são maiores fora do que dentro do próprio município, sendo no município de 5.962 pessoas na construção e 3.540 pessoas em serviços domésticos. Em relação ao gênero, no setor de construção são 12.144 homens e 301 mulheres, enquanto no setor de serviços domésticos são 9.353 mulheres e 249 homens.

Isso representa que, 52,22% da população trabalhadora se desloca para outro município a trabalho e desses, 10,50% são para serviços domésticos, sendo 97,40% dos trabalhadores do setor, mulheres. De acordo com Delgado, Cintra e Moura (2014), o setor de serviços domésticos é o único que faz com que mais mulheres do que homens se desloquem no sentido periferia/polo, “explicada pela existência de forte demanda por esse tipo de atividade na capital, maior que nos demais municípios

metropolitanos” (DESCHAMPS; CINTRA, 2009, p. 250). Parte dessa informação a escolha pela categoria de trabalhadoras para o estudo de caso.

Outro dado trazido pelo IBGE (2010) é a renda em relação ao gênero, em que se observa uma inversão de valores, conforme o aumento da renda. É possível observar que mais mulheres do que homens ganham até 1 salário-mínimo, enquanto o número de mulheres vai diminuindo drasticamente conforme a renda vai aumentando, conforme observa-se na FIGURA 2 e QUADRO 1.

FIGURA 2 – RENDIMENTO MENSAL POR GÊNERO – COLOMBO, 2010



FONTE: IBGE (2010) adaptado pela autora (2023).

QUADRO 1 – RENDIMENTO MENSAL POR GÊNERO - COLOMBO, 2010

Classe de Rendimento Nominal Mensal	Mulheres	Homens
Mais de 30 SM	13	33
Mais de 20 a 30 SM	13	66
Mais de 15 a 20 SM	39	166
Mais de 10 a 15 SM	78	261
Mais de 5 a 10 SM	925	2.975
Mais de 3 a 5 SM	2.703	7.617
Mais de 2 a 3 SM	5.169	13.146

Mais de 1 a 2 SM	26.314	30.475
Mais de 1/2 a 1 SM	16.169	10.210
Mais de 1/4 a 1/2 SM	1.597	619
Até 1/4 de SM	988	411
Sem rendimento	36.794	21.352

FONTE: IBGE (2010) adaptado pela autora (2023).

Como observam Deschamps e Cintra (2009), as mulheres buscam mais trabalho na capital do que os homens, porém a proporção de mulheres que tem seu salário elevado na capital é drasticamente inferior ao dos homens:

Dos homens que trabalham no próprio município, 43,2% ganham mais de 3 SM contra apenas 22,8% das mulheres. A situação toma contornos mais críticos quanto há o deslocamento para trabalho em Curitiba: enquanto a proporção de homens que ganham mais de 3 SM aumenta para 51,4%, a proporção de mulheres permanece praticamente a mesma, 23,6%. (DESCHAMPS; CINTRA, 2009, p. 244).

Em contrapartida, uma pesquisa realizada pela The World Bank (2020) relata que o trabalho feminino dentro das famílias costuma ser considerado uma renda secundária. Sendo elas as responsáveis pelos trabalhos de cuidado e normalmente (mesmo que não haja nada de normal no fato) recebendo menos que os homens, é esperado que, em caso de necessidade, elas renunciem a seus empregos para se dedicarem exclusivamente aos trabalhos de cuidado. Como alternativa, muitas mulheres optam por empregos mais perto de casa, com horários mais flexíveis e salários mais baixos.

Isso pode ser confirmado quando Delgado, Cintra e Moura (2014) demonstram que apenas 11% daqueles com menor faixa de renda realizam movimentos pendulares. Os com menor faixa de renda costumam trabalhar dentro do próprio município de residência, além disso, a taxa de homens que realizam o deslocamento pendular é muito maior. Essa má divisão dos trabalhos de cuidado somada a uma infraestrutura de transporte não adequada resulta na exclusão das mulheres do mercado de trabalho competitivo.

Colombo é um dos municípios do Arranjo Populacional com maiores fluxos evasores. Para Moura e Firkowski (2014), isso representa uma “manifestação da menor oferta de oportunidades de trabalho e estudo aos próprios residentes do município” (MOURA; FIRKOWSKI, 2014, p. 52). Esses fluxos de deslocamentos

pendulares para fora do município de residência demonstram “a mancha da abrangência física da mobilidade intra e extrametropolitana, induzida pelos diferentes papéis desempenhados pelos municípios da RM e imediações”. (MOURA; DELGADO; CINTRA, 2014, p. 81).

No território metropolitano, o tamanho e a direção dos fluxos obedecem ao papel desempenhado pelo município na economia e mercado de trabalho, na promoção de moradia e na oferta de atividades de comércio e serviços. Tipologia desenvolvida no IPARDES para captar as peculiaridades desses fluxos posiciona o município de Curitiba como o principal receptor da RMC. (MOURA; DELGADO; CINTRA, 2014, p. 81).

Confirma-se que o principal motivo da mobilidade pendular na RMC é o trabalho, sendo 79 de cada 100 deslocamentos para essa função. “Dos 13 municípios que compõem a ACP¹¹, exclusive o polo, oito apresentam elevadas taxas de mobilidade para o trabalho” (MOURA; FIRKOWSKI, 2014, p. 51).

E, embora em Colombo uma parcela significativa dos deslocamentos ocorra por meio de transporte motorizado individual, outra parte considerável é viabilizada pelo sistema de transporte público, conforme será discutido a seguir.

3.1 O TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE COLOMBO E CURITIBA

Leitão (2015, p. 176), em suas discussões, apresenta um breve panorama da implantação do Plano Diretor de Curitiba, que teve início em 1970. Com a expansão, na década de 1980, “Curitiba passa da faixa de 1 milhão de habitantes para 1,3 milhão, a uma taxa de crescimento de 2,34% ao ano. No mesmo período, a região metropolitana cresce a uma taxa de 3,36%, fazendo emergir municípios periféricos, consolidando assim sua área metropolitana”. Nessa época, ocorre a implantação da Rede Integrada de Transportes – RIT, que segundo a autora, agrava os contrastes entre a área central estruturada e a periferia desestruturada.

De acordo com Curitiba (2023), em 1980 acontece a implantação da tarifa única na RIT. Já em 1986, o Decreto 195/86 institui a Urbanização de Curitiba S/A – URBS - como gerenciadora do transporte coletivo, no mesmo ano, um convênio com o Governo do Estado delega a URBS o gerenciamento das linhas da RMC. O que

¹¹ Áreas de Concentração da População.

permite, segundo Leitão (2015), que a rede de transporte de Curitiba seja integrada em escala intraurbana.

Desse modo é que se configura a aqui denominada Curitiba Metrópole, definida pelos deslocamentos intraurbanos por meio da integração via RIT. Disso deriva uma multiplicidade de novas localizações, abarcando bairros populares anteriormente segregados pela falta de acessibilidade e mobilidade urbanas. É a lógica da expansão pela inclusão, por meio da rede integrada de transporte, de tal forma que os fenômenos de polarização e dependência constituem-se a partir das localizações das classes sociais no espaço e da dinâmica de seus deslocamentos pendulares moradia-trabalho. (LEITÃO, 2015, p. 179).

Esse convênio se encerra em 2015, “o que exigiu ajustes na Rede Integrada de Transporte e criação de novas linhas para manutenção do benefício da integração aos usuários da região metropolitana” (CURITIBA, 2023). “A política de mobilidade, inicialmente inovadora, não conseguiu acompanhar a dinâmica de metropolização, em especial no que diz respeito ao processo de produção do espaço” (FIRKOWSKI; SILVA; NAGAMINE; MOURA, DELGADO, 2014, p. 396-397).

A partir de 2017, voltam a ocorrer alguns acordos de reintegração do transporte coletivo na região metropolitana. Em janeiro de 2017, foi acordado entre prefeitura e governo o retorno da linha Colombo/CIC, “reconectando o município de Colombo com a cidade de Curitiba de norte a sul, passando pela região central” (CURITIBA, 2023).

Em 2020 foi agregado ao sistema de bilhetagem eletrônica novas tecnologias, possibilitando integração entre linhas, integração temporal, utilização de um único cartão-transporte em Curitiba e Região Metropolitana, entre outros (CURITIBA, 2023). Ainda de acordo com a URBS, dentro do município de Curitiba, é possível utilizar 92% da rede de transporte pagando uma única tarifa, através de “22 terminais e as mais de 337 estações-tubo” (CURITIBA, 2023). Para complementar essa rede, existem alternativas de integração temporal, em que, segundo a empresa, o único critério é ter o cartão-transporte da URBS (CURITIBA, 2023).

A integração temporal é uma modalidade de integração tarifária que torna possível o desembarque em um ônibus e reembarque em outra linha sem o pagamento de uma nova passagem, dentro de um limite de tempo (BNDES; SEMOB, 2018). Segundo Curitiba (2023), o sistema de integração temporal permite aos usuários do RIT o acesso ao transporte coletivo sem a necessidade de pagar uma nova passagem, utilizando o cartão transporte. Esta integração é regulada por limites

de tempo pré-definidos e locais específicos. Tendo sido, teoricamente, implementado em áreas onde a viabilização da integração por meio de terminais fechados não era possível, e no restante da RIT, a integração ocorre nos terminais de transporte.

As linhas que aceitam a integração se resumem a Linha Interbairros I em um período de duas horas, não sendo válido para reembarque na mesma linha em sentido contrário, as estações da Linha Verde em um período de cinco minutos, e em linhas específicas como a linha 917-Jd. Ipê x linha 168-Raposo Tavares, a linha 779-Vila Velha x Estação Santa Quitéria, entre outras, com diferentes critérios e limites temporais.

Porém, essa integração depende de acesso e desembarque em regiões, estações, tubos e linhas específicas, e tem um tempo para uso que é “o tempo que o usuário poderá retornar ao terminal ou estação sem o pagamento de nova tarifa” (CURITIBA, 2023, não p.) podendo ser de 5, 60, 120 ou 240 minutos para a isenção, dependendo do local e “desde que todas as validações sejam respeitadas” (CURITIBA, 2023, não p.). O tempo de validação

é considerado como parâmetro o cartão no validador de integração no interior do terminal e/ou estação, no prazo máximo de 5 a 10 minutos: 5 minutos para mudar de sentido nas Estações da Linha Verde, e posteriormente, diretamente na catraca para ingressar na estação em sentido contrário. Para o caso dos equipamentos (Ruas da Cidadania), o prazo é de 10 minutos para validação do validador das Ruas da Cidadania para terem o direito ao retorno ao terminal no prazo de 2 horas, se utilizado somente nos serviços da Rua, ou até 4 horas para retornar, desde que sejam utilizados os serviços específicos do SINE ou LICEU DO OFÍCIO. (CURITIBA, 2023, não p.).

Apesar da existência da integração temporal (existente apenas dentro da cidade-polo), observa-se a complexidade e restrição para utilização. Além disso, para que se consiga utilizar em abrangência as linhas com uma única tarifa, são necessárias diversas transferências e trajetos mais longos, resultando em trajetos mais numerosos e demorados.

O sistema no município de Curitiba é composto pelo Expresso Ligeirão, que possui número reduzido de paradas e embarque e desembarque realizados em terminais e estações-tubo; o Expresso, que liga os terminais de integração ao centro do município de Curitiba; o Linha Direta (Ligeirinho), sendo linhas complementares com embarque e desembarque nas estações-tubo; o Interbairros, que liga os bairros e terminais sem passar pelo centro; o Alimentador, que liga os terminais de integração aos bairros de cada região; o Troncal, que liga os terminais de integração ao centro

do município de Curitiba e três linhas especiais (Circular Centro e Linha Turismo, com tarifas diferenciadas, e o Convencional, sem integração) (CURITIBA, 2023).

Atualmente, 13 (treze) municípios da RMC usufruem da integração física tarifária com a RIT por meio da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP¹². De acordo com Leitão (2015), Colombo, no período compreendido entre 1996 e 2009, que corresponde à metropolização da RIT, era um dos municípios, da área conurbada, com maior número de viagens metropolitanas por meio da Rede Integrada de Transporte.

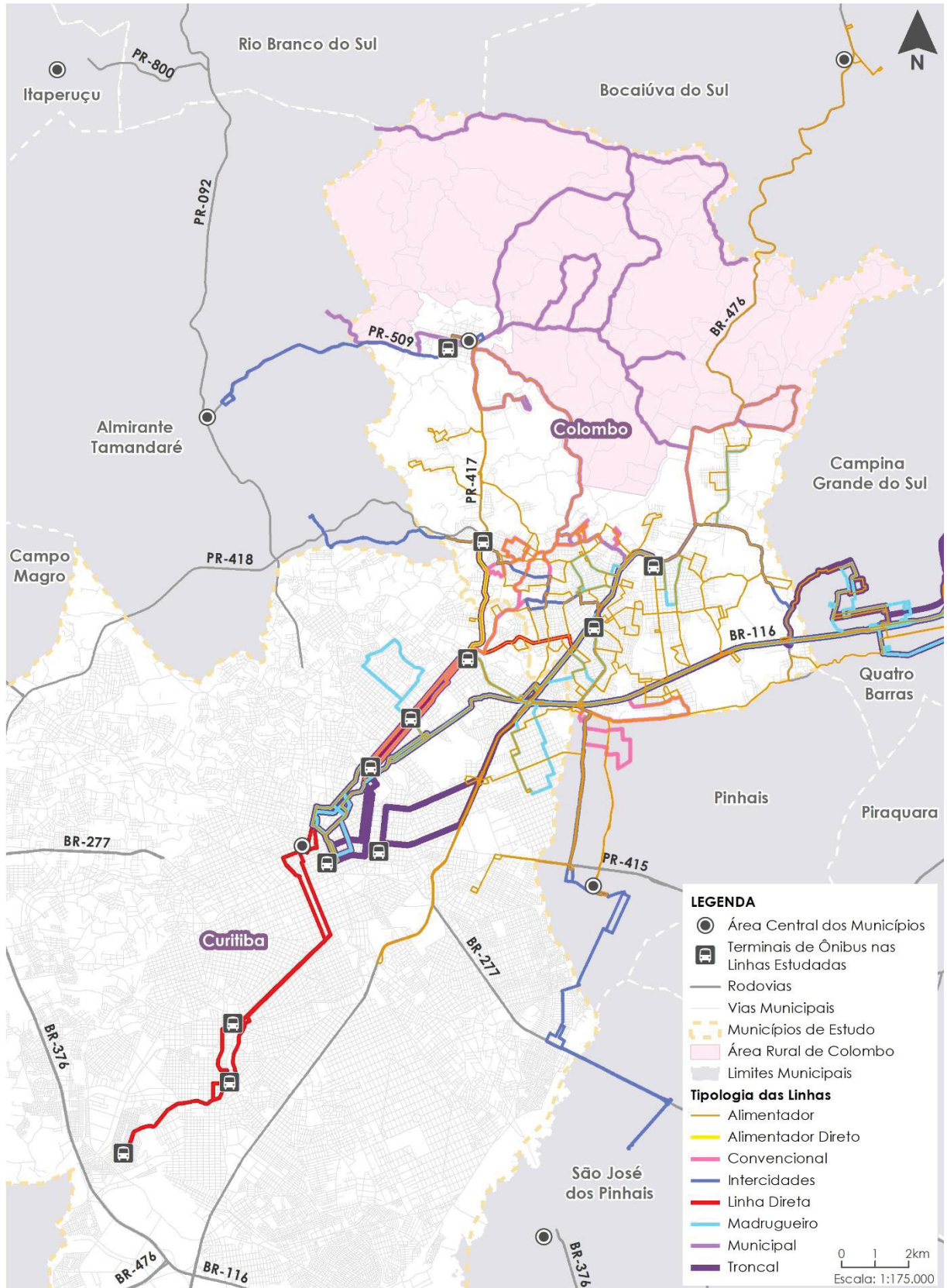
Para utilizar as linhas do Transporte Coletivo Metropolitano, a partir de Colombo, o usuário deve possuir o Cartão Metrocard ou realizar o pagamento no dinheiro, sendo a taxa diferenciada (AMEP, 2023a). Em Colombo, a tarifa é de R\$ 4,75 no cartão-transporte e R\$ 5,50 no dinheiro. Vale ressaltar que esse cartão não é o mesmo cartão-transporte da URBS, utilizado no sistema da RIT e necessário para as supostas possibilidades de integração temporal, portanto não existe uma unificação tarifária entre município polo e região metropolitana.

As transferências são realizadas nos terminais de integração, que são locais de concentração de demandas. Segundo URBS, são “equipamentos urbanos que permitem a integração entre as diversas linhas que formam a Rede Integrada de Transporte (expressas, alimentadoras, linhas diretas e interbairros)” (CURITIBA, 2023). Colombo conta com três terminais de integração, sendo eles o Terminal Maracanã, o Terminal Guaraituba e o Terminal Roça Grande, existindo no município também o Terminal Sede, que não realiza integração com outros municípios.

Dentro do município de Colombo, o transporte público é operado pelas empresas Auto Viação Santo Ângelo, Expresso Azul e Viação Colombo. As categorias de linhas metropolitanas que atendem Colombo são a Linha Direta (Ligeirinho), Troncal, Integração, Alimentador, Intercidades Integrado, Madrugueiro e a Convencional (AMEP, 2023b). Todas as linhas do transporte público que atendem Colombo podem ser observadas na FIGURA 3.

¹² A Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP, criada em 2023, substituiu a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – Comec. Esta, tinha o objetivo de coordenar as Funções Públicas de Interesse Comum apenas na Região Metropolitana de Curitiba enquanto sua sucessora tem o objetivo de coordenar as Funções Públicas de Interesse Comum nas Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas de todo o Paraná (AMEP, 2023).

FIGURA 3 - LINHAS DO TRANSPORTE PÚBLICO QUE ATENDEM O MINICÍPIO – COLOMBO, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), IBGE (2021) e IPPUC (2023).

Para uma melhor visualização da acessibilidade que a população de Colombo tem pelo transporte público para o município de Curitiba, foram realizadas isócronas, áreas de abrangência feitas a partir de uma distância pré-estabelecida de 500 metros (distância máxima recomendada pelo ITDP (2017) para se acessar o transporte público) dos pontos de ônibus existentes sobre a malha viária do município. Essas isócronas foram separadas em pontos que levam aos terminais de Colombo e pontos que vão até Curitiba (FIGURA 4) e pontos que levam aos bairros de Colombo a partir dos terminais do município e pontos que levam aos bairros a partir do município de Curitiba (FIGURA 5).

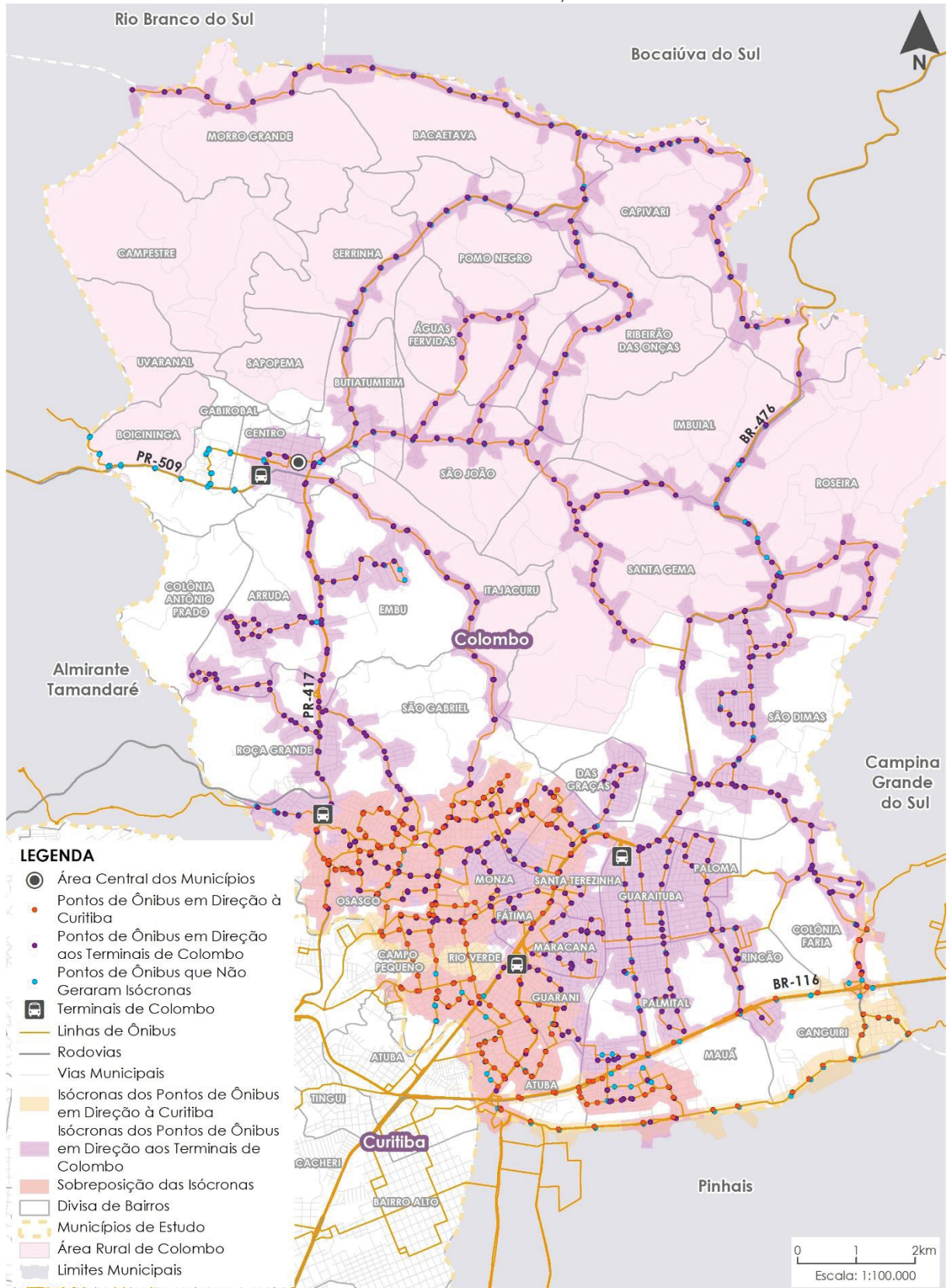
Assim, é possível constatar que os pontos de ônibus que levam a Curitiba são aqueles no entorno dos terminais de integração (Guaraituba, Roça Grande e Maracanã), já locais mais distantes da área conurbada não possuem conexão direta com Curitiba, fazendo com que haja necessariamente uma transferência nos terminais de Colombo.

A isócrona dos pontos onde passam ônibus em direção aos terminais de Colombo é a que mais abrange o perímetro urbano, correspondendo a 53,35% do perímetro urbano, porém, bairros como Gabirobal e Canguiri não são abrangidos pelos pontos. Além disso, confirma-se o Terminal Sede como um terminal que não realiza integração, uma vez que a isócrona de pontos que levam ao município de Curitiba, não abrange o bairro Centro, onde o mesmo se localiza.

Também se observa que, mesmo na área conurbada, não há grande abrangência de pontos que levam tanto aos terminais de Colombo quanto à cidade-polo, concentrando-se principalmente próximo aos terminais de integração, e, locais como Rio Verde e Canguiri não possuem abrangência aos terminais de Colombo, mas possuem em direção à Curitiba. A abrangência de pontos onde passam ônibus em direção a Curitiba corresponde a 21,35% do perímetro urbano de Colombo.

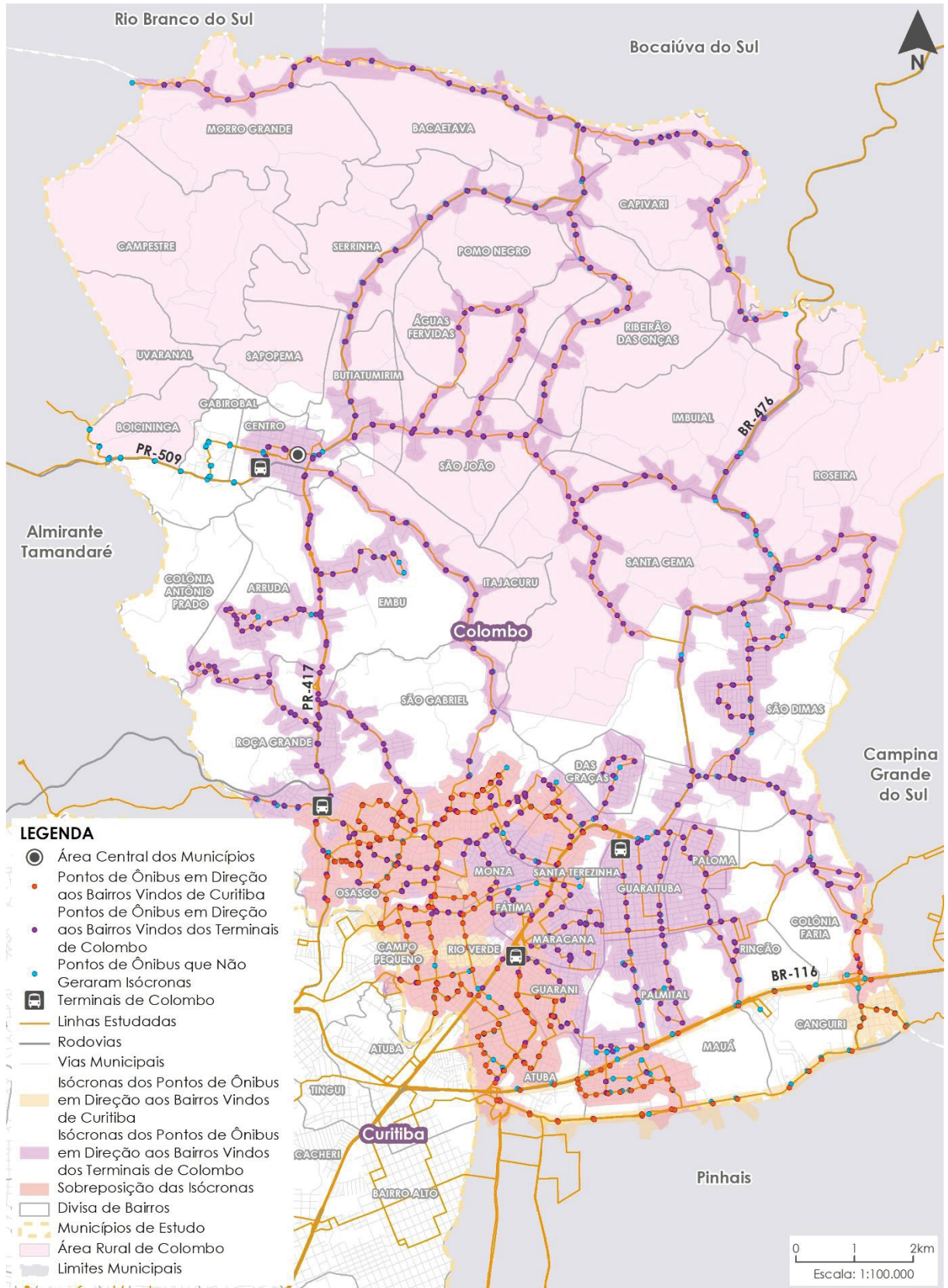
Da mesma maneira, visualiza-se que os ônibus vindos de Curitiba não acessam os bairros, limitando-se a poucas áreas (21,11% do perímetro urbano), localizadas no entorno dos terminais de integração. Sendo assim, apenas os ônibus que saem dos terminais de Colombo atendem aos bairros do município.

FIGURA 4 – ISÓCRONAS EM DIREÇÃO AOS TERMINAIS DE COLOMBO E EM DIREÇÃO A CURITIBA – COLOMBO, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georeferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021) e IPPUC (2023).

FIGURA 5 – ISÓCRONA EM DIREÇÃO AOS BAIRROS – COLOMBO, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georeferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021) e IPPUC (2023).

Portanto, constata-se que o acesso ao transporte público no município não é total e dependente de transferências. Como notado por Nichele (2018), também não há legibilidade de informações, sendo que cada empresa responsável pelo transporte possui seu próprio canal de divulgação sobre itinerários e horários. “Não há um aplicativo ou site que reúna os dados da URBS, da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC e das outras empresas” (NICHELE, 2018, p. 135). Isso, somado à necessidade de diversas transferências, resulta muitas vezes numa má escolha de itinerário, levando a mais tempo dentro do transporte público por desconhecer melhores alternativas.

A Pesquisa Origem-Destino realizada em 2014, identificou que 31,20% do volume diário de passageiros da RIT é composto por origem e/ou destino nos municípios da RMC (FIPE, 2014). Em 2022, a média de passageiros transportados por dia era de 1.099.476 pessoas, realizado por uma frota total de 1.226 veículos e 250 linhas (CURITIBA, 2023).

Há fortes indicativos de que a Rede Integrada de Transportes não somente se encontra muito aquém da procura quantitativa e qualitativa, de caráter espaço-temporal, exigida para o deslocamento das pessoas dentro do próprio município de Curitiba, como também não atende a uma crescente demanda metropolitana. (FIRKOWSKI; PAESE; NAGAMINE, 2014, p. 371).

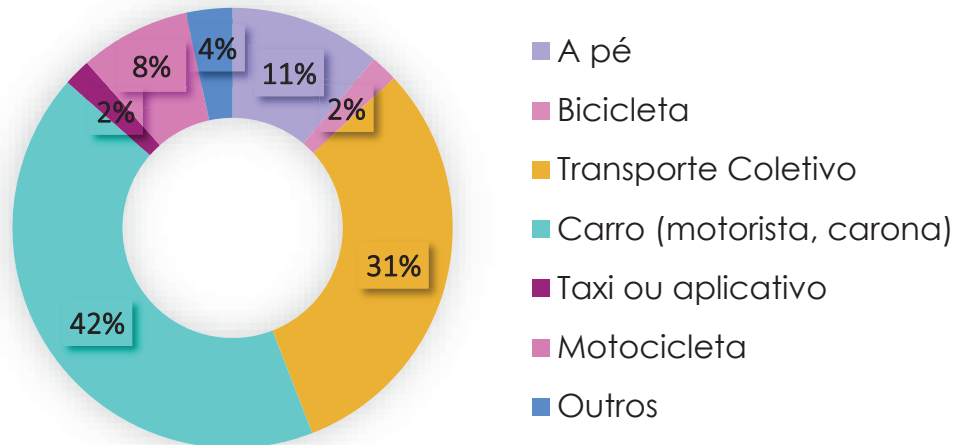
Em abril de 2022 foi firmado o contrato que inicia a elaboração do Plano de Mobilidade de Colombo. O Plano, que “visa integrar o planejamento urbano, o transporte e o trânsito, observando princípios de inclusão e sustentabilidade” (COLOMBO, 2022) está em processo de finalização, e nos seus volumes de diagnósticos e prognósticos traz dados relevantes sobre a mobilidade em Colombo.

O diagnóstico do Plano de Mobilidade de Colombo realizado pela URBTEC, empresa de consultoria em planejamento urbano e mobilidade, traz alguns dados relevantes para a pesquisa. A consultoria realizou diversas pesquisas com os moradores do município, sendo que, as citadas aqui dizem respeito a pesquisa Origem e Destino Domiciliar, a pesquisa de Opinião e Satisfação da Mobilidade Ativa realizada via formulário eletrônico, a pesquisa de Origem e Destino Restrita ao Sistema de Transporte Coletivo e a pesquisa de Satisfação dos Usuários de Transporte Coletivo.

A Origem e Destino Domiciliar buscava trazer dados de comportamento na circulação, tendo sido realizada com 621 pessoas entre os dias 24 de junho de 2022

e 12 de julho de 2022, e revelam a matriz modal do município (considerando o dia anterior a pesquisa), indicando que 31% dos entrevistados utilizam o transporte coletivo e 11% realizam viagens a pé, conforme FIGURA 6 (COLOMBO, 2022).

FIGURA 6 – MATRIZ MODAL DO MUNICÍPIO – COLOMBO, 2022

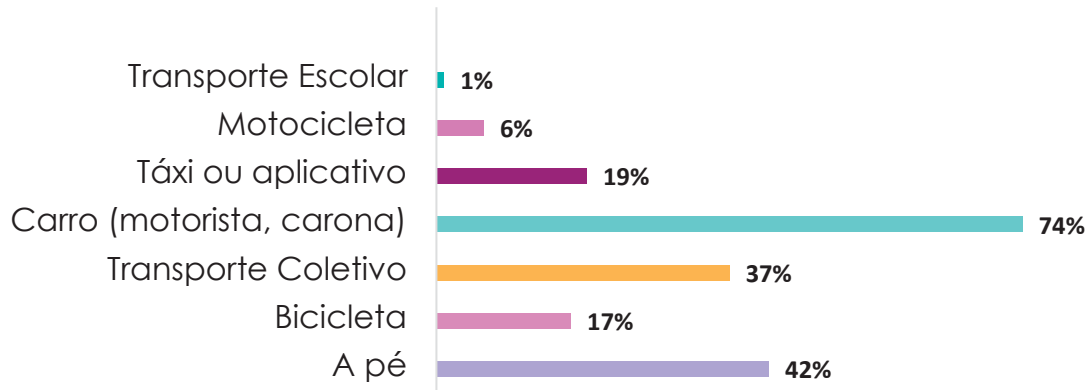


FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Já a pesquisa seguinte, de Opinião e Satisfação da Mobilidade Ativa, realizada pela consultoria, via formulário eletrônico, entre 01 e 26 de agosto de 2022, a fim de avaliar a satisfação em relação à mobilidade ativa do município, obteve 100 respostas, sendo 91% de moradores de Colombo. Nessa pesquisa, era possível responder quais os meios de transporte mais utilizados para deslocamento, não limitando a apenas uma escolha. Dessa forma, as respostas obtidas diferem da matriz modal apresentada anteriormente, que, apesar de não terem alterado muito em relação ao transporte coletivo (37%), revelaram uma maior participação dos deslocamentos a pé (42%) (FIGURA 7) (COLOMBO, 2022).

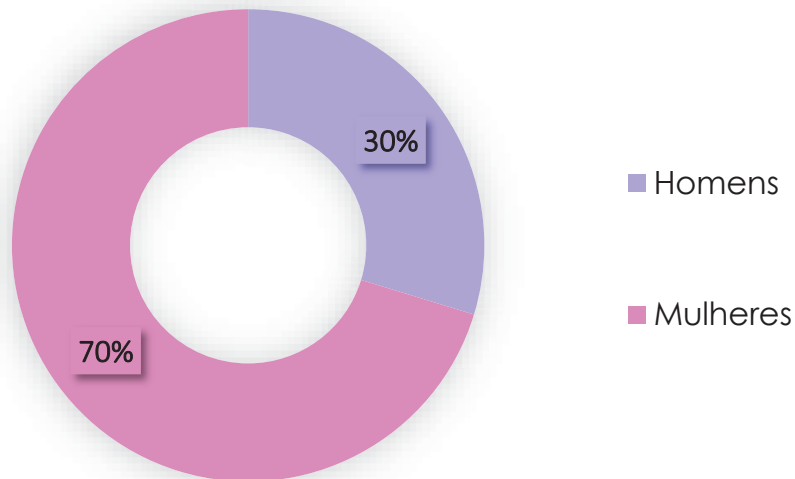
Nesse ponto, cabe ressaltar que, se observado o meio de transporte separado por gênero, observa-se uma maior participação das mulheres nos deslocamentos por transporte público (FIGURA 8) (COLOMBO, 2022). Dado que se confirmará na pesquisa Satisfação dos Usuários de Transporte Coletivo que será apresentada adiante.

FIGURA 7 – MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

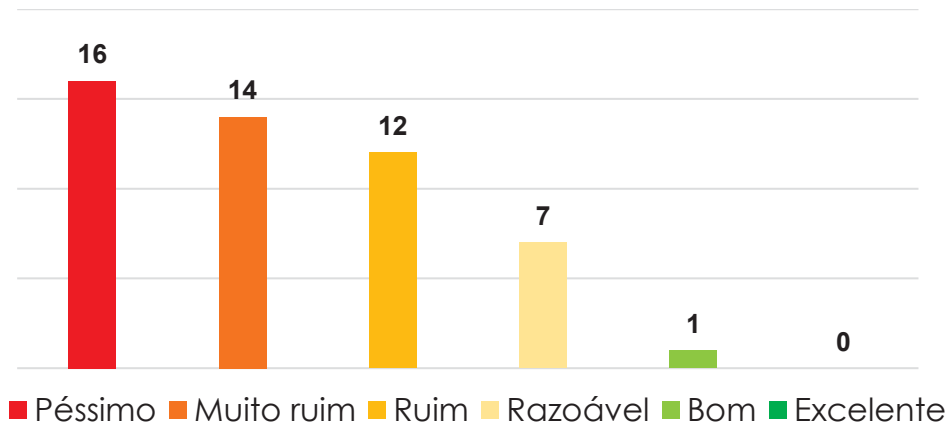
FIGURA 8 – UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO SEPARADO POR GÊNERO – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

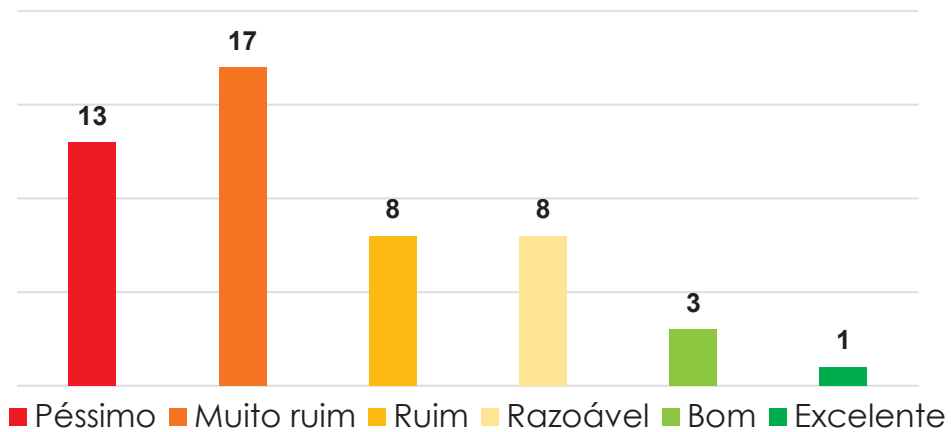
Nessa pesquisa, quando perguntados sobre as condições dos caminhos utilizados, as piores notas foram dadas às condições de pavimentação e acessibilidade das calçadas de Colombo. Quando separadas as respostas por gênero, há uma grande insatisfação das mulheres em relação à qualidade das calçadas (FIGURA 9), à iluminação (FIGURA 10) e à segurança nas travessias (FIGURA 11), mas principalmente em relação à acessibilidade das calçadas (FIGURA 12) (COLOMBO, 2022).

FIGURA 9 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A PAVIMENTAÇÃO DAS CALÇADAS – COLOMBO, 2022



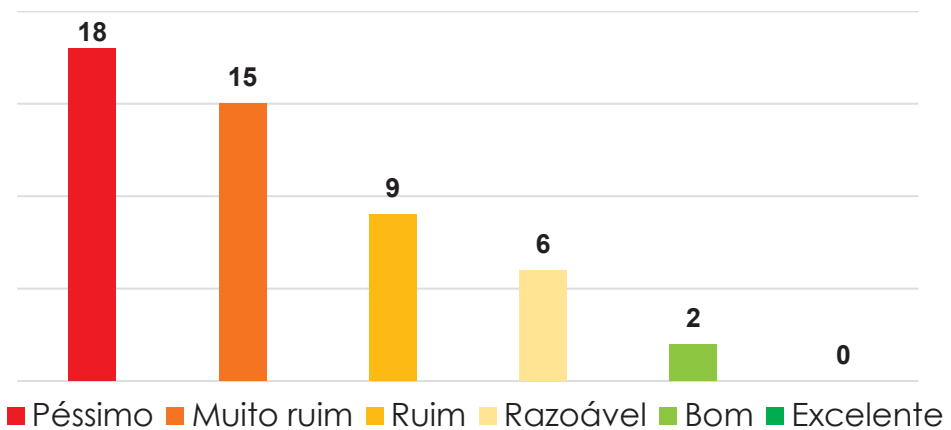
FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

FIGURA 10 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A ILUMINAÇÃO – COLOMBO, 2022



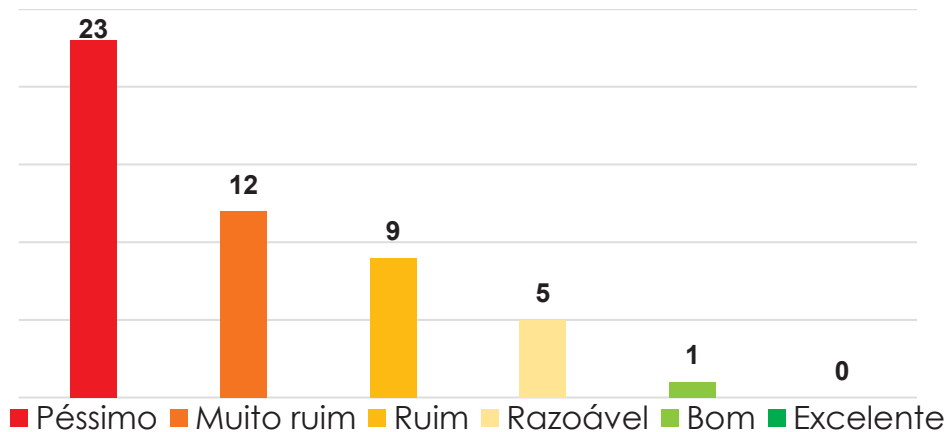
FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

FIGURA 11 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A SEGURANÇA NAS TRAVESSIAS – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

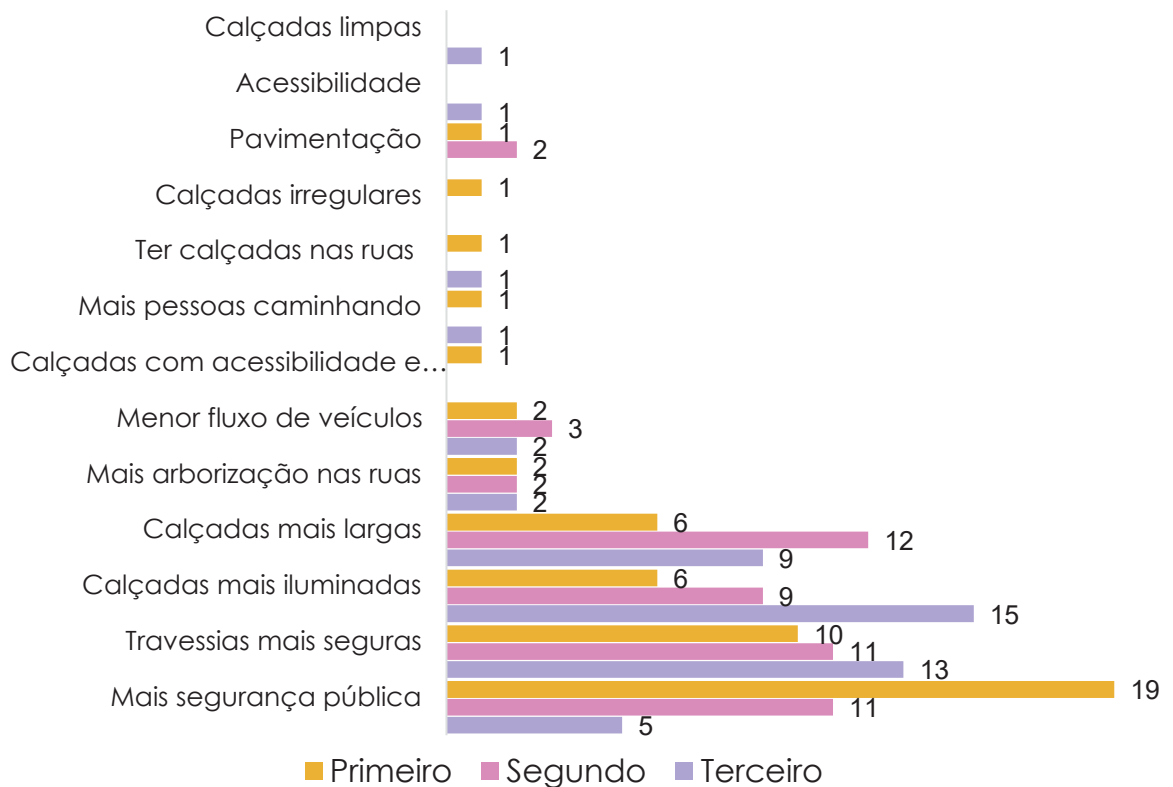
FIGURA 12 – SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A ACESSIBILIDADE DAS CALÇADAS – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Quando questionadas sobre os elementos mais importantes para o deslocamento a pé, as mulheres respondentes classificaram a segurança pública, a iluminação, a segurança nas travessias e a largura das calçadas como os principais fatores condicionantes, conforme observa-se na FIGURA 13 (COLOMBO, 2022).

FIGURA 13 – ELEMENTOS MAIS IMPORTANTES PARA O DESLOCAMENTO PEDONAL – COLOMBO, 2022

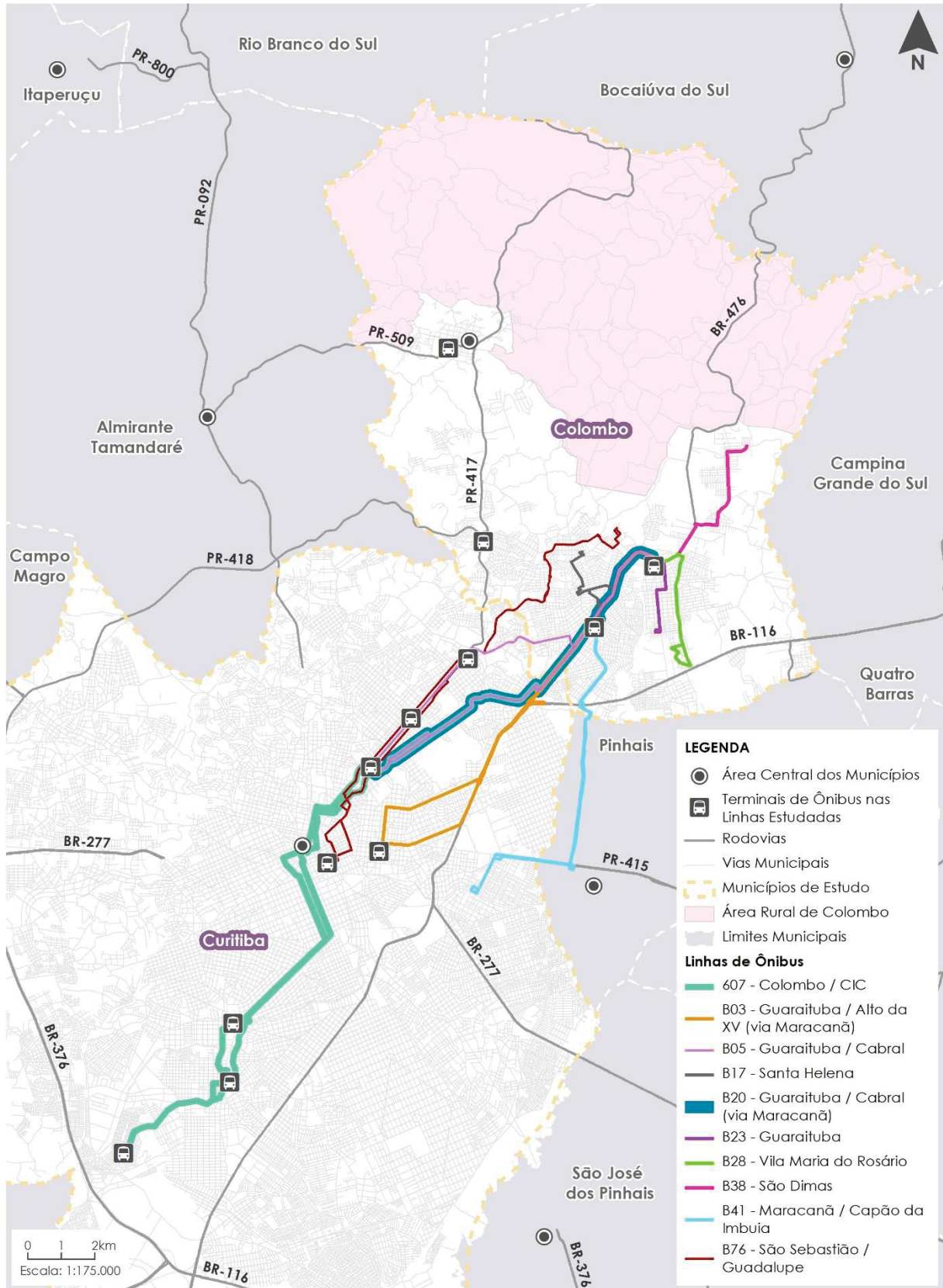


FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Entre 31 de maio e 23 de junho de 2022, foram realizadas as pesquisas Origem e Destino Restrita ao Sistema de Transporte Coletivo nos terminais Guaraituba, Maracanã, Roça Grande e Sede e entre 01 de junho e 23 de junho de 2022, as pesquisas foram realizadas dentro das linhas de ônibus. No total, foram realizadas 5.186 entrevistas no transporte público (COLOMBO, 2022). Para essa pesquisa não foi realizada a distinção por gênero, tendo sido desconsiderado pelos pesquisadores.

As linhas mais mencionadas nas entrevistas, foram as linhas B20 (Guaraituba/Cabral (via Maracanã)), B28 (Vila Maria do Rosário), B05 (Guaraituba/Cabral), B17 (Santa Helena), B41 (Maracanã/Capão da Imbuia), B03 (Guadalupe/Guaraituba), 607 (Colombo/ CIC), B76 (Curitiba/São Sebastião), B23 (Guaraituba) e B38 (São Dimas) (COLOMBO, 2022). O trajeto realizado por essas linhas pode ser observado na FIGURA 14 e demonstra que apenas quatro delas não tem como ponto final o município de Curitiba e a maior parte das linhas realiza transferência no terminal Maracanã.

FIGURA 14 – LINHAS MAIS MENCIONADAS NAS PESQUISAS – COLOMBO, 2022

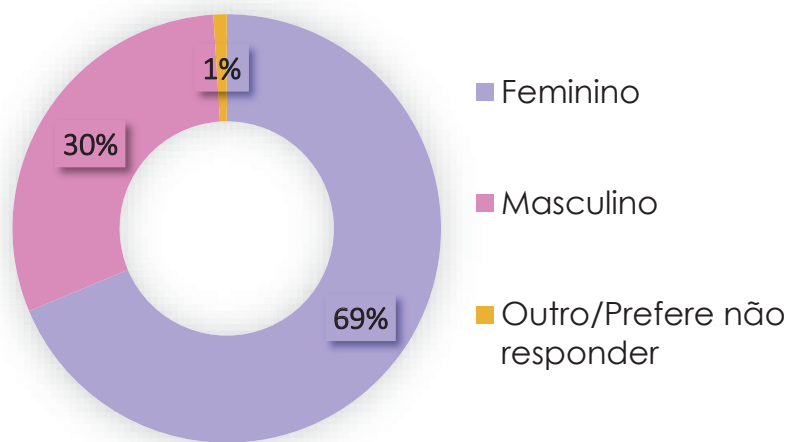


FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georeferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021) e IPPUC (2023).

O motivo de viagem pendular casa-trabalho compõe 81% das viagens, e, confirmando os dados do IBGE (2010), expostos anteriormente, 77,2% de todas as viagens são feitas para outros municípios da RMC, sendo que 61,7% das viagens são realizadas para Curitiba. Além disso, 65,4% dos entrevistados relataram necessitar realizar 1 ou mais transferências para chegar ao seu destino (COLOMBO, 2022).

Em 30 de maio, 1º de junho e 14 de junho foi realizada nos terminais Guaraituba, Maracanã, Roça Grande e Sede a pesquisa de Satisfação dos Usuários de Transporte Coletivo, a fim de analisar a qualidade do serviço de transporte coletivo prestado. Foram realizadas 1.003 entrevistas no total, dessas, 69% foram com participantes mulheres (FIGURA 15) (COLOMBO, 2022). Infelizmente não foi possível separar as respostas por gênero para se entender em profundidade as questões específicas das mulheres. Porém, considerando o alto percentual de respondentes de gênero feminino, considera-se que as respostas reflitam suas avaliações.

FIGURA 15 – GÊNERO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2023).

Em relação à distância percorrida até o ponto de ônibus, foi realizada apenas uma pergunta tanto da residência até a parada quanto do ponto até o destino, obtendo a avaliação de 59% como bom ou excelente, e apenas 19% como ruim ou muito ruim (FIGURA 16). Já em relação ao acesso à informação, 44% avaliaram como bom ou excelente, enquanto 30% avaliaram como ruim ou muito ruim (FIGURA 17) (COLOMBO, 2022). Nesse ponto cabe destacar o que já foi relatado sobre a ausência de unificação da informação do sistema, o que pode estar refletido na avaliação insatisfatória do item.

FIGURA 16 – DISTÂNCIA ATÉ O PONTO DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022

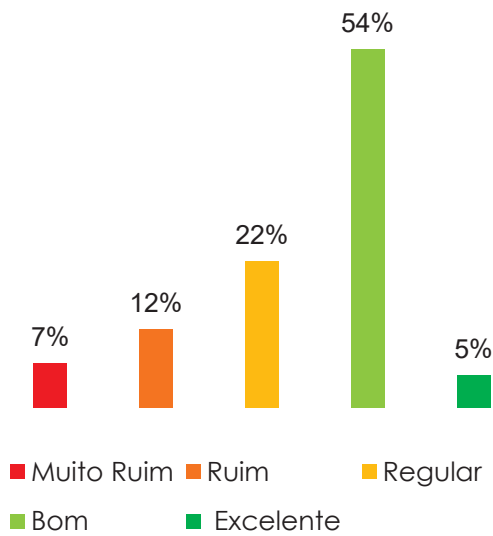
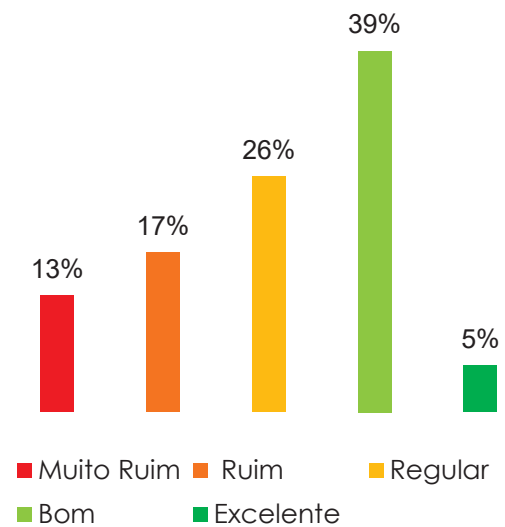


FIGURA 17 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

A frequência dos ônibus foi avaliada por 52% dos respondentes como muito ruim ou ruim, enquanto apenas 25% consideram bom ou excelente (FIGURA 18). Em relação à lotação, a avaliação é semelhante, sendo que 52% avaliam como ruim ou muito ruim e 26% avaliam como bom (FIGURA 19). Observa-se que foi insignificante a porcentagem de respondentes que avaliaram como excelente (COLOMBO, 2022).

FIGURA 18 – FREQUÊNCIA DA LINHA – COLOMBO, 2022

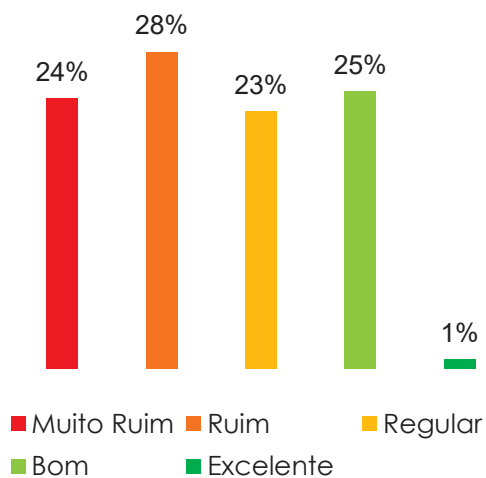
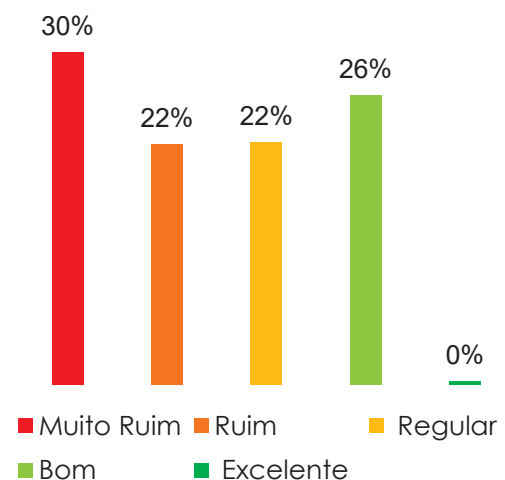
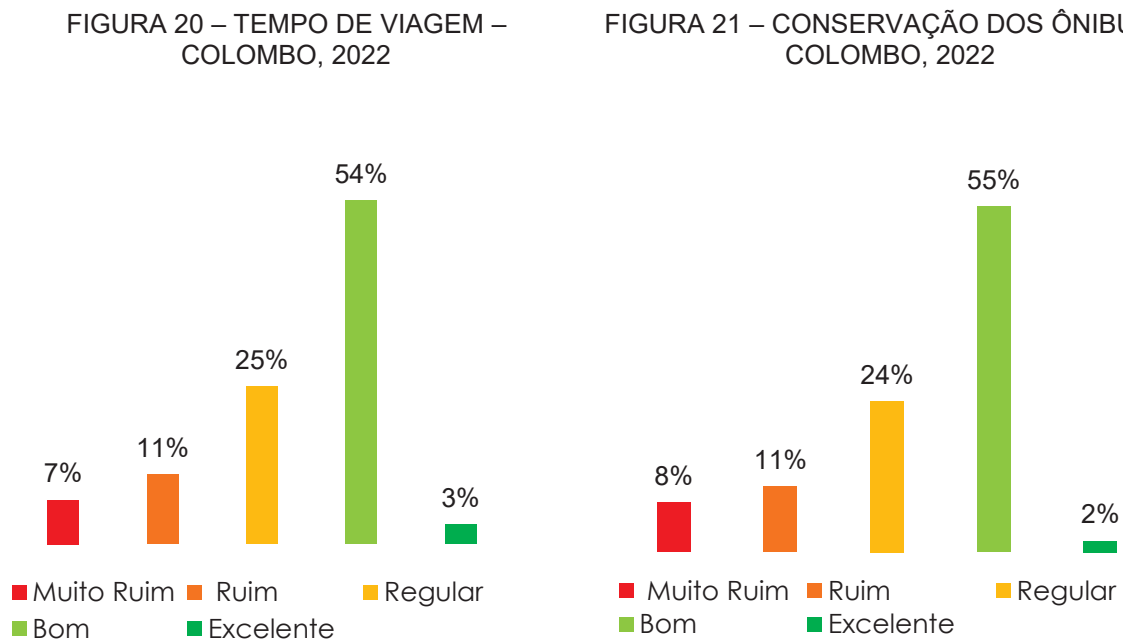


FIGURA 19 – LOTAÇÃO DOS ÔNIBUS – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Em relação ao tempo de viagem, 57% dos passageiros estão satisfeitos, havendo considerado o item como bom ou excelente, em contrapartida aos 18% que avaliaram como muito ruim ou ruim (FIGURA 20). Também se mostraram satisfeitos com o estado de conservação e conforto do ônibus, com avaliações semelhantes: 57% consideram bom ou excelente, enquanto 19% consideram ruim ou muito ruim (FIGURA 21) (COLOMBO, 2022).



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Em relação à conservação, conforto e acessibilidade dos pontos de parada, os usuários que consideraram como bom ou excelente somam 55%, enquanto os que consideram regular somam 26%, sendo assim, apenas 19% consideram ruim ou muito ruim (FIGURA 22). Quando se fala dos motoristas e cobradores do transporte público, o desempenho destes foi avaliado como excelente por 16% dos respondentes, 66% consideram como bom e apenas 4% consideram ruim ou muito ruim (FIGURA 23) (COLOMBO, 2022).

FIGURA 22 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO PONTO DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022

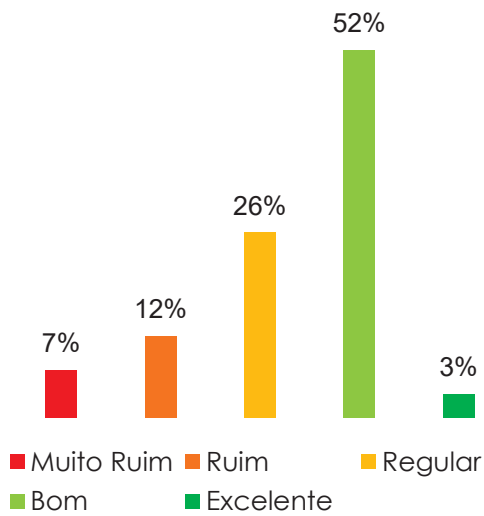
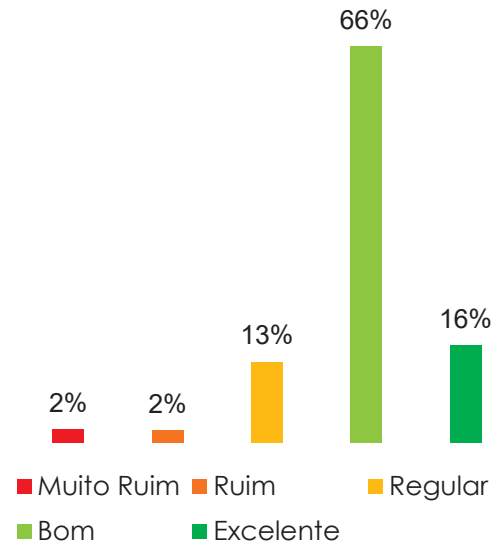


FIGURA 23 – COMPORTAMENTO DOS OPERADORES DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

Em relação à avaliação do usuário sobre a segurança no sistema de transporte público, o texto não deixa explícito como foi realizada a pergunta, porém apresenta sobre risco de acidentes e assaltos, não mencionando o risco de assédios. Assim, a avaliação dos respondentes para segurança foi de 69% que avaliaram como boa ou excelente, e apenas 12% que consideraram como ruim ou muito ruim (FIGURA 24). Quando perguntados sobre o valor da passagem, 57% declaram ser muito ruim, 9% disseram ser ruim e apenas 22% consideraram o valor bom. Foi inexpressiva a avaliação de excelente (FIGURA 25) (COLOMBO, 2022).

FIGURA 24 – SEGURANÇA NO INTERIOR DOS ÔNIBUS – COLOMBO, 2022

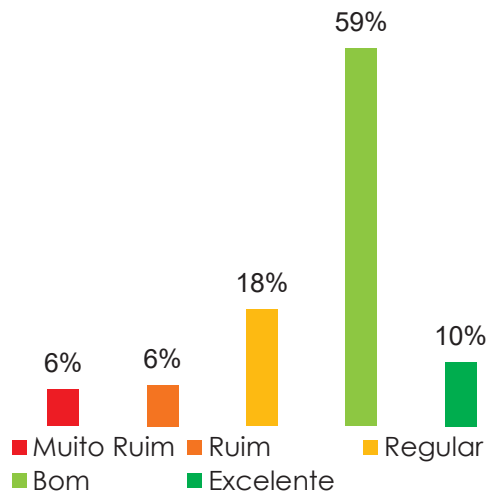
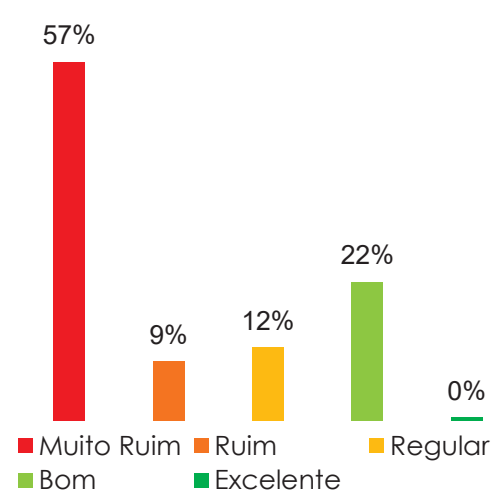


FIGURA 25 – VALOR DA TARIFA DE ÔNIBUS – COLOMBO, 2022



FONTE: Adaptado de COLOMBO (2022).

As pesquisas realizadas pela equipe de consultoria do Plano de Mobilidade de Colombo confirmam as informações já apresentadas como referencial teórico e também servem de embasamento para o que foi relatado pelas mulheres que realizaram percursos com a autora, que serão apresentados no decorrer do texto. Porém, cabem algumas ressalvas, que serão feitas principalmente em relação às pesquisas realizadas para o transporte público, uma vez que esse é foco de abordagem nesse momento.

Ao realizar uma pesquisa Origem e Destino, desconsiderando o gênero do respondente, a pesquisa ignora os diferentes padrões de viagem realizados por homens e mulheres, conforme já exposto. Além disso, questionar o local de origem e destino daquela viagem em específico descaracteriza os dados obtidos como um padrão de viagem, além de invisibilizar as possíveis movimentações poligonais realizadas. Dessa maneira, os dados obtidos não serão capazes de refletir as verdadeiras necessidades das mulheres no transporte público.

Da mesma maneira, a pesquisa de Satisfação dos Usuários do Transporte Coletivo desconsiderou informações relevantes para que se obtenha um panorama mais realista da avaliação do sistema. Informações como: ao não realizar a pesquisa origem e destino em conjunto com a de satisfação, não há como identificar quais os principais bairros com piores avaliações na distância até o ponto de ônibus, além disso, essa avaliação se torna ainda menos coerente considerando que leva em conta

numa mesma pergunta o embarque e o desembarque, sendo que, esse é realizado em bairros diferentes ou até mesmo municípios diferentes (considerando os dados apresentados pela pesquisa Origem e Destino), portanto a avaliação do ponto de embarque pode divergir da avaliação do ponto de desembarque. O mesmo pode ser dito em relação ao questionamento em relação ao estado de conservação dos pontos de parada.

Outro ponto a ser observado é em relação a avaliação da segurança. A pesquisa não foi anexada ao relatório, porém, pelo que foi descrito, assume-se que a pergunta era geral, sem apresentar as possíveis causas geradoras de insegurança. Dessa maneira, a resposta pode apresentar a avaliação em relação ao risco de acidentes viários, sem levar em consideração outros riscos, como o de assédio, que em nenhum momento é mencionado como uma possibilidade na pesquisa.

Portanto, apesar de apresentar um panorama geral da qualidade e utilização do transporte público no município de Colombo, as pesquisas realizadas pelo Plano de Mobilidade invisibilizaram pontos importantes de caminhabilidade, segurança e deslocamentos poligonais, pontos que afetam a mobilidade urbana principalmente de mulheres, ainda mais considerando que, de acordo com essas mesmas pesquisas, são as maiores utilizadoras do transporte público no município.

De uma maneira geral, os dados permitiram uma visão macro da problemática local, caracterizando a mobilidade urbana de Colombo com uma amostragem que permite que essa pesquisa se encaminhe para discussões mais focadas e pontuais. Como observado, várias questões não foram corretamente ponderadas no Plano de Mobilidade, e serão, adiante, confrontadas com os dados coletados em campo.

4 DESLOCAMENTOS DAS MULHERES DE COLOMBO PARA CURITIBA

Esta pesquisa configura-se como qualitativa e quantitativa, para uma visão mais integrada da dimensão territorial e social do que se almeja investigar. Assim, compreender os trajetos realizados por mulheres em espaços públicos e analisar suas perspectivas e sensações para melhorar esses espaços é um ato político. A pesquisa qualitativa adotada neste trabalho permite a “partir de práticas materiais e interpretativas dar visibilidade ao mundo” (DENZIN; LINCOLN, 2006, p.17). De acordo com os autores, para isso é preciso estudar as coisas em seus cenários naturais e entender os significados que as pessoas conferem a eles.

Nesse sentido, a estratégia qualitativa adotada baseia-se nas análises dos dados do IBGE (2010, 2021), CURITIBA (2023) e COLOMBO (2022), além da análise das conversas com informantes-chave, tendo sido realizadas com mulheres trabalhadoras do setor de serviços domésticos, que residem no município de Colombo e utilizam o transporte público para trabalharem no município de Curitiba. Como exposto nos objetivos, busca-se analisar, portanto, as dificuldades de mobilidade de mulheres moradoras de Colombo que realizam seus deslocamentos até Curitiba, a subjetividade e as percepções dessas em relação ao trajeto diário de trabalho nesse espaço.

O tema voltado à questão de mulheres, moradoras da região metropolitana e que necessitam do transporte público para acessar o trabalho no setor de serviços domésticos na cidade-polo, é analisado a partir das contribuições da pesquisa descritiva, que, conforme Rodrigues (2007), apresenta informações e dados do objeto de pesquisa esclarecendo o que ele é, em que lugar está localizado no tempo e espaço, fornecendo subsídios para análise de natureza explicativa e compreensiva. Segundo o autor, a pesquisa pode ser feita “com o pincel dos números ou com as tintas dos atributos” (p. 30). Assim, o estudo baseia-se em dados estatísticos sobre os deslocamentos e análise das condições de trabalho e transporte focando nas questões de gênero, que permitem compreender as mazelas do transporte público e as dificuldades das mulheres que se utilizam desse meio.

Para fundamentar as análises são utilizadas informações quantitativas sobre questões de gênero e de transporte público, dados sobre a matriz modal do município de Colombo, a representação feminina na utilização do transporte público no

município e a satisfação em relação a infraestrutura e ao transporte público, assim, os dados auxiliam na melhor compreensão da realidade das utilizadoras que residem em Colombo.

Nesse viés descritivo e interpretativo, utiliza-se do método do Percurso Comentado (THIBAUD, 2010), ou seja, “perceber em contexto”, configurando a percepção de uma pessoa que caminha, seus sentimentos e afetividades e levando também em consideração o “inevitável colocar em movimento da percepção” (COHEN; DUARTE, 2018, p. 95). Assim, são feitos apontamentos sobre as desigualdades da mobilidade a partir de limitações financeiras, físico-espaciais, organizacionais, temporais, de habilidade, tecnológicas, corporais e emocionais (JIRÓN, 2017; JIRÓN; MANSILLA, 2013), divididos em apontamentos sobre as limitações territoriais, que nesse trabalho foram analisados a partir dos indicadores dos parâmetros de caminhabilidade; as limitações políticas e organizacionais, estabelecendo uma relação com os indicadores das políticas de transporte público; e as limitações sociais e subjetivas, apresentando a noção de segurança e acessibilidade aos espaços observada nas conversas realizadas com as mulheres.

Nesse viés, foram realizados percursos comentados com três mulheres, moradoras de Colombo com diferentes destinos no município de Curitiba. A princípio, a proposta era que esses percursos fossem realizados com mais mulheres, de diferentes bairros e diferentes faixas etárias, para que as dificuldades de diferentes partes do município pudessem ser comparadas. Porém, a pesquisa se deparou com barreiras no estabelecimento de contato com essas mulheres. Apesar de, em um primeiro momento, estarem dispostas a relatar os problemas diretamente relacionados ao transporte público, observou-se uma resistência em participar de uma conversa mais ampla, abordando assuntos como a região onde residem ou as dificuldades enfrentadas. Algumas mencionaram não poderem participar por terem abandonado o uso do transporte público devido à insuficiência em atender às suas demandas, mesmo que isso implicasse em maiores custos. Outras justificaram sua falta de resposta por falta de tempo ou interesse, enquanto ainda houve as que se recusaram a fornecer qualquer tipo de informação por receio ou medo.

Portanto, os obstáculos encontrados nessa etapa também forneceram dados: as mulheres que trabalham no setor de serviços domésticos e residem em Colombo, em uma visão geral, demonstram relutância, medo ou constrangimento em abordar seus problemas cotidianos, principalmente aqueles relacionados ao local em que

vivem, além de frequentemente não disporem de tempo livre, visto que levam uma vida sobrecarregada e sem margem para questões externas.

O caminho percorrido para encontrar voluntárias para a pesquisa, partiu inicialmente de uma pesquisa sobre deslocamentos feita de maneira *online* e divulgada pelas redes sociais, solicitando que a pesquisa fosse passada a frente, na metodologia de bola de neve. Na pesquisa, as respondentes que tivessem interesse em continuar auxiliando na pesquisa, poderiam deixar seus dados para que a pesquisadora entrasse em contato. Segundo Vinuto (2014, p. 203), esse tipo de amostragem é uma forma de amostra não probabilística, que utiliza cadeias de referência, ou seja, a “partir desse tipo específico de amostragem não é possível determinar a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa, mas torna-se útil para estudar determinados grupos difíceis de serem acessados.”

As informantes-chaves, nomeadas como sementes, ao disponibilizarem seus contatos, permitiram localizar algumas mulheres com o perfil necessário para a pesquisa, dentro da população geral. Isso possibilitou o início com os contatos e a tatear o grupo a ser pesquisado. A partir disso, essas mulheres indicaram novos contatos com as características desejadas, a partir de sua própria rede pessoal, e assim sucessivamente até obter-se o número de voluntárias acessíveis.

Assim, entrou-se em contato com inúmeras mulheres, porém, conforme já exposto, apenas 3 delas se dispuseram a realizar o percurso comentado, conforme QUADRO 2:

QUADRO 2 – PERFIL DAS INFORMANTES

Informantes	Denominação	Idade	Bairro de origem	Ocupação
Informante 1	M	37	São Dimas	Empregada doméstica e empreendedora
Informante 2	F	27	Das Graças	Empregada doméstica, cuidadora e estudante
Informante 3	R	36	São Dimas	Empregada doméstica e mãe solo

FONTE: Autora (2023).

Apesar das adversidades, foi possível desenvolver as análises das desigualdades sociais e espaciais, tendo como base os parâmetros de caminhabilidade (as calçadas, a conectividade das quadras, a segurança no espaço público, a receptividade das edificações e suas utilizações e o conforto ao se

caminhar); a estrutura institucional e legal, relacionada às políticas de transporte público (critérios para um bom transporte público, como a tarifa, a abrangência e a integração física e operacional do transporte público); e a questão social e simbólica (sensação de segurança no ponto e no interior dos ônibus, o conforto nos ônibus e no espaço urbano, o tempo gasto nos trajetos realizados e a acessibilidade no ônibus e nos caminhos realizados), a partir da subjetividade do espaço, observadas nas percepções de espaço advindas das falas das mulheres.

As informações obtidas no percurso comentado permitiram subsidiar respostas mais elaboradas sobre a mobilidade e os espaços de caminhabilidade das mulheres que se deslocam de Colombo para Curitiba. A análise das políticas de transporte público parte dos atributos identificados como relevantes para o sistema pelo Guia Transporte Público Coletivo (BNDES; SEMOB, 2018), principalmente no que diz respeito a integração física, tarifária e operacional do sistema.

Geralmente, as redes de Transporte Público Coletivo - TPC - são constituídas por linhas que desempenham funções estruturais e alimentadoras. Dessa forma, as linhas estruturais, também conhecidas como principais ou troncais, recebem a demanda originada pelas linhas de acesso aos bairros, denominadas linhas alimentadoras, formando um sistema “tronco-alimentado” (BNDES; SEMOB, 2018).

Esse sistema busca racionalizar tanto o número de linhas como os trajetos nos corredores. O objetivo é aprimorar a regularidade das operações, assegurar a oferta de serviços em trechos e períodos de alta demanda, e expandir a cobertura territorial. Essa estrutura deve satisfazer às necessidades de deslocamento dos usuários, permitindo a utilização de múltiplos serviços de transporte para concluir suas viagens, quando necessário. Para tanto, é fundamental que o projeto de rede considere as premissas de integração física, tarifária e operacional (BNDES; SEMOB, 2018).

A integração física diz respeito a proximidade das estações e pontos de parada, e também sobre a integração entre o sistema de transporte e o ambiente urbano. Os pontos devem minimizar o deslocamento (estarem dentro da área de abrangência), possuírem condições de calçadas e travessias acessíveis e a infraestrutura dos pontos e terminais devem proteger contra intempéries e promover conexões entre plataformas (BNDES; SEMOB, 2018).

A integração tarifária está na possibilidade de se pagar apenas uma tarifa para a viagem. Pode ocorrer pela integração dos meios de pagamento (bilhete único), com

descontos na tarifa integrada e pela integração temporal (BNDES; SEMOB, 2018). A integração temporal, como já explicado anteriormente, acontece ao se permitir que o usuário desembarque de um ônibus e reembarque em outro, fora dos terminais, dentro de um período de tempo determinado, sem a necessidade de pagar uma nova passagem, favorecendo viagens poligonais.

Por fim, a integração operacional se realiza a partir da “coordenação dos horários e dimensionamento da oferta de viagens dos diferentes serviços” (BNDES; SEMOB, 2018). Portanto, uma boa integração operacional permite que se faça viagens com rotas mais racionais, com menor tempo de espera entre linhas.

Já para analisar o espaço urbano de deslocamento, a perspectiva adotada é se o ambiente construído acessado pelo transporte público é democrático, acessível e seguro, e para isso são utilizados atributos sensíveis ao gênero, selecionados a partir do Índice Técnico de Caminhabilidade Sensível a Gênero (SABINO, 2019), estudo desenvolvido pelo projeto Sampapé para auxiliar, a partir de determinados atributos, a qualidade da caminhabilidade em municípios como Curitiba. Para a pesquisa, foram selecionados os atributos de: calçadas, conectividade, fachadas e edificações e mobiliários urbanos.

Nas calçadas foram observadas a existência e qualidade das pavimentações e passeios uma vez que uma pavimentação em condições adequadas é capaz de garantir a sensação de segurança e regularidade do trajeto e quanto mais e com maior qualidade são os espaços para se caminhar e permanecer nas ruas, maior a variedade de pessoas no espaço, garantindo a vigilância informal e a possibilidade de meninas e mulheres conseguirem ajuda em uma situação de perigo (SABINO, 2019).

A conectividade se refere à qualidade dos caminhos, para garantir o caminhar como rede. Os aspectos físicos e desenho de ruas, calçadas e travessias devem garantir condições para a utilização a pé de forma segura e agradável. A continuidade dos caminhos é fundamental para garantir a liberdade, além de garantir que seja possível ver e ser vista pelos demais transeuntes (SABINO, 2019).

A qualidade do transporte público também pode ser observada pela lente da conectividade. “Bairros feitos para caminhar podem florescer na ausência de transporte público, mas cidades caminháveis dependem totalmente dele” (SPECK, 2017, p. 74). Sabino (2019) observa que pontos e estações em locais com constante movimento atraem outras atividades para as ruas, e a movimentação da rua em

diferentes horários também tem sua relevância, garantindo que a vitalidade do local seja ampliada, o que aumenta a segurança de quem transita pelo local.

Outro ponto analisado na conectividade diz respeito à permeabilidade, que “significa mais opções de caminhos a pé a curtas distâncias. Isso pode ser ofertado a partir de quadras com dimensões menores ou por acessos de pedestres pelo meio da quadra - a partir de galerias, praças e outras áreas de fruição” (SABINO, 2019, p. 54).

Em relação às fachadas, Gehl (2013) observa que estas têm influência decisiva no espaço urbano, são “o local onde a cidade encontra as edificações” (GEHL, 2013, p. 75). Portanto, fachadas com transparência como grades, vidros e janelas voltadas para a rua, criam uma conexão visual entre espaços públicos e privados que fazem com que a sensação de segurança aumente para mulheres, já que são mais pessoas observando o espaço público e, conseqüentemente, maiores as chances de alguém prestar auxílio, no caso de uma ocorrência na rua (SABINO, 2019).

No que diz respeito às edificações, sua relevância se encontra principalmente nos usos mistos, que são capazes de oferecer diversas possibilidades de serviços, comércio, equipamentos e atividades. Essa combinação de diferentes usos proporciona um ambiente com maior vitalidade, reduz a necessidade de percorrer longas distâncias para realizar atividades cotidianas e garante uma maior movimentação em diferentes momentos do dia (SABINO, 2019).

Uma vez que, de acordo com Forneck e Zuccolotto (1996), os deslocamentos das mulheres acontecem de forma complexa já que desempenham atividades no lar e no espaço público, sua mobilidade se torna dependente e, portanto, como complementa Sabino (2019), um ambiente com usos e atividades diferentes reduz distâncias e facilita trajetos.

A transparência dos mobiliários urbanos desempenha um papel crucial na segurança de mulheres e meninas, pois a falta de visibilidade desses elementos restringe seus deslocamentos e afeta negativamente sua experiência no espaço urbano devido ao medo. Além disso, a opacidade desses elementos pode torná-los potenciais locais de esconderijos, o que propicia comportamentos desrespeitosos e criminosos (SABINO, 2019). A presença adequada de iluminação pública também é de extrema importância, uma vez que ela permite o acesso seguro em diferentes horários e promove uma maior sensação de segurança para mulheres (SABINO, 2019).

A análise e consideração dos atributos mencionados são de grande importância para compreender os deslocamentos e a utilização do transporte público do começo ao fim, considerando o percurso até o acesso a ele, especialmente quando observados a partir das perspectivas das utilizadoras. As experiências relatadas pelas mulheres refletem a realidade de um grupo específico da população, destacando as questões de segurança e acessibilidade enfrentadas pelas mulheres que realizam frequentes deslocamentos para trabalhar em Curitiba. A partir dessas percepções e vivências compartilhadas, podem surgir propostas de melhorias das condições de mobilidade e transporte, especialmente para essa parcela da população.

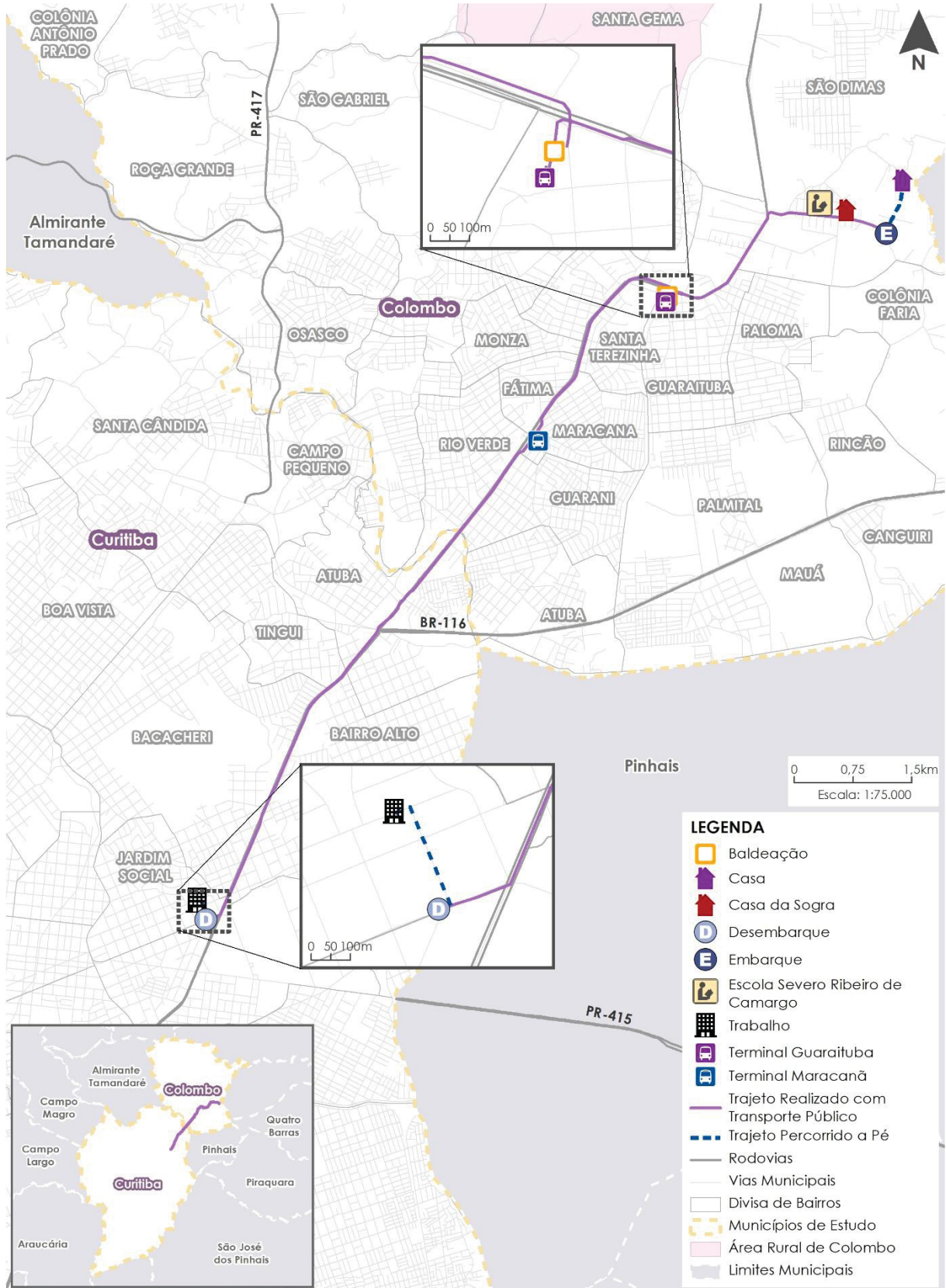
Sendo assim, a seguir serão apresentados os três percursos comentados realizados. Para preservar a identidade das participantes, optou-se por identificá-las a partir da inicial de seu nome e seu bairro de residência.

4.1 M, SÃO DIMAS

M, 37 anos, moradora do bairro São Dimas. O núcleo familiar é composto pelo marido e dois filhos, um de 6 anos de idade e uma de 19 anos. M tem uma equipe de diaristas que realizam trabalho de limpeza na região metropolitana. Além de gerenciar o negócio, ela possui emprego fixo como empregada doméstica no bairro Jardim Social, em Curitiba.

Para chegar ao trabalho, são aproximadamente dez minutos caminhando até o ponto, dez minutos no primeiro ônibus, sendo a linha I33 - Jardim Paulista/Guaraituba, uma transferência no Terminal Guaraituba, 35 minutos no segundo ônibus e ainda mais uma caminhada de cinco minutos até o seu local de destino (FIGURA 26). No total, o trajeto leva uma hora. O trajeto de retorno é semelhante.

FIGURA 26 – TRAJETO REALIZADO POR M – COLOMBO E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

O dia começa às 7h da manhã, com a van escolar que passa buscar o filho mais novo. No retorno, ele fica na casa da avó, também no bairro.

Ela [a van] busca ele aqui e deixa ele na minha sogra, que a tarde não tem ninguém. Aí fica na minha sogra, no bairro. Tem que ser escolar, porque se não, não dá pra caminha tudo isso com ele. (M).

Às 7h20min M começa seu trajeto a pé, até o ponto de embarque mais próximo e chega ao trabalho às 8h20min. Durante o percurso, M utiliza do tempo para trabalhar. Em vários momentos resolve pendências pelo celular, por mensagens e áudios.

M mora em uma rua sem pavimentação e nem calçada, conseqüentemente, sem acessibilidade. Logo do outro lado da rua em frente à sua casa, uma área com vegetação alta (FIGURA 27). Para chegar até o ponto, transita pela rua de chão. O entorno varia entre casas, terrenos vazios e vegetação alta (FIGURA 28). A iluminação pública é em escala viária, com postes focais espaçados e de um lado só da via.

FIGURA 27 – LOCAL DA RESIDÊNCIA – COLOMBO, 2023



FONTE: A autora (2023).

FIGURA 28 – CAMINHO SEM CALÇAMENTO E PAVIMENTAÇÃO – COLOMBO, 2023



FONTE: A autora (2023).

Observou-se uma grande insegurança da respondente nessa parte do trajeto em relação à iluminação: apesar de quando perguntada sobre como avaliava a iluminação do local, ter dito que a iluminação é razoável, “*não é ruim porque não é breu, tem um bocalzinho ou outro*”, em outros momentos relatou sobre a escuridão do caminho, como afirmou que de noite caminhar pelo local era pior, e que, se precisasse sair de casa mais cedo, ou voltar mais tarde, seu marido a acompanhava até o ponto de ônibus: “*E daí de tarde também, quando eu perco o ônibus lá, daí eu venho vindo e ele vai me encontrar pra eu não passar aqui sozinha porque acaba sendo perigoso, não adianta*”

São aproximadamente 750 metros até o ponto de ônibus, uma distância muito além dos 300 metros ideais, e ainda fora dos 500 metros máximos recomendados pelo ITDP (2017). Quando perguntada como avalia a distância até o ponto de ônibus, considera que é longe e quando questionada sobre a segurança, respondeu que não tem, que é péssima.

Quando questionada sobre seus deslocamentos de transporte público, respondeu que é único e exclusivamente para trabalho. Todos os outros trajetos são feitos de carona com o carro da família ou com carro de aplicativo. A renda principal

da família vem de M, porém, o carro fica sempre com o marido, que trabalha no bairro São Gabriel, em Colombo, e é quem busca o filho no fim do dia e fica responsável pelo mercado, farmácia ou qualquer outro.

A doméstica, mãe, esposa, empresária, relatou que em janeiro o marido havia quebrado a clavícula, o que dificultou a mobilidade, uma vez que ela não dirige. Na fala pode-se perceber os problemas relacionados à distância até o ponto e a falta de iluminação pública:

Ele quebrou a clavícula em janeiro. Meu Deus. Sangue de Jesus tem poder. Não podia nem dirigir. Eu não dirijo, não gosto. Estava fazendo tudo manual ou de uber, não tinha o que fazer né? Porque aqui ou você tem um carro e dirige ou você aprende a se virar. Só que quando o tempo tá bom ok, super de boa, mas quando não tá, só pela força. Porque querendo ou não é um espacinho legal para você caminhar, entendeu? Não é assim, uma quadrinha e você já tá no ponto, e de noite é pior, porque aqui é um breu né? (M).

Ao chegar no ponto, este não possui abrigo nem sinalização (FIGURA 29). M começou a pegar o ônibus ali porque viu outras pessoas esperando. *“Quando eu comecei a pegar cinco anos atrás, eu vi as pessoas aqui. Daí eles falaram “não, aqui é o ponto”*”. O local de espera e único abrigo é uma árvore no caminho. Sobre o local, M relata *“Ali nem tem ponto, nem tem uma cabana pra gente ficar embaixo. [...] Se chove, fica na chuva. Vai fazer o quê? [...] quando tá meio garoando, chovendo, a gente fica ali embaixo dessas árvores. Mas assim, uma casinha coberta nunca será. Não tem até hoje, não vai ter nunca.”*

Sobre a segurança no ponto, tem duas preocupações: a de assaltos e a viária, uma vez que é uma via de grande fluxo e a espera acontece perto da calçada, sem nenhuma forma de proteção: *“É um lado perigoso. Por dois fatores: Assalto, você nunca sabe o dia e a hora que vai ser assaltado e porque fica na via, você nunca sabe quando o motorista vai se perder e se enfiar dentro do ponto, ali nem tem ponto”*.

FIGURA 29 – PONTO DE EMBARQUE – COLOMBO, 2023



FONTE: Autora (2023).

M recebe vale transporte e paga sua tarifa no dinheiro, tendo o custo de R\$11,50 reais por dia. Sobre o cartão-transporte, diz que acha ruim e preferia que continuasse havendo as duas possibilidades (dinheiro e cartão), alegando que existem pessoas que não possuem o manejo suficiente para lidar com o cartão, e que isso limita o acesso ao transporte: *“É uma coisa desnecessária eles terem tirado tudo, deveria ter deixado opcional, porque o que mais tem é gente querendo trabalhar”*.

Ao ser perguntada sobre a segurança no interior do ônibus, disse que não existe. Disse nunca ter sofrido qualquer tipo de violência dentro do ônibus, mas já ouviu relatos, e por isso sente a necessidade de sempre estar alerta. *“Eu sou muito cuidadosa sabe? Eu entro no ônibus e já nem fico dando bola. Pego e sempre procuro algum canto pra me encostar. E evito ficar encostada perto de homens, pra evitar mesmo”*.

Sobre o trajeto, considera um percurso razoável, mas relata que se a chegada ao terminal atrasar, já é suficiente para que ela perca o próximo. Além do atraso pelo trânsito, considera que a retirada dos cobradores dos ônibus faz com que o motorista demore mais em cada ponto:

porque ele pega um trânsito aqui né, as vezes ele fica ali uns cinco, dez minutos, é o suficiente pra gente perder o que tá lá no terminal já, daí acaba com o cronograma nosso de cada dia [...] dificultou mais ainda porque tiraram o cobrador né. Nem todo mundo tem o cartão, nem todo mundo tem o dinheiro trocado, aí ele tem que dar o troco. Eu não sei com ele não bateu o ônibus ainda, é um absurdo isso. (M).

Outro problema relatado é em relação à frequência do ônibus, que só passa de hora em hora, e M considera incompatível com a realidade dos trabalhadores que utilizam o sistema: *“Péssima [a frequência]. Deus me livre, horrível. Nunca vi isso, tinha que por exemplo ter 7:00, 7:30, 8:00, 8:30. Não uma hora depois. Não é domingo”*.

O ônibus vai sempre cheio, por isso M avaliou tanto a lotação quanto o conforto como péssimo, afirmando que mal há lugar para se segurar durante o trajeto. Depois de uma viagem de aproximadamente dez minutos, chega ao Terminal Guaraituba, onde realiza a transferência quase que imediatamente para o segundo ônibus, feita sem o pagamento de uma nova tarifa. Para ir até o Ponto final, M relata ainda a preocupação em relação a atual rota da linha, que pode mudar em breve, fazendo com que seja necessária uma terceira transferência.

A segunda linha, sendo a B03 - Guaraituba/Alto da XV (via Maracanã) é o trajeto mais longo de todo o percurso, durando aproximadamente 35 minutos. M relata que retorna dormindo, devido à distância e ao cansaço. É mais um ônibus que vai lotado. Segundo M, isso é resultado da diminuição das linhas que faziam a região:

É cheio, é muito tempo andando com ele [...] Pega todo mundo da Linha Verde. [...] Antes tinha o Linha Verde né? Só que daí tiraram o Linha Verde pra nós. Daí você tinha opção. Quem precisava por exemplo parar no hospital, não pegava o Linha Verde, pegava esse. No caso eu que ia direto, daí sim. Até tem uma opção mais rápida, mas em compensação pra você andar é um horror. Tem que atravessar a passarela, andar horrores pra pegar o ônibus. [...] Não compensa, eu fiquei lá uma vez pra fazer o teste, fiquei no ponto quase uma hora. Que que é isso? Pra esperar um ônibus? E tava chovendo ainda. E não tem casinha. Falei nunca mais. (M).

Do seu ponto de desembarque até o trabalho, são aproximadamente 330 metros. O desembarque é realizado em um ponto com abrigo transparente e em perfeitas condições, ainda que, sem anteparos laterais (FIGURA 30). O caminho é de casas residenciais de alto padrão, com vigilância por câmeras. Há permeabilidade na quadra com uma travessia para pedestres. As calçadas existem, mas os passeios não contam com acessibilidade, sendo em sua maioria de materiais que podem causar trepidações (FIGURA 31).

FIGURA 30 – PONTO DE DESEMBARQUE – CURITIBA, 2023



FONTE: *Google Earth* (2023).

FIGURA 31 – PASSEIO SEM ACESSIBILIDADE – CURITIBA, 2023



FONTE: A autora (2023).

Ao ser questionada sobre a segurança e conforto no ponto de desembarque, afirmou que no horário em que ela pega o ônibus é seguro, mas piora com o

entardecer: *“Ainda bem que ali tem casinha né? Se chove é coberto. O ponto é bom, sempre tem alguém no ponto. Sempre tem alguém no ponto no horário das 17:40 né? Depois não tem. Depois já escurece né?”*. As calçadas são consideradas excelentes e a iluminação também: *“Aqui é um pouco melhor, tem calçada com segurança, você não vê carro rápido, muito difícil”*.

Porém, cabe nesse momento observar a diferença entre o que se entende por segurança e como realmente é a percepção de segurança no espaço. Ao responder à pergunta, ela disse ser muito seguro pois a iluminação

Tem até demais. Toda casa tem luz aqui também, muito clarinho, e tem câmeras aqui por tudo entendeu? Claro que isso não vai inibir um ladrão, um andarilho que vem pegar tua bolsa. Mas de uma certa forma, se acontecer alguma coisa mais grave, onde você olha tem uma câmera. E todas elas funcionam. E os guardinhas realmente eles passam periodicamente na frente das casas, eles estacionam, perguntam... de um certo lado a segurança é muito boa. (M).

Porém, no decorrer da conversa, ao falar sobre a possibilidade de pegar outros ônibus, observou-se a sua percepção em relação à segurança do local e como ela limita suas escolhas:

Eu pesquisei e foi esse aqui [o melhor ônibus]. Porque aí tem um outro que você pode ir no Cabral e aí pega o do bairro, só que aí você tem que andar muito entendeu? Eu dei uma andada também lá no meu serviço. E são ruas desertas. Porque lá é bairro nobre né? Jardim Social. Ninguém vai ficar no portão. Não existe isso. Nem em vila existe mais. Só que tem ladrão, todo lugar tem ladrão. Lá é pior, lá é câmera em tudo quanto é lugar que você imagina. Aí meu patrão fala assim, “ai M não tem perigo, aqui tem guardinha 24h e tem câmera” e eu falei ah, e o guardinha vai me acompanhar até o ponto? [...] Tem muita árvore no ponto. Seria uma hipótese boa, porque aí pegava até o Cabral e do Cabral pegava o Ligeirinho e vinha direto. Mas não dá porque é longe e o percurso é ruim. Não quero arriscar. É um pouco mais longe e é mais perigoso. [...] Ali na minha casa eu conheço as pessoas, sempre tem alguém que desce do ônibus, sempre encontra alguém na rua, e lá então não dá pra você ficar mudando de trajeto, tem que fazer aquele e ficar naquele. E se por acaso algo acontecer, não tem o que faça. Pra ir e pra voltar é o mesmo caminho, não dá pra mudar que se não fica perigoso, mais perigoso ainda. (M).

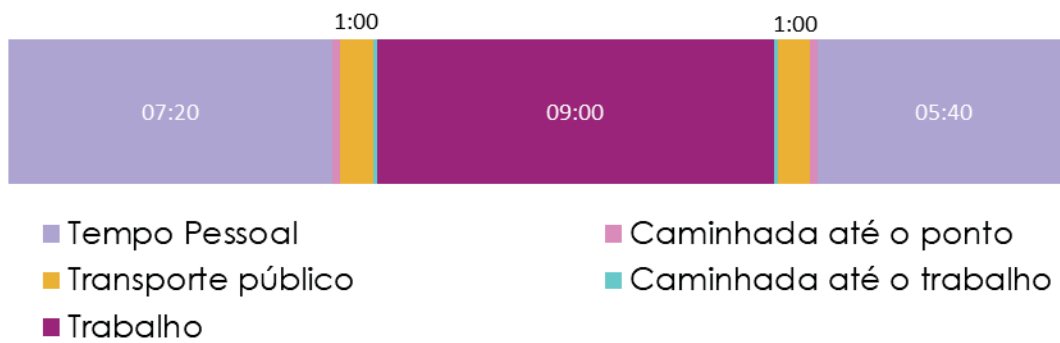
Não há comércios na região. A entrevistada relata que se falta algo em casa, não há nenhum estabelecimento próximo para comprar o que precisa e nem tempo, já que, caso se atrase, perde o ônibus da volta e aí o retorno se torna mais perigoso, com o entardecer.

É só uma opção. Se eu perco lá, eu fico mofando no ponto. E lá também não é do lado do ponto, é longinho um pouco. Então eu fico atazanando meu

patrão. Falo “[nome do patrão], cinco e meia”, porque se ele chega cinco e meia, eu consigo pegar cinco e quarenta. Mas saio correndo. (M).

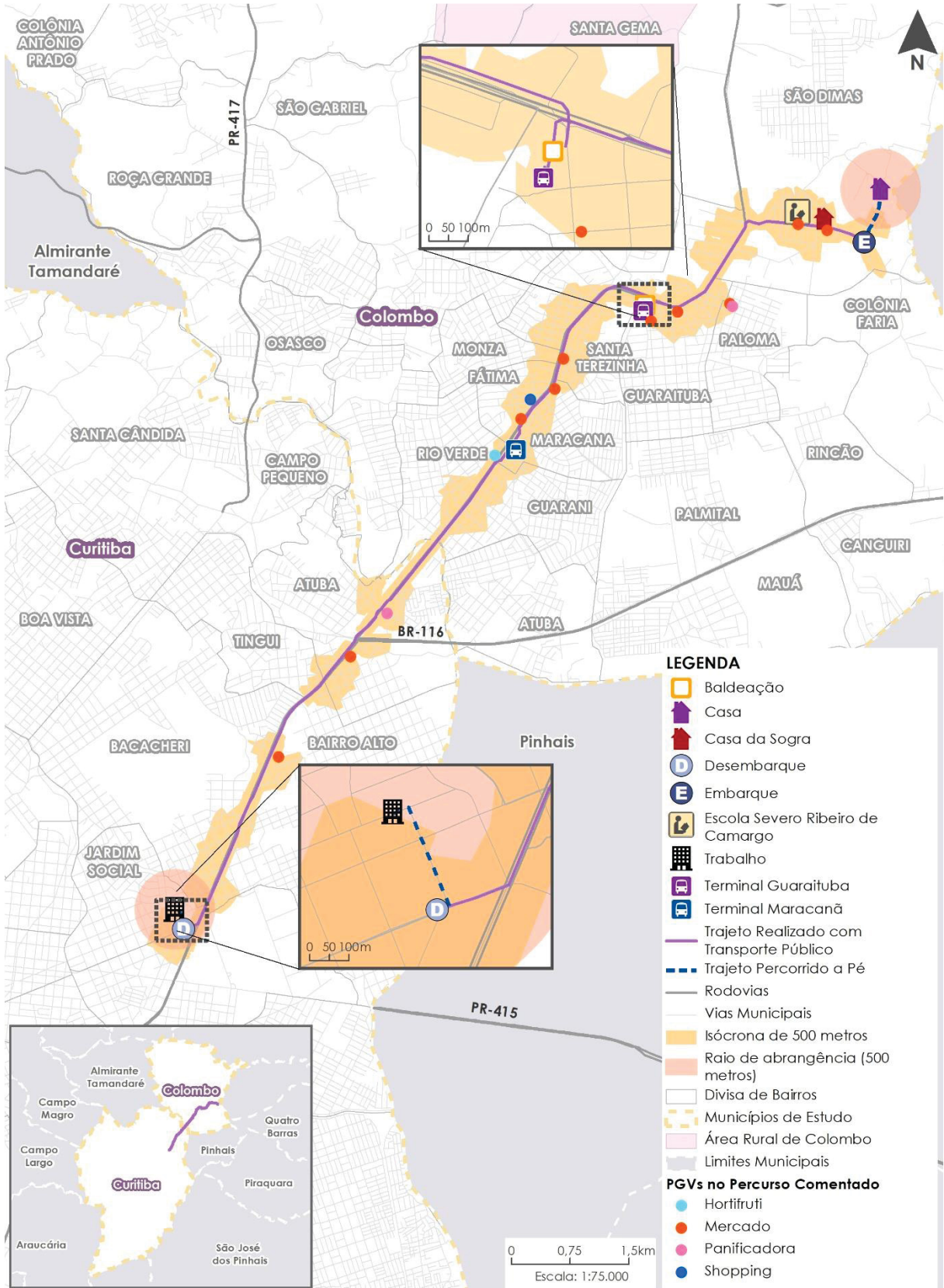
Caso saia depois das 17h30, precisa esperar no ponto até as 18h, quando passa o outro ônibus. O retorno é semelhante a ida, levando praticamente o mesmo tempo. No total, o tempo de deslocamento corresponde a duas horas do dia de M, correspondendo a 13,33% do seu tempo fora do trabalho remunerado. Assim, se somado ao trabalho, tem-se 45,33% das 24 horas do seu dia, gastos com o trabalho, sendo 8,33% gastos com deslocamento, e, portanto, não remunerado (FIGURA 32). A isócrona do trajeto com os comércios que estão dentro da área de abrangência pode ser observada na FIGURA 33.

FIGURA 32 – DIVISÃO DO DIA DE M



FONTE: Autora (2023).

FIGURA 33 – ISÓCRONA E PGVS DO PERCURSO DE M – COLOMBO E CURITIBA, 2023



FONTE: Autora (2023).

Em síntese, observa-se que, em relação às calçadas, tanto no caminho de embarque quanto desembarque não há acessibilidade, porém, a situação é bem mais crítica em Colombo, onde não há nem mesmo a infraestrutura. De acordo com Sabino (2019), a existência da infraestrutura influencia na garantia de acesso, melhora a experiência de pessoas em cadeira de rodas ou em tarefas domésticas e de cuidado, que costumam ser realizadas com mais frequência por mulheres, e ajuda a evitar a sensação de confinamento no espaço, o que melhora a sensação de segurança e estimula a presença de mais pessoas no local.

A permeabilidade no caminho em Colombo é inexistente, devido às condições já apresentadas, diferente do caminho no Jardim Social, que permite o acesso por um trajeto só para pedestres, tornando a distância até o ponto final mais curta. Os aspectos físicos e desenho de ruas interfere na qualidade dos caminhos, garantindo condições para a utilização a pé de forma segura e agradável (SABINO, 2019). A permeabilidade dos caminhos é fundamental, pois como afirma Sabino (2019), é de extrema importância para mulheres, possibilitam rotas de fuga, se necessário, e estimula a presença de pessoas, as mais diversas.

Não há mistura de usos nem no percurso de embarque, nem no de desembarque, todas as edificações são residenciais no raio de abrangência máximo para uma caminhada a pé. Isso infere na caminhabilidade da entrevistada de duas maneiras: a primeira, limita que pequenas compras sejam feitas sem sair do seu trajeto. A segunda diz respeito à percepção de segurança, e ficou evidente no relato, uma vez que, sem a diversificação de usos no espaço, não há pessoas nas ruas e para Gehl (2013), se os térreos forem agradáveis e ocupados, os pedestres estarão em meio a atividades humanas, áreas com diversidade de funções proporcionam mais atividades dentro e perto das edificações. Sabino (2019) complementa ao dizer que mais acessos possibilitam mais espaços para se entrar quando em situações de risco.

Usos mistos são capazes de oferecer diversas possibilidades de serviços, comércio, equipamentos e atividades e essa combinação de diferentes usos proporciona um ambiente com maior vitalidade, reduz a necessidade de percorrer longas distâncias para realizar atividades cotidianas e garante uma maior movimentação em diferentes momentos do dia (SABINO, 2019).

Observa-se que a insegurança é maior em Curitiba, por cruzar com menos pessoas no espaço urbano. Ter a segurança aumentada pela presença de pessoas no ambiente é o que Jacobs (2011) entende como olhos voltados para a rua, fazendo

com que a rua seja capaz de receber desconhecidos e até mesmo tenha a segurança aumentada devido à presença deles (e também para eles). Ainda em relação à segurança, observa-se que uma grande influenciadora da insegurança no espaço urbano é a iluminação.

Em relação aos abrigos nos pontos de ônibus, tem-se dois extremos: o ponto em Colombo não oferece nenhum anteparo, enquanto o ponto em Curitiba possui estrutura com qualidade e transparência. A transparência dos mobiliários urbanos é um dos fatores que traz segurança para mulheres e meninas, pois a opacidade destes limita os deslocamentos e a qualidade das experiências no espaço urbano por medo, além de tornar esses mobiliários potenciais pontos de esconderijos e propiciar atitudes desrespeitosas e criminosas (SABINO, 2019).

Por fim, em relação ao transporte público, observou-se que as maiores críticas são em relação à frequência, lotação e forma de pagamento. A integração física não acontece de maneira adequada no percurso da casa até o ponto de ônibus e apesar de possuir integração operacional, observa-se a fragilidade desta, uma vez que, devido à baixa frequência das linhas, um atraso de cinco minutos no primeiro ônibus é capaz de levar a um atraso de uma hora no percurso total. Apesar de maneira geral a integração tarifária ser eficiente para o percurso casa-trabalho, a integração temporal não existe e, caso existisse, poderia compensar a ausência de estabelecimentos no raio de abrangência da casa e do trabalho, uma vez que existem estabelecimentos comerciais dentro da isócrona do transporte público.

4.2 F, DAS GRAÇAS

F, 27 anos, mora no bairro Das Graças. O núcleo familiar é composto pelo marido e a filha de 6 anos de idade. Além de diarista, cuidadora, mãe e esposa, ela também é estudante em um curso técnico de enfermagem. Como ela mesma diz, a rotina dela não tem um roteiro certo a ser seguido. O percurso comentado foi realizado em uma quinta-feira, mas não é o que se repete todos os dias.

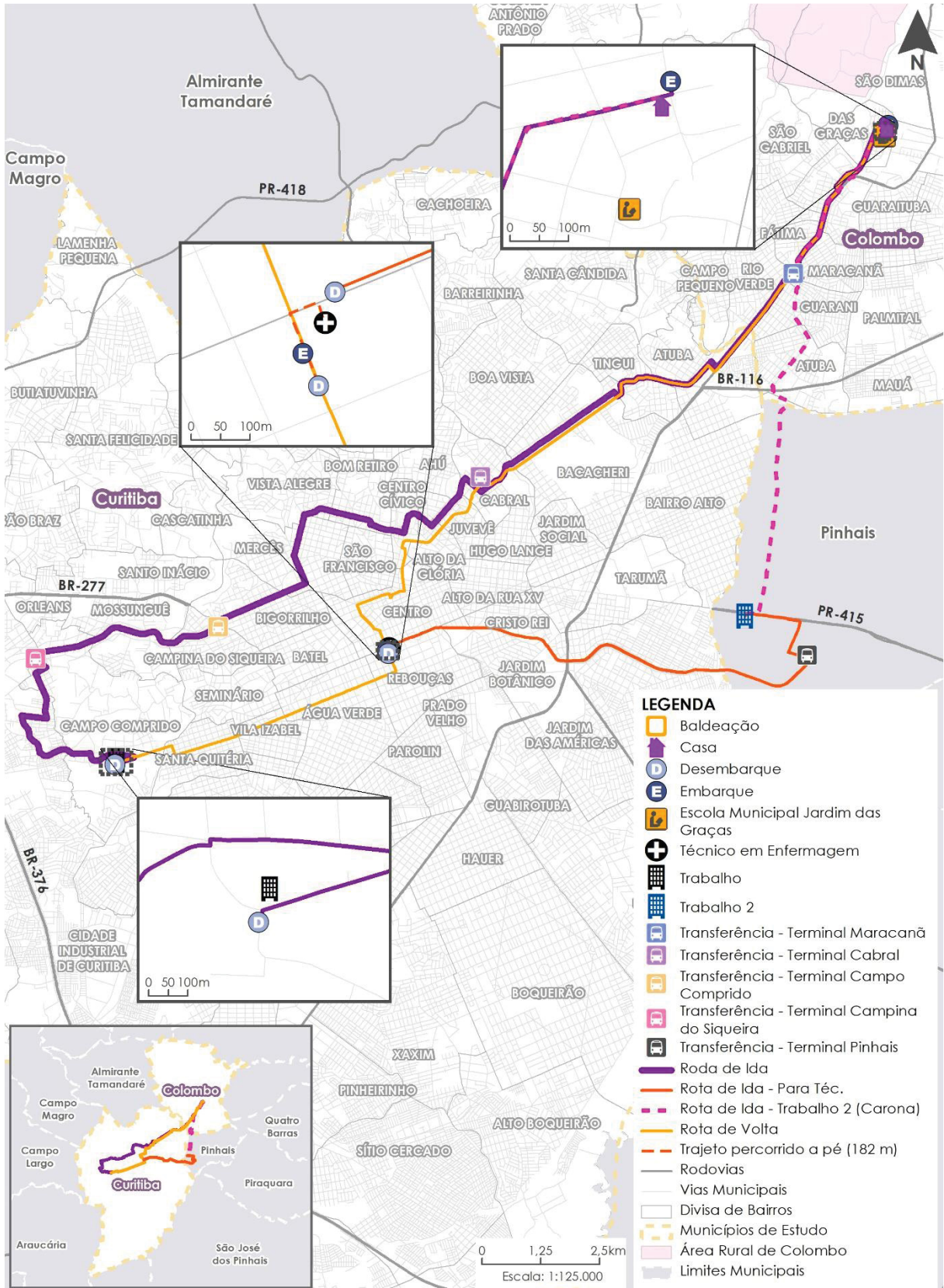
Nas segundas, quartas e sábados, a respondente trabalha no município de Pinhais como cuidadora. A depender da semana, realiza também a escala de sexta ou então a de domingo, dividindo o serviço com uma segunda cuidadora, em uma escala de 12h de trabalho revezadas por 36 de descanso. Nesses dias, sai às 6h20

de casa e vai até Pinhais de carona com o marido, que trabalha como soldador, também em Pinhais. O trajeto leva 40 minutos de moto.

Todas as quintas e nas sextas livres, trabalha como diarista em Campo Comprido. Para chegar ao trabalho, são cinco ônibus, sendo as linhas B13 - Jardim das Graças, B07 - Guaraituba / Cabral (Via Maracanã), 023 - Inter 2, 303 - Centenário/ Campo Comprido e 828 - Campo Comprido/ Capão Raso. Realizando transferências no Terminal Maracanã, Terminal Cabral, Terminal Campina do Siqueira e Terminal Campo Comprido, pagando por todo o trajeto apenas uma tarifa. Para conseguir chegar às 8h30min no trabalho, sai de casa às 6h10min, passando 2h20min no transporte público. No retorno, quando não tem aula, sai de Campo Comprido às 17h30min e chega em casa por volta das 19h.

Nas noites de segunda, quarta e sexta, F sai do serviço para assistir às aulas no curso em Técnico em enfermagem, localizado no centro de Curitiba. Quando está em Pinhais, sai do serviço às 19h, pega as linhas C03 - Pinhais/Guadalupe, C01 - Pinhais/Rui Barbosa e 203 - Santa Cândida/C. Raso, com transferência no Terminal Pinhais e na Praça Eufrásio Correia, levando em média 40 minutos para chegar ao local de estudo, chegando às 19h40min. Quando está em Campo Comprido, pega a linha 777 - Vila Velha, saindo às 17h30min e chegando próximo das 18h10min, levando também aproximadamente 40 minutos. A aula termina às 22h, então ela pega as linhas 607 - Colombo/CIC e B13 - Jardim das Graças com transferência no Terminal Maracanã, para retornar para casa, chegando por volta das 23h30min. Todos esses trajetos foram compilados na FIGURA 34.

FIGURA 34 – TRAJETO REALIZADO POR F – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

A filha, em idade escolar, estuda na parte da manhã em uma escola em Colombo. Na parte da tarde fica com a babá, que também é quem leva e busca a criança na escola. *“Meu marido leva ela até a babá 6h15, aí pega ela a tarde 17h30. Porque aí na segunda, na quarta e na sexta eu tenho escola. Aí eu vou direto do trabalho pra escola”*.

Nos dias em que vai até Pinhais, trabalha por 12h horas contínuas, sendo das 7h às 19h. Quando os dias coincidem com os dias de estudo, chega atrasada para a aula.

Em Pinhais eu saio de lá as 19h só que daí como é pra eu tá na escola 18h30, aí eu como tô trabalhando como cuidadora eu sempre chego atrasada. Eu sempre chego 19h40. Então aí eu sempre tenho que pegar uma declaração pra entrar na sala. Três vezes por semana. Aí essa semana não vai precisar né? Que essa semana eu vou conseguir chegar no horário, mas toda vez eu chego lá a aula já começou”. (F).

O ponto de embarque fica localizado a 70 metros da sua casa e os dois minutos de caminhada acontecem por uma rua asfaltada de edificações residenciais, com iluminação em escala viária, mas sem acessibilidade nas calçadas. Apesar dos passeios existirem, são estreitos e sem continuidade. A inclinação dos acessos de veículos invade a faixa livre do passeio, obstruindo a passagem e causando descontinuidades no trajeto (FIGURA 35 e FIGURA 36).

O ponto de ônibus possui abrigo com cobertura e banco, mas sem anteparos laterais (FIGURA 37). Sobre a caminhabilidade até o ponto de ônibus, F não identifica grandes problemas, *“iluminação não tanto, é razoável, mas assim a rua, agora tá boa. E abrigo antes não tinha, banco também não tinha, quem fez foi os morador, não foi a prefeitura, foi os morador que cobriu lá e fez o banco”*.

FIGURA 35 – CALÇADAS E RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023



FONTE: *Google Earth* (2023).

FIGURA 36 – DESCONTINUIDADES DEVIDO AS RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023



FONTE: *Autora* (2023).

FIGURA 37 – PONTO DE ÔNIBUS DE EMBARQUE – COLOMBO, 2023



FONTE: Autora (2023).

F passa a maior parte da viagem verificando a rota pelo aplicativo *Moovit*¹³, que auxilia na escolha das rotas e indica em quantos minutos o próximo ônibus irá sair. Como são cinco ônibus com horários muito próximos, qualquer atraso pode levar a um tempo de deslocamento ainda maior do que as duas horas já previstas ou então a necessidade de se submeter a embarcar em um ônibus extremamente lotado.

É que eu tenho esses negócio de bater os horários certinho. [...] É que daí é isso, o horário um seguidinho do outro. Um seguido do outro, que nem lá no Maracanã, não tem esse negócio de ficar esperando pra pegar banco, primeiro que chegar lá eu vou ter que ir, senão, se não for assim... [...] ainda pela manhã é rápido, agora ali o Inter II não é tão rápido, ainda eu tenho sorte, nunca é assim os horário certo, o Inter II ali no Cabral. É raro eu chegar e o ônibus ainda tá lá, ou tá lá e não tem como você entrar de tão entupido que tá, aí eu espero, dali uns cinco minutos chega outro. (F).

F não utiliza o cartão Metrocard e nem o cartão-transporte da URBS, pagando R\$ 5,50 em dinheiro no embarque em Colombo, e R\$ 6,50¹⁴ no cartão de débito por

¹³ “Moovit, uma empresa da Mobileye, é o líder global em Mobilidade como Serviço (MaaS) e app de mobilidade urbana mais usado do mundo. O Moovit reúne informações oficiais das autoridades e operadores de transporte público junto aos dados da nossa comunidade para oferecer a melhor rota em tempo real”. (MOOVIT INC., 2023).

¹⁴ Segundo a URBS, passagem dos ônibus de Curitiba custam R\$ 6,00 no cartão-transporte e todos os ônibus aceitam pagamento por cartão de crédito e débito com uma taxa de conveniência de R\$ 0,13,

aproximação no retorno em Curitiba. Em ambos os empregos ela recebe vale transporte, sendo de R\$ 12,00 reais por dia, porém, como três vezes por semana ainda se desloca para estudo, possui um gasto extra de três passagens a mais na semana (R\$ 19,50 por semana), gerando um custo de R\$ 78,00 no mês (equivalente a 5,90% de um salário-mínimo).

Sobre a lotação dos ônibus, relata que todos estão sempre lotados. *“Bem lotados, acho que o único ônibus que eu sento é no Campina do Siqueira até o Campo Comprido”* trajeto que leva aproximadamente 15 minutos (12,5% do tempo de trajeto total) *“e pra voltar é pior né, que pra voltar eu pego bem horário de pico, pra voltar é pior”*.

Porém, um dos piores problemas relatados é em relação à segurança dentro dos ônibus. Inclusive, nesse momento se faz necessário o uso da primeira pessoa, uma vez que, o percurso comentado também diz respeito ao me colocar em movimento, inserida no contexto, e fica impossível separar a pesquisadora da mulher, e não relatar o sentimento pessoal que nos acompanhou durante todo o trajeto: o da insegurança, tanto em relação a assaltos quanto ao risco de assédios.

A cara fechada e a linguagem corporal defensiva acabam se tornando muitas vezes a única proteção dentro do ônibus lotado. F já sofreu uma tentativa de furto dentro do ônibus, o que resultou em um corte na mochila que costuma usar (FIGURA 38).

Tanto ida quanto volta, se não ficar ligeira perde tudo. [...] é que se você deixar alguma coisa no bolsinho de trás da mochila é pedir pra alguém mexer, tem aquele negócio que eu falei pra você, de homem, homem mais folgado né? Nunca aconteceu comigo, mas eu já vi várias vezes acontecer [casos de assédio]. Várias vezes, várias vezes. Aí assim pra não gerar muito, aí eu pegava e empurrava a pessoa de perto ou ficava olhando com cara feia pra ver se se tocava, se a pessoa se toca, mas isso é o que mais acontece, não é à toa que chegaram até a matar uma mulher dentro do ônibus. Uma menina que estuda comigo, ela contou pra mim que um rapaz entrou dentro do ônibus que ela tava com um facão aí o povo tudo saiu correndo. Quer dizer, é fácil né? Entrar dentro de um ônibus... muito fácil. Não tem o que fazer, você tá dentro do ônibus, vai se jogar pela janela? Não dá. Ônibus lotado desse jeito, você não vai saber nem de onde veio, nem quem passou a mão, nem... é que hoje ainda tá mais tranquilo, agora tem dias que não... é muito cheio, tem dias que não precisa nem se segurar, o povo mesmo que te segura. Eu não sei hoje como o inter II vai tá, na hora que eu pego ele sempre tá cheio. Na hora de ir”. (F).

o que geraria o valor de R\$ 6,13 por passagem (CURITIBA, 2023), mas, a respondente relatou um custo de R\$ 6,50 no cartão de débito, que segundo ela, decorre da taxa do cartão.

FIGURA 38 – CORTE FEITO EM MOCHILA EM TENTATIVA DE FURTO DENTRO DO ÔNIBUS – COLOMBO, 2023



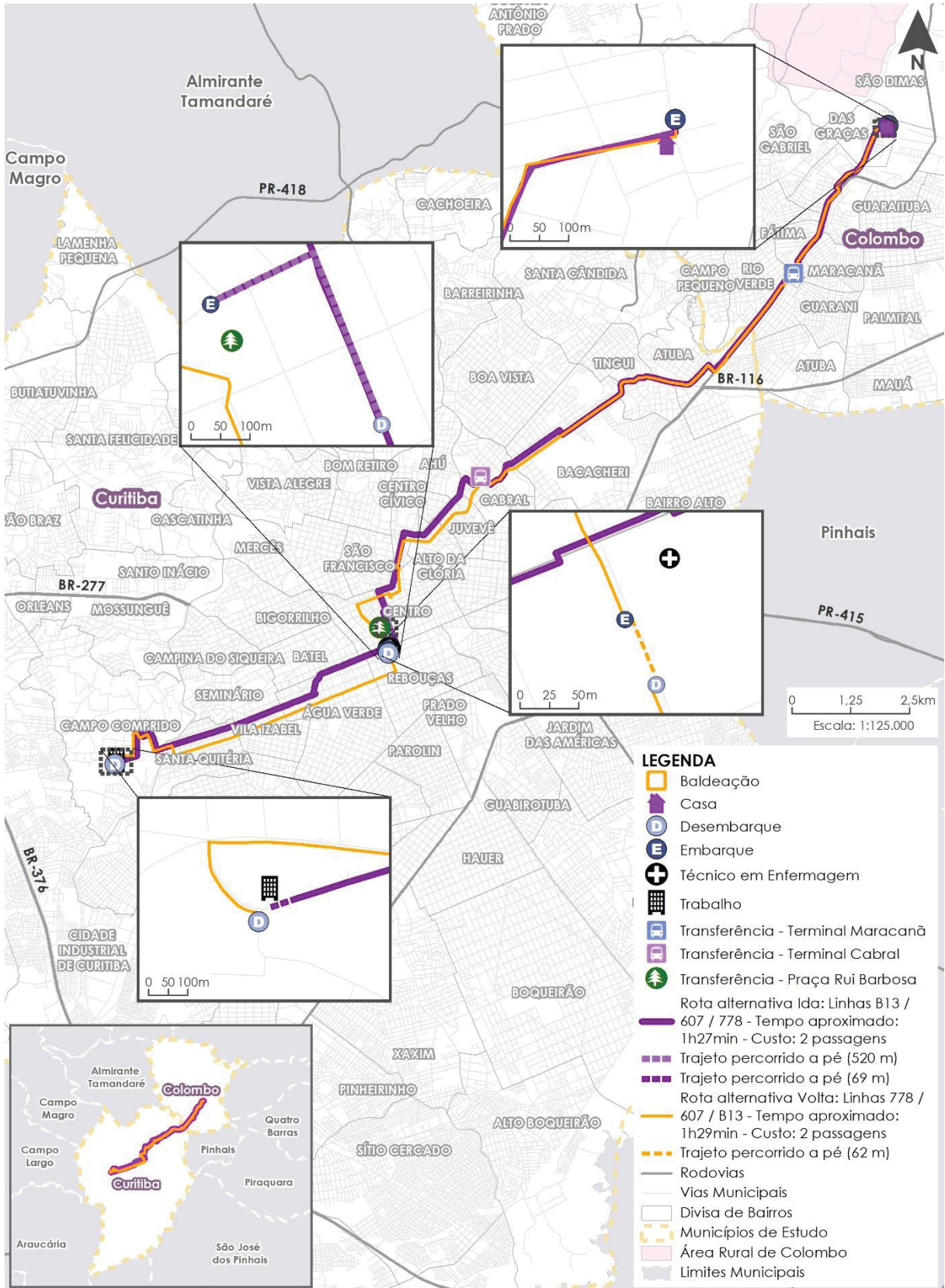
FONTE: Autora (2023).

Ao ser questionada sobre a sua perspectiva de mudança em relação à necessidade de utilizar diversos ônibus para chegar ao local de trabalho, respondeu que não vê solução para melhora, “*eu pra mim solução não tem, tem que acostumar do jeito que tá*”. Em determinado momento, F relata a possibilidade de usar uma outra rota, que ela acredita que, apesar de realizar menos trocas, não é tão eficiente, pois para de ponto em ponto.

Só que eu vou por esse aqui porque esse aqui é mais rápido né? O Centenário/Campo Comprido para tubo por tubo, tubo por tubo, então assim eu gasto 15 minutos a mais se eu fosse com aquele, aí esse aqui como é ligeirinho, ele para nuns 3 tubos só, aí chega no Terminal do Campina do Siqueira. (F).

Além da opção de rota que foi citada, várias outras poderiam ser realizadas, a maior parte delas, com essa mesma questão de número de paradas. Porém, as rotas que seriam mais eficientes e que poderiam fazer com que ela economizasse até 50 minutos no trajeto, são rotas que exigem uma troca de ônibus fora de tubos ou terminais, gerando assim o custo de uma nova passagem (FIGURA 39).

FIGURA 39 - ROTAS ALTERNATIVAS SEM INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA – COLOMBO E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

Apesar de terem carro, devido aos custos, ela e o marido utilizam apenas em dias de chuva. F não tem carteira, portanto, fica dependente da carona do marido quando precisa usar o veículo. Os afazeres de casa são divididos, e as compras de mercado, farmácia e outros ficam normalmente para o esposo, principalmente pelo horário em que ela retorna para casa.

Quando eu tô na escola ele faz tudo. Aí quando eu vou pra casa a gente divide, eu faço a janta, ele lava a louça, ou ele faz a janta, eu lavo a louça. [...] Geralmente é ele que vai [às compras] que eu quase sempre mando mensagem pra ele “ó, vai no mercado e compra isso”, aí eu chego o mercado já, o único perto lá de casa, fecha às 20h, então não dá tempo de ir em casa e voltar pro mercado e se eu descer no mercado já não fica tão perto pra ir pra casa, daí eu mando mensagem pra ele, ele vai. (F).

Ainda assim, mesmo quando volta para casa depois das 23h30, ela é a responsável por organizar a rotina do dia seguinte da filha.

Ontem eu fui pra escola, cheguei em casa da escola, tive que arrumar todas as coisas da minha filha, que daí eu arrumo uniforme, a mochila dela pra ela ir pra escola, as coisas que ela vai levar pra babá. Aí dou banho nela e daí ponho ela pra dormir. Aí eu estudo mais um pouco e vou dormir. Aí de manhã... Hoje eu acordei era 5h30, aí eu arrumo a lancheira dela pra escola, já deixo arrumada e já vou acordando ela. Porque se o pai dela acorda ela, ela fica se enrolando, aí quando eu acordo ela não se enrola, aí ela acorda assim junto comigo, 5h40, aí ela já vai escovando os dentes, lavando o rosto, aí quando ela vai fazendo isso eu vou me arrumando. (F).

Às vezes, devido à rotina de estudos, o dia acaba ainda mais tarde, o que faz com que o tempo no transporte público, quando possível, vire o tempo de descanso. Porém, como já relatado, devido à lotação, raramente F consegue ir sentada.

às vezes quando eu pego o banco nesse ônibus aqui pra vim de lá do Campina do Siqueira eu sempre venho dormindo. Se eu vou direto pra casa né? Porque se eu vou pra escola eu vou com outro ônibus, mas hoje eu vou pra casa aí se pegar banco eu encosto minha cabeça e durmo. Ontem eu fui dormir acho que era 1 hora da manhã. (F).

Ainda no começo do percurso, F relatou que sempre sai de casa com antecedência com medo do risco de imprevistos. “*Sempre saio antes, como é um lugar longe, porque muitas vezes aconteceu de quebrar ônibus, que daí... Eu vou preparada até pra isso*”. E então, no terceiro ônibus do trajeto (023 - Inter 2), seu receio aconteceu e o ônibus quebrou, forçando que todos os passageiros desembarcassem e aguardassem por outro ônibus. Nesse momento, surge novamente a preocupação de

um ônibus extremamente lotado: *“Se vir um pequeno desse a gente vai ter que ir lá do outro lado. Torcer pra vir um ônibus grande. Ó, já era pra gente tá lá no Terminal do Campina do Siqueira”*

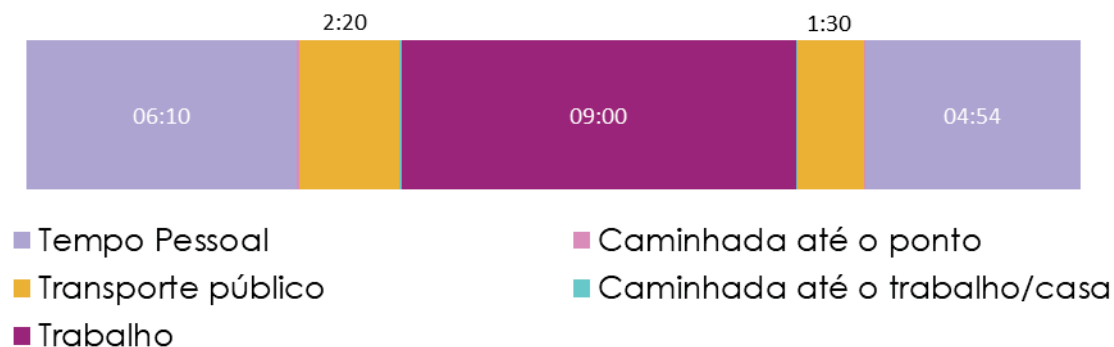
O receio não é infundado e o acontecido não é uma coincidência. F avaliou como péssima a qualidade dos ônibus que pega, *“ou estraga ou tem goteira”*, e relatou outros ocorridos *“aí achei um banco, sentei, só que aquele banco tinha goteira, mas não era goteirinha. Ainda pensei comigo, o único banco que eu pego ainda uma baita de uma goteira na minha cabeça, aí tive que levantar e o banco ficou lá, vazio, um monte de gente em pé”*.

Levou aproximadamente cinco minutos para que outro ônibus (grande) chegasse, possibilitando a continuidade do trajeto. Assim, não houve qualquer impacto no tempo total da viagem, assegurando a oportunidade de sair mais cedo do trabalho, *“conseguir chegar cedo aí consigo sair um pouquinho mais cedo. Tem alguma recompensa por sair cedo de casa”*. Qualquer economia de tempo é essencial para o tempo de lazer e com a família, sendo inclusive determinante para a escolha do emprego, mesmo em detrimento aos custos.

Eu não consigo colocar assim, um roteiro pra eu seguir, é corrido. Não adianta, é corrido, é cansativo. Tem vez assim que eu não consigo responder nem minha mãe direito, nem ligar pra ela consigo, tem vez que passa uma semana. Eu chego minha filha já tá dormindo, as vezes eu nem vejo ela durante o dia, sai ela tá dormindo, chega ela tá dormindo, é bem, bem puxado. [...] É que eu trabalhava de cuidadora no Água Verde. Aí eu sai de lá e comecei a trabalhar lá em Pinhais, eu preferi trabalhar lá até pela carona do meu marido. Porque assim, querendo ou não, os dias que eu pego carona com ele, que eu vou pra casa, eu tenho mais tempo, uma hora a mais. Gasta um pouquinho mais? Gasta, mas... melhor gastar mais do que andar de ônibus. (F).

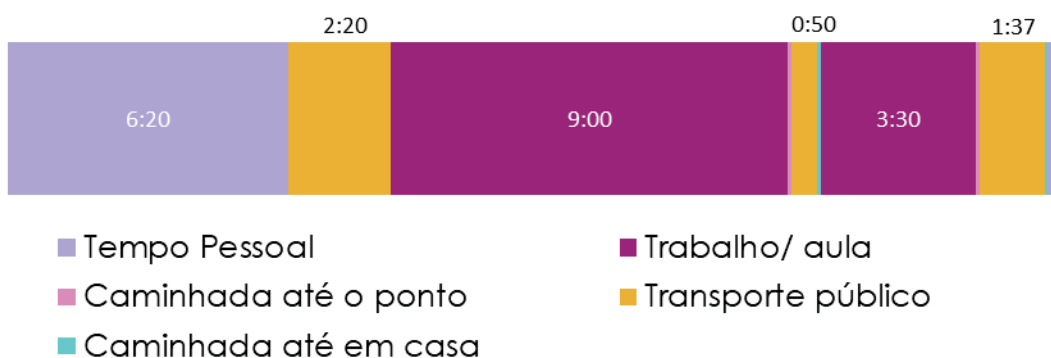
Aparentemente, a conversa fez com que F refletisse sobre sua rotina. Depois de alguns momentos de silêncio, concluiu: *“E é engraçado né, porque a gente sai de casa à noite e chega à noite”*. Nos dias que trabalha em Campo Comprido, F passa 14,60% do seu dia no transporte público (FIGURA 40). Em dias que tem aula, esse percentual sobe para 17% (FIGURA 41). Já, nos dias que vai de carona para Pinhais, essa porcentagem cai para 12,50%, mesmo com o seu trajeto para o curso (FIGURA 42). De qualquer maneira, é irrisório o tempo que tem disponível para outras funções, incluindo dormir, estudar ou ter momentos de lazer.

FIGURA 40 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM CAMPO COMPRIDO E SEM AULA



FONTE: Autora (2023).

FIGURA 41 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM CAMPO COMPRIDO E COM AULA



FONTE: Autora (2023).

FIGURA 42 – DIVISÃO DO DIA DE F – TRABALHO EM PINHAIS E COM AULA



FONTE: Autora (2023).

Ao desembarcar, às 08h10min, ainda disse “*Meu sonho, é sair assim esse horário de casa, que tá calor. Não tá tão frio né?*”. Mas, quando perguntada sobre se mudar de Colombo, disse que não pensa na possibilidade.

É que claro, eu queria morar onde fosse mais acessível pra eu trabalhar, mas eu penso muito na parte da minha filha, a escola dela é boa. É a primeira escola dela, desde 4 anos, então ela já tá acostumada com aquela escola, com os professor... A babá dela, ela tá acostumada com a babá dela desde os 6 meses, que ela tá com babá desde os 6 meses pra eu trabalhar, então ela já tá acostumada. Então se eu for morar em outro lugar, ela vai ter que voltar acostumar com uma escola diferente, com uma babá diferente. Claro que a gente poderia tipo ir morar em Pinhais, é onde meu marido trabalha, eu trabalho, mas e ela? Acho que com 6 anos é muita mudança. Muita, é pior. Que a gente acostuma, a criança é mais difícil de acostumar, que a gente sem conhecer ninguém... Eu não deixo minha filha com quem eu conheci ontem, não deixo. Essa mulher ela cuida dela desde os 6 meses né? (F).

Os locais de desembarque são próximos aos locais de trabalho, contando com iluminação, calçadas em bom estado e, segundo a avaliação de F, segurança, o que ela considera como locais tranquilos por estarem em regiões centrais ou bairros nobres. O ponto de ônibus que desembarca em Campo Comprido (FIGURA 43) fica a 130 metros do local de trabalho, conta com abrigo também sem anteparos laterais e está localizado em uma rua de parede cega de um lado e vegetação do outro, mas encontra-se próximo à esquina de uma rua de grande movimento, tornando o local menos hostil (FIGURA 44). As calçadas são acessíveis e sem desníveis.

Quando perguntada sobre o ponto de ônibus em que embarca e desembarca para ir até o local do curso em Técnico em enfermagem, disse considerar um lugar seguro, por se tratar de um tubo e estar próximo a locais muito movimentados, inclusive no período da noite. *“Que é entre o Shopping Estação e o Shopping Curitiba a escola, daí não tem perigo ali. [bem iluminado e movimentado] principalmente a hora que eu saio”*.

FIGURA 43 – PONTO DE DESEMBARQUE EM CAMPO COMPRIDO – CURITIBA, 2023



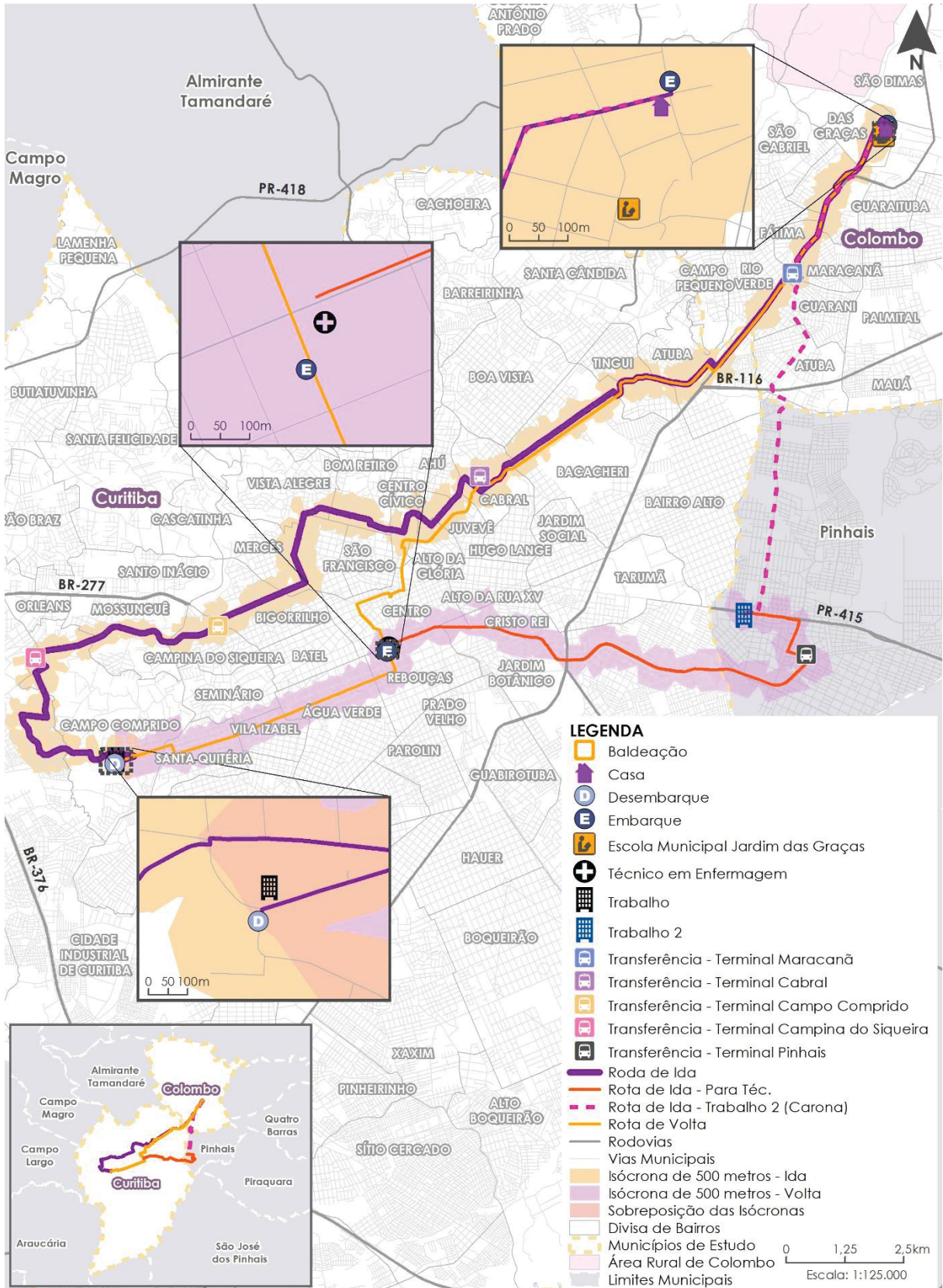
FONTE: Autora (2023).

FIGURA 44 – ENTORNO DO PONTO DE DESEMBARQUE EM CAMPO COMPRIDO – CURITIBA, 2023



FONTE: Autora (2023).

FIGURA 45 – ISÓCRONAS DOS TRAJETOS DE F – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

Em síntese, observa-se que nesse percurso não existem muitos problemas de caminhabilidade, estando todos os destinos dentro da área de abrangência do transporte público. Os que podem ser encontrados, estão no trajeto de embarque em Colombo e dizem respeito à qualidade dos passeios, principalmente em relação à pavimentação, uma vez que, além da existência de pavimentação, os desníveis na superfície exercem uma influência sobre a mobilidade, especialmente para crianças, carrinhos de bebê, idosos e pessoas com deficiência, devido à interrupção da superfície destinada à locomoção (ITDP, 2019). Além disso, também podem comunicar a noção de supervisão das autoridades públicas, colaborando para o reforço da segurança (SABINO, 2019).

Como pontos positivos, se tem a localização dos pontos de ônibus a menos de 300 metros dos locais de chegada e saída e em ruas com movimentação de pessoas, garantindo a vitalidade do espaço (SABINO, 2019). Destaca-se, diferentemente no percurso anterior, a tranquilidade em desembarcar inclusive durante a noite, devido à existência de estabelecimentos que funcionam em horários diversos e, por atraírem movimento, aumentam a segurança das transeuntes.

Por outro lado, são diversos os problemas encontrados no transporte público, estando relacionados à segurança, qualidade, lotação, informação e principalmente à falta de integração temporal do sistema. Vários desses problemas estão relacionados, a insegurança, por exemplo, está condicionada à lotação do transporte, uma vez que o sistema não supre a demanda dos utilizadores, acarretando uma superlotação que propicia que abusadores ajam sem serem identificados.

Além do cansaço do estado contínuo de alerta, a superlotação gera o cansaço de horas em pé, sem conseguir descansar antes da rotina de trabalho. Portanto, a integração operacional para o percurso está muito abaixo do necessário para que supra a demanda do serviço. Em paralelo a isso, está a falta de qualidade dos ônibus, não havendo uma confiabilidade operacional no sistema, tornando o deslocamento ainda mais desconfortável e imprevisível.

A conclusão sobre a falta de informação vem da busca da pesquisadora por rotas alternativas, que resultou em informações diversas a depender da fonte, uma vez que não existe um *site* ou aplicativo que apresente as informações sobre rotas e tarifas de maneira eficiente e adequada. Durante as pesquisas, foram encontradas rotas mais eficientes do que a realizada pela respondente, as quais talvez ela desconheça a possibilidade, caracterizando uma barreira tecnológica, já que houve

uma limitação em relação ao conhecimento das informações que poderiam ser obtidas por meio dos *sítes* e aplicativos (JIRÓN, 2017).

Porém, como demonstrado anteriormente, a principal falha identificada no transporte público para esse percurso está relacionada à inexistência da integração temporal no sistema, uma vez que, com uma caminhada de até cinco minutos entre um ônibus e outro, algumas rotas seriam capazes de poupar 50 minutos do tempo de trabalho não remunerado do dia de F em relação ao atual trajeto realizado.

4.3 R, SÃO DIMAS

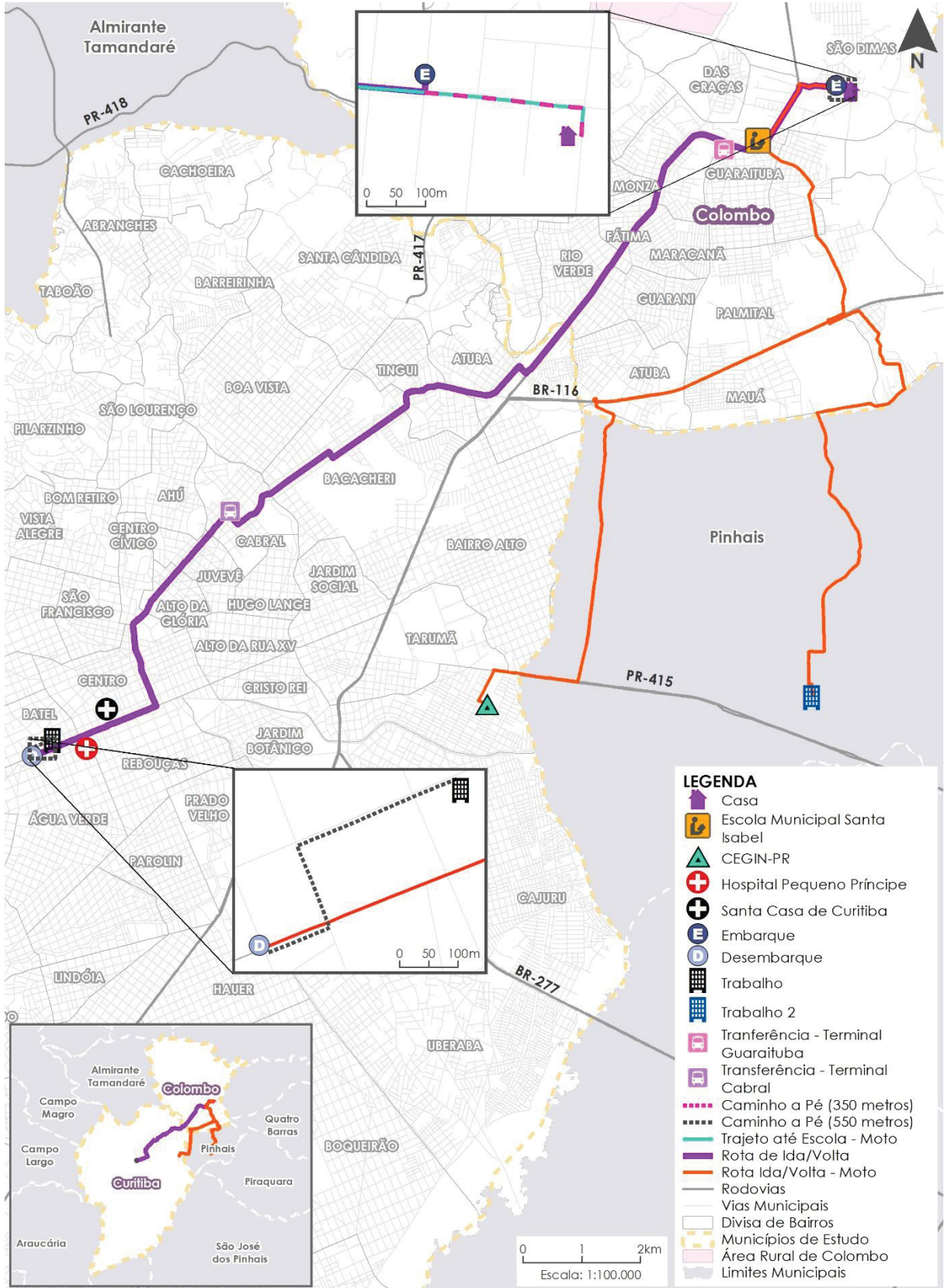
R, 36 anos, moradora do bairro São Dimas. Mãe solo, mora com a filha de 9 anos no mesmo terreno dos pais. R trabalha em dois locais e relatou que, cada vez mais, tem priorizado ir trabalhar de moto, que é emprestada de seu pai.

Todos os dias R sai de casa às 7h30 para levar sua filha até a escola de moto, trajeto que leva em média 5 minutos, sendo de 2,3km. A filha retorna para a casa de van, uma vez que R já está no trabalho, e fica sob os cuidados da mãe de R até que ela retorne no fim do dia.

Após deixar a filha na escola, retorna para casa, devolve a moto ao pai, e então vai andando até o ponto de ônibus, localizado a 350 metros de sua casa. Nas terças e sextas, as linhas utilizadas são a B38- São Dimas, B05- Guaraituba/Cabral e 203 – Santa Cândida/Capão Raso, realizando transferências nos terminais Guaraituba e Cabral, e ainda uma caminhada de 10 minutos até seu local de destino.

As segundas e quartas, segue direto com a moto até Pinhais, levando entre 25 e 30 minutos. Nas quintas, R trabalha meio período, para conseguir acompanhar a filha nas consultas e atividades esportivas (FIGURA 46).

FIGURA 46 – TRAJETO REALIZADO POR R – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

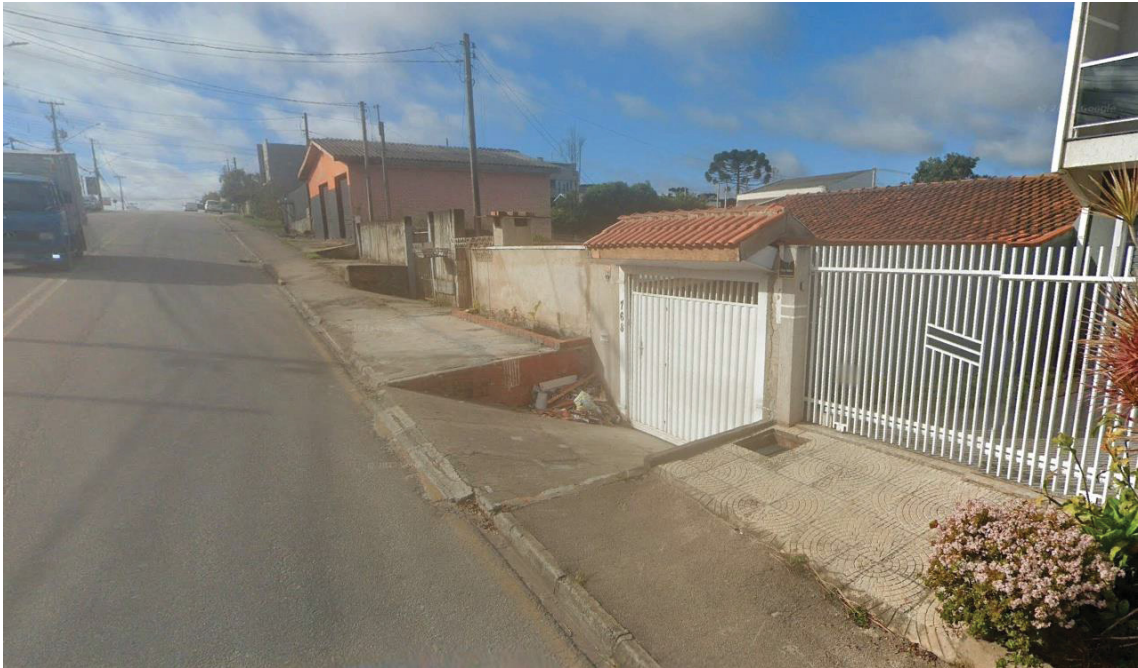
Os problemas de caminhabilidade do trajeto até o ponto de ônibus alteram-se ao longo das quatro quadras. A rua em que R mora não tem pavimentação e nem calçadas, e as fachadas na via são inexistentes. A primeira quadra tem um muro cego de um lado da via, e um grande terreno vazio do outro (FIGURA 47). Nas quadras seguintes o espaço se modifica. As residências passam a ter fachadas voltadas para via, há a presença de alguns comércios vicinais, a rua é pavimentada e existem calçadas, porém, com continuidade interrompida por acessos de veículos (FIGURA 48).

FIGURA 47 – LOCAL DA RESIDÊNCIA DE R – COLOMBO, 2023



FONTE: Autora (2023).

FIGURA 48 – DESCONTINUIDADES DEVIDO ÀS RAMPAS DE ACESSO DE VEÍCULOS – COLOMBO, 2023



FONTE: *Google Earth* (2023).

A percepção de R sobre o trajeto é de “*calçadas mal-acabadas, quebradas, com buraco*”. Considera que a iluminação é “mais ou menos”, mas diz serem perigosos os trajetos até o ponto de ônibus, tanto de casa até o ponto de embarque, quanto do desembarque até o trabalho. “*Se chover muito molha. É um pouco perigoso, pessoas já foram assaltadas*”. O ponto de ônibus de embarque possui cobertura, mas, não há local para se sentar e, assim como os outros, não possui anteparos laterais. Fica localizado em uma rua com longas paredes cegas dos dois lados da rua, dificultando rotas de fuga. A calçada, apesar de com revestimento, não possui faixa livre adequada, estando postes e até mesmo o ponto de ônibus no meio da rota de passagem de pedestres (FIGURA 49).

FIGURA 49 – PONTO DE EMBARQUE DE R – COLOMBO, 2023



FONTE: Autora (2023).

A principal reclamação de R sobre os ônibus é de estarem sempre lotados, precisando ir sempre em pé. Ela acredita que mais horários de ônibus ajudariam a tornar seus trajetos melhores, mas, ainda assim, não acha que solucionaria seus problemas de mobilidade, que consistem principalmente na necessidade de realizar trajetos diversos em um mesmo dia, fazendo com que opte cada vez mais por realizar todos os seus percursos de moto.

É tão difícil sair de Colombo pra ônibus em Curitiba nas distâncias que eu trabalho, que dá 20, 25 km, que eu não tenho ido de ônibus, tenho só ido de moto. Porque você tem que sair muito cedo, duas vezes por semana minha filha tem treino, eu preciso sair do trabalho agilizada, vir em casa pegar ela, levar pro treino... Tudo que a gente mora em Colombo e vai fazer em Curitiba realmente é bem mais difícil sabe? (R).

Os trajetos poligonais e as demandas dos trabalhos de cuidado fazem com que o transporte público se torne ineficiente para cumprir com seus horários. A filha possui treinos de ginástica duas vezes por semana e ela faz tratamento na Santa Casa em Curitiba.

Eu saí de casa era 5h da manhã, fui pra enfrentar fila lá no Pequeno Príncipe que minha filha tinha consulta, depois da consulta eu fui trabalhar, do trabalho eu passei consertar o celular dela, fui na ginástica, que aí a ginástica começa 16h, cheguei em casa mesmo de moto cheguei em casa já era 18:30. Então

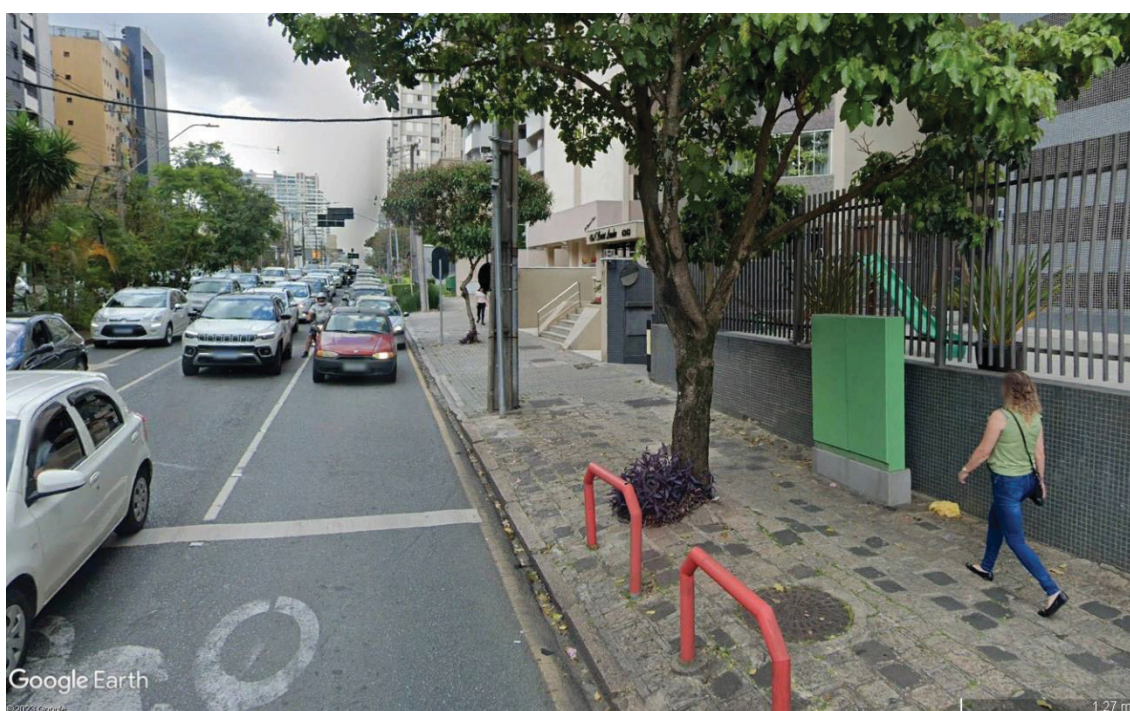
se eu não fizer de moto, não tem como né? Não tem condições. É muita coisinha assim né. (R).

R acredita que, mesmo precisando lidar com pessoas estressadas e mal-educadas no trânsito, e por vezes tendo mais gastos do que ônibus, a moto traz um “gasto” menor de tempo para chegar ao trabalho e retornar para casa.

Aí de ônibus eu não dou conta essas duas vezes por semana, conseqüentemente por ônibus ser muito lotado, muito cheio aqui, eu optei por ir todos os dias de moto, tem umas situações que a gente acaba gastando um pouquinho mais de gasolina, mas a comodidade, conforto, é bem melhor de moto do que de ônibus. (R).

Do seu ponto de desembarque até o trabalho, são 550 metros de caminhada, distância acima do máximo recomendado (ITDP, 2017). O desembarque é realizando dentro do tubo, em uma via de grande movimento no bairro Batel. As ruas são de grande movimento, com calçadas largas e revestimento uniforme (FIGURA 46).

FIGURA 50 – CALÇADA NO DESEMBARQUE DE R – CURITIBA, 2023



FONTE: Google Earth (2023).

Em síntese, os problemas de caminhabilidade estão relacionados ao trajeto de embarque no município de Colombo, principalmente relacionados à qualidade das calçadas, com problemas que já foram relatados anteriormente como a continuidade

e a acessibilidade. Como agravante, tem-se o bloqueio da faixa livre, que é fundamental para garantir o acesso de pessoas em cadeiras de rodas e mulheres realizando serviços de cuidado, como carregar compras, levar carrinhos de bebê ou acompanhar terceiros (SABINO, 2019).

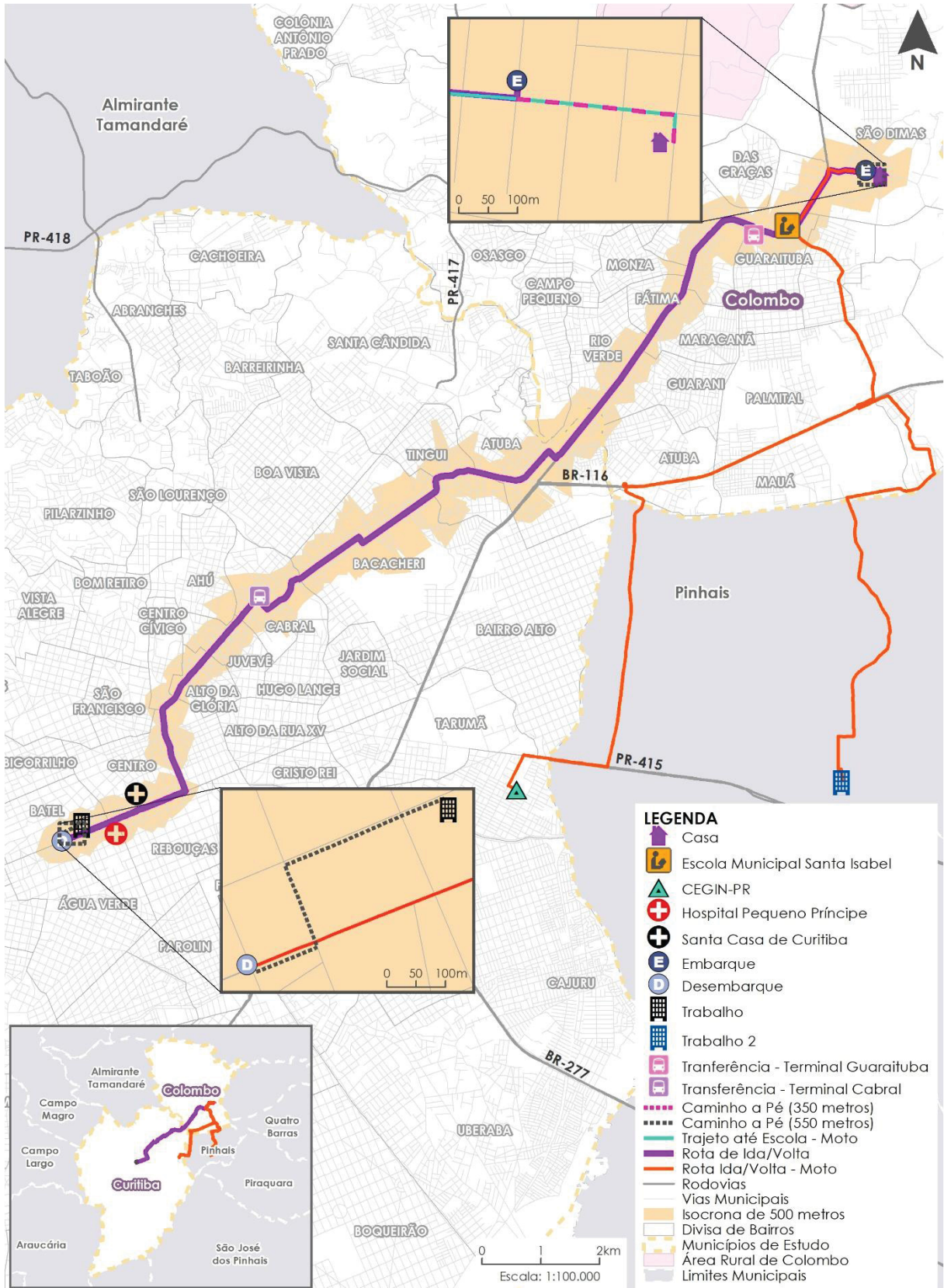
Outro ponto é a falta de transparência nas fachadas, para que se estabeleça conexão visual entre o privado e o público. Essa visibilidade entre público e privado assume um papel significativo na segurança de mulheres e meninas nas vias urbanas. O ato de ver e ser vista, aumenta a sensação de segurança, e para além disso, quanto mais indivíduos observam do espaço público, maiores são as possibilidades de intervenção em caso de incidentes (SABINO, 2019). Por outro lado, a existência de usos mistos, tanto nos trajetos de embarque, quanto de desembarque, melhora a percepção de segurança do ambiente.

Porém, constata-se que a principal dificuldade dos trajetos, está relacionada à incapacidade do transporte público em atender as demandas de um deslocamento poligonal, típico daquelas que são responsáveis por serviços de cuidado. Por trabalho de cuidado entende-se o trabalho não remunerado realizado para crianças e outras pessoas dependentes (JIRÓN, 2017), nesse caso, para a filha de F.

A mobilidade ligada aos cuidados apresenta novos arranjos na organização da rotina diária. Em algumas situações, essa dinâmica é resolvida ao colocar uma carga adicional nas redes familiares; em outras, a partir da comercialização dos serviços de cuidado (JIRÓN, 2017). Nesse caso, a carga adicional fica com uma segunda mulher, a avó. Em outros momentos, implica em uma adaptação dos horários de trabalho, não de acordo com suas necessidades, mas sim com as necessidades de filha, sendo o que Jirón (2017) considera uma estratégia de mobilidade para enfrentar o cuidado.

Como observado na FIGURA 51, a escola em que estuda a filha de R encontra-se dentro da isócrona da linha que ela utiliza para trabalhar, portanto, caso houvesse integração temporal e operacional no transporte público, ela poderia deixar sua filha na escola ao ir trabalhar, poupando um trajeto. Assim como esse exemplo, outros serviços de cuidado poderiam ser feitos se houvesse integração temporal. Sendo essa, novamente, uma limitação organizacional na mobilidade feminina.

FIGURA 51 - ISÓCRONA DO PERCURSO DE R – COLOMBO, PINHAIS E CURITIBA, 2023



FONTE: Elaborado pela autora (2023) com base em dados georreferenciados de COLOMBO (2023), COLOMBO (2022), CURITIBA (2023), IBGE (2021), IPPUC (2018) e IPPUC (2023).

4.4 ATRIBUTOS SENSÍVEIS AO GÊNERO FEMININO

As análises aqui propostas permitem abrir questões e produzir reflexões sobre o observado no trajeto com as mulheres respondentes, sem a pretensão de generalizações. Evidenciam-se situações que foram vivenciadas e observadas nos espaços apresentados, e que podem auxiliar a compreender o cotidiano dessas mulheres e abrir espaços para definições de políticas públicas que estejam de acordo com as reais dificuldades vividas. Assim, em consonância com a pesquisa de satisfação realizada no Plano de Mobilidade Urbana de Colombo (2022), os percursos comentados comprovaram a falta de acessibilidade e as péssimas condições das calçadas de Colombo. Também se reiterou os problemas com a iluminação pública.

Outro dado confirmado foi o da viagem pendular, inclusive para mais de um município da RMC, necessitando de mais de uma transferência em terminais. Em relação à satisfação do transporte público, também foram confirmados os problemas de frequência e lotação dos ônibus, e, por outro lado, se escancarou a falha da pesquisa ao perguntar sobre segurança no transporte, uma vez em observou-se a falta de segurança dentro do ônibus como um dos principais problemas identificados nos percursos.

Em uma síntese geral, observaram-se limitantes em todos os atributos analisados. Na dimensão espacial-territorial, em relação às barreiras físicas, as faixas livres, que deveriam estar desobstruídas e ter uma dimensão que comporte o fluxo de pessoas com condições de mobilidade e ritmos de caminhada diversos adequadamente (SABINO, 2019), apresentam obstáculos, como o próprio ponto de ônibus, e por vezes, nem existem. Pisos com uma materialidade que não provoque instabilidade ao caminhar (SABINO, 2019), só foram observados no município de Curitiba, e ainda assim, não em todos os trajetos.

A conectividade por permeabilidade aconteceu no mesmo trajeto em que falhou no acesso ao transporte público, portanto, a metrópole não favorece um caminhar em rede (SABINO, 2019). As edificações em Colombo não oferecem fachadas ativas e nem mesmo rotas de fuga, enquanto Curitiba oferece apenas nas áreas centrais, que condensam o uso misto. Em relação aos pontos de ônibus, a maior parte deles existe, porém não em condições ideais. Dessa forma, os percursos acarretaram barreiras relacionadas com a distância percorrida e as características físicas dos espaços (JIRÓN, 2017).

O design urbano é uma das principais ferramentas para aprimorar tanto a interdependência quanto o cuidado. Dada a relevância da caminhada na mobilidade, seja como principal forma de locomoção ou como parte de um percurso intermodal, há aspectos essenciais a serem levados em conta. No entanto, esses fatores muitas vezes não são incorporados nas políticas públicas de transporte (JIRÓN, 2017).

As limitações relacionadas ao transporte público, na dimensão política-cultural, são resultado de uma gestão fragmentada e submissa a interesses empresariais. Na prática, a RIT não opera de forma metropolitana e é baseada na capacidade das empresas de ônibus, levando a tarifas elevadas, ônibus lotados e um crescimento desconexo da rede (STORCK, 2023).

Em relação à integração física, tem-se rotas com deslocamentos acima de 500 metros de distância do ponto de ônibus (ITDP, 2017) e, portanto, fora da área de abrangência. Além disso, os pontos de ônibus não protegem contra intempéries. Observa-se que, em relação à integração física, o sistema em Colombo é muito mais ineficiente que o de Curitiba.

Em relação à integração tarifária, observam-se as piores falhas de acessibilidade do sistema de transporte da Região Metropolitana. Para além do discurso de um sistema unificado, com terminais de transbordo eficiente, observa-se um sistema desconexo, com tarifas e cartões diferentes para os diferentes municípios e sem a possibilidade de integração temporal, que seria capaz de favorecer os deslocamentos curtos e em cadeia, que, trata-se de uma estratégia de mobilidade para enfrentar os desafios de cuidado, favorecendo a realização de viagens multipropósito (JIRÓN, 2017).

Já a integração operacional, por causa ou consequência da ineficiência da integração tarifária, não realiza rotas mais racionais, com menor tempo de espera entre linhas, para percursos fora do padrão de viagem pendular em hora-pico. Essa limitação afeta os deslocamentos das mulheres de maneira significativa, pois mesmo sendo elas mais da metade dos usuários, e dependendo muito mais do transporte público, em muito mais horários, devido a quantidade de viagens que realizam (JIRÓN, 2017), suas necessidades são desconsideradas.

Essas barreiras no transporte público implicam em limitações financeiras, organizacionais, temporais e tecnológicas. Para Jirón (2017), a tarifação deve levar em consideração viagens mais curtas, encadeadas e que podem até mesmo combinar

diferentes meios de transporte e deslocamentos a pé que muitas mulheres costumam fazer, o que representa custos adicionais.

Vale também destacar que a ausência de alternativas de transporte coletivo eficientes e as más condições de infraestrutura e segurança para pedestres e ciclistas têm resultado não apenas em estímulo ao uso do automóvel, mas, em muitos casos, na única opção viável (STORCK, 2023).

As barreiras simbólicas, na dimensão social-econômica perpassam pelo medo, insegurança, estresse, cansaço e a vontade de deixar de utilizar o transporte público, mesmo que isso acarrete barreiras de habilidade, como saber dirigir ou ter carteira de motorista, levando a uma dependência a terceiros. A insegurança acontece em todos os espaços e em todos os horários, o estresse é decorrente de uma barreira temporal, causada pela superexploração das mulheres que para além do trabalho remunerado, tem os custos do trabalho não remunerado (BARRAGÁN; LANG; CHÁVEZ; SANTILLANA, 2020), incluindo o tempo de deslocamento. Observa-se, ainda, a falta de disponibilidade de serviços públicos de cuidado no município de Colombo, reforçando a invisibilidade dos trabalhos de cuidado nas abordagens políticas, agravando a desvalorização do tempo dessas mulheres (BARRAGÁN; LANG; CHÁVEZ; SANTILLANA, 2020).

Em resposta a um sistema que é pouco inclusivo, razoavelmente acessível e nem um pouco seguro, as intervenções necessárias passam por horários flexíveis, uma coordenação adequada do fluxo de ônibus, linhas com distâncias curtas, serviços públicos de cuidado de crianças, informações unificadas de toda a região metropolitana ao usuário, resolução de problemas de superlotação no transporte público, integração temporal ou tarifa zero e treinamento de gênero para motoristas. (JIRÓN, 2017).

Acompanhar essas mulheres em um dia de sua rotina e ouvi-las em suas atribuições permite perceber que há uma grande parcela da população esquecida e invisibilizada. São mulheres que saem de seus lares para realizar seu trabalho com o objetivo de garantirem melhores condições de vida a si e a seus familiares, mas pagam um alto preço, pois a cidade não as vê e as políticas públicas não atendem às suas necessidades básicas e legais, pois o direito de ir e vir possui barreiras físicas, econômicas e ideológicas.

Assim, observa-se a interseccionalidade entre gênero, espaço e pobreza, uma vez que a pobreza é vivenciada nas diferentes formas de privação e revela a

complexidade das dinâmicas sociais nas políticas urbanas. A fragmentação e segregação tornam-se evidentes não apenas nos indicadores socioeconômicos, mas também no acesso real da população às ofertas urbanas (CZYTAJLO, 2013).

As mulheres, acompanhadas em seu trajeto diário, são afetadas em sua integridade física ao utilizarem transportes superlotados e sem segurança, o caminho que percorrem a pé não possibilita um caminhar seguro e confortável, a cidade não lhes oferece a possibilidade de, ao voltarem para suas casas, terem a possibilidade de paradas para compras ou outras necessidades. A vida urbana que possuem é de um longo deslocamento de casa para o trabalho, e vice-versa.

Nesse sentido, a convergência entre cidade e gênero expõe as desigualdades no acesso às oportunidades urbanas, particularmente afetando mulheres pobres e suas famílias, manifestando-se em condições habitacionais precárias, falta de segurança, degradação ambiental e oferta inadequada de serviços e equipamentos urbanos (CZYTAJLO, 2013).

A exclusão, sendo material, subjetiva e simbólica, demanda lutas não apenas pela igualdade, mas pelo reconhecimento das diferenças. A construção do espaço urbano, muitas vezes orientada para restringir mulheres a papéis familiares, revela-se nas divisões espaciais, no desenho de espaços públicos e na falta de serviços que promovam a relação da vida comunitária, familiar e laboral (CZYTAJLO, 2013).

Assim, não se percebe por parte do Estado o endosso da função social do espaço urbano como um local de convivência capaz de promover os objetivos de uma sociedade democrática (GEHL, 2013). Ao mesmo tempo em que se consolida a presença das mulheres como formadoras e ocupantes do espaço urbano como exposto por Casimiro (2017), também se fortifica o apresentado por Sebalhos, Flores e Coelho (2019) em relação à insegurança das mulheres fora de suas casas, não se sentindo bem-vindas nem no espaço público e muito menos dentro do transporte coletivo.

O receio, a violência e a falta de segurança integram a realidade das mulheres que trabalham na Região Metropolitana de Curitiba. As condições de infraestrutura nos bairros de Colombo e a localização das paradas de ônibus, tanto no município de Colombo quanto em Curitiba exercem um papel crucial na percepção de insegurança, restringindo as escolhas, o poder e as oportunidades econômicas (KERN, 2021). Assim como colocado por Gonzaga (2004), observou-se nas conversas que a maneira como a cidade se organiza incide diretamente na gestão do tempo das mulheres,

sendo determinante na escolha de residências, acesso a serviços e trajetos, sendo os responsáveis pelas interações desgastantes com ambiente urbano.

É de extrema relevância assegurar para esse grupo de mulheres invisibilizadas deslocamentos eficazes, reduzindo as distâncias necessárias para o trabalho, estudo e acesso aos serviços essenciais. Sem essa garantia, persiste a exclusão social. Conforme Moura e Firkowski (2014) enfatizam, é essencial identificar, situar e enfrentar as injustiças socioespaciais relacionadas ao acesso à terra urbana.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar as dificuldades de mobilidade de mulheres moradoras de Colombo que realizam seus deslocamentos até Curitiba, observa-se que a falta de investimentos e planejamento resultam não só na restrição da liberdade e do acesso das mulheres pelo medo de circular, mas também pelos custos, sejam esses de dinheiro ou de tempo. A ineficiência do transporte público obriga que mulheres da região metropolitana optem por outros meios de transporte, mesmo que isso as tornem reféns de parentes e cônjuges. Além disso, mantém o ciclo insustentável em que a falta de qualidade do transporte coletivo leva ao transporte individual motorizado.

Por outro lado, aquelas que ainda assim precisam submeter-se a um sistema sem infraestrutura adequada deparam-se com a violência de gênero atingindo sua integridade física e sua subjetividade. Dentro do ônibus, devido à superlotação e à falta de segurança, veem como única alternativa de proteção o próprio corpo, evitando o contato, mudando a expressão e se mantendo alerta, colocando na vítima a obrigação de se proteger, como se a responsabilidade pelo assédio fosse sua.

Isso não implica em afirmar que a boa imagem do sistema de transporte público em Curitiba seja inteiramente enganosa, porém, esse modelo de estrutura dá prioridade à obtenção de lucro ao invés de buscar aprimorar a mobilidade (STORCK, 2023).

Quando no espaço público, confirmou-se que a mulher opta pelos percursos com base na segurança proporcionada por essas rotas, em vez de ser guiada estritamente pela distância. Além disso, a falta de caminhabilidade, principalmente dentro do município de Colombo, mas também dentro do município de Curitiba, dificulta ainda mais o acesso aos espaços, inclusive ao transporte público. O percurso foi feito com mulheres jovens e sem mobilidade reduzida, e talvez esse recorte exista justamente porque são essas as mulheres que conseguem superar a falta de acessibilidade para utilizarem-se dessas infraestruturas.

Observa-se a existência dessas mulheres ocupando e construindo a metrópole sem que os espaços sejam pensados para elas. Elas trabalham para aqueles que ocupam os espaços adequados e com infraestrutura, enquanto para reproduzir sua força de trabalho devem subtrair o tempo de deslocamento do tempo

de não-trabalho, sendo um fator adicional no esgotamento da sua capacidade laboral. Somam-se a esses trabalhos, os trabalhos de cuidado e não remunerados.

Nesse sentido, entende-se que o transporte metropolitano não atende aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Mesmo a trabalho, observa-se que os percursos são diversos, dependem de inúmeras transferências e não favorecem que outros percursos sejam realizados, portanto, não existe equidade no acesso ao transporte público coletivo. Muitos ônibus não têm qualidade, não suprem a demanda e não possuem frequência adequada à rotina dessas mulheres, sendo assim, não seguem o princípio de eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.

A insegurança é constante, seja nas vias, seja dentro do transporte público. Então, o princípio de segurança nos deslocamentos é ineficiente. As calçadas, principalmente em Colombo, não possuem caminhabilidade. Dificultam o acesso de cadeirantes, idosos, crianças e carrinhos de bebê, então não há equidade no uso do espaço público de circulação. A ausência de uma integração temporal no sistema não condiz com a diretriz de mitigação dos custos sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas na cidade.

Então, a metrópole de Curitiba não é democrática, acessível e segura para as mulheres que moram em Colombo e trabalham não só no município de Curitiba, mas também em outros municípios da região metropolitana. Confirma-se a afirmação de que a metrópole só irá se tornar democrática ao acesso das mulheres mediante a adequada representação da diversidade da sociedade nas políticas públicas. Isso implicará na transformação da estrutura urbana, compreendida como uma entidade interligada de componentes, em que a modificação de um elemento resulta na modificação do conjunto como um todo (GONZAGA, 2011).

A intrínseca relação que existe entre as mulheres e os espaços urbanos deve ser reconhecida por parte das instâncias governamentais, políticas e econômicas, de forma que é fundamental abordar a mobilidade urbana como um direito à cidade para a mulher, com o intuito de assegurar um ambiente urbano que seja inclusivo e equitativo (CASIMIRO, 2017).

Ao entender a negligência das maneiras de habitar e vivenciar o espaço urbano das mulheres (FALÚ, 2020), a omissão de dados relacionados a gênero nas políticas do transporte público e as desigualdades econômicas geradas pelos salários díspares e a pobreza de tempo, entende-se que a pesquisa abre o debate para outras

questões, como redes de apoio necessárias para que essas mulheres possam exercer o trabalho na região metropolitana, o tempo gasto com trabalhos não remunerados como os trabalhos de cuidado e o próprio deslocamento (economia feminista), a ausência de oportunidade de trabalho bem remunerado no município de moradia, as dificuldades de acesso de mulheres com mobilidade reduzida, e até mesmo a oportunidade de moradia digna e segura com valores acessíveis para que essas mulheres possam usufruir de infraestrutura adequada, sem abrir mão da qualidade de vida que desejam para si e seus filhos.

Identifica-se como primordial a qualificação de áreas de circulação a pé e a implementação de rotas acessíveis, como já proposto pelo Plano de Mobilidade de Colombo. Também se concorda com a adição de linhas de transporte público dentro do município de Colombo (COLOMBO, 2023). Porém, entende-se que para que a situação seja revertida, ações devem ser tomadas para além da adequação de infraestruturas.

Primeiramente, é necessário que as políticas na região metropolitana sejam pensadas de maneira integrada, como um território único (FREITAS; MOURA, 2023), e que isso reflita nas rotas, paradas, tarifas e integrações (temporais, físicas e operacionais) do transporte público. Em paralelo a isso, mais do que levar em consideração a perspectiva de gênero nas decisões, é indispensável a participação de mulheres nas tomadas dessas decisões, tanto dentro dos órgãos responsáveis quanto consultadas em um planejamento com processo participativo da população.

A partir disso, promovendo a igualdade de gênero dentro das decisões sobre o espaço urbano e entendendo as reais necessidades de diferentes mulheres sobre rotas, frequências, espaços e infraestruturas, deve-se pensar nas propostas de mobilidade urbana, como os horários dos ônibus, as linhas e fluxos entre elas, a maneira de se promover o acesso às informações independente da habilidade com a tecnologia e a destreza dos funcionários do transporte público para lidar com situações relacionadas ao gênero. Em relação aos custos financeiros, entende-se que no transporte público, enquanto um direito público, deva ser implementado uma política de tarifa zero na região metropolitana.

A mobilidade, sendo parte indissociável dos outros fatores urbanos, também é influenciada por outras decisões. Portanto, também deve-se pensar na geração de empregos dentro do município de moradia, para melhorar a renda e diminuir os deslocamentos e assim o trabalho não remunerado. Os equipamentos públicos de

educação e cuidado também devem ser ampliados, para que uma mãe possa ir trabalhar com a garantia de que o Estado está zelando por seus filhos, e assim se reduza a necessidade de mulheres ficarem dependentes de horários flexíveis ou uma rede de apoio confiável e consolidada.

Há, ainda, um longo caminho a ser percorrido. Aqui, se trouxe um pequeno recorte das mulheres afetadas, da situação e das proposições possíveis. Esse é o início da discussão. A democracia, segurança e acessibilidade da metrópole para mulheres ainda depende de muita pesquisa, muito debate, muita participação feminina e principalmente, de muita luta. “Tudo que temos foi conquistado; nada que teremos no futuro será entregue sem luta” (KERN, 2021, p. 162).

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA DE ESTUDOS METROPOLITANOS DO PARANÁ - AMEP. **Como fazer o cartão Metrocard**. 2023(a). Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/Como-fazer-o-cartao-Metrocard>. Acesso em: 20 jun. 2023.
- AGÊNCIA DE ESTUDOS METROPOLITANOS DO PARANÁ – AMEP. **Linhas e horários dos ônibus metropolitanos**. 2023(b). Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/Linhas-e-Horarios-dos-Onibus-Metropolitanos>. Acesso em: 20 jun. 2023.
- AGÊNCIA DE ESTUDOS METROPOLITANOS DO PARANÁ – AMEP. **Apresentação**. Disponível em <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/Apresentacao>. Acesso em: 20 jun. 2023.
- ALEMANY, Carme. Violências. *In: Dicionário crítico do feminismo*. HIRATA, Helena; LABORIE, Françoise; DOARÉ, Hélène Le; SENOTIER, Danièle (org.). São Paulo: Editora FEU, 2009.
- BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES; SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Guia TPC - orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de Transporte Público Coletivo**. 2018.
- BARRAGÁN, Alba Margarita Aguinaga; LANG, Miriam; CHÁVEZ, Dunia Mokrani; SANTILLANA, Alejandra. Pensar a partir do feminismo: críticas e alternativas ao desenvolvimento. *In: HOLLANDA, Heloisa Buarque de; (Org.) Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais*. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020. 384 p.
- BARTHOLOMEU, Matheus Cavalcanti. **A metropolização do espaço segundo Sandra Lencioni: abordagem, características e dimensões**. XVI Simpurb. 2019. Espírito Santo, ES.
- BELLO, Enzo; BELEZA, Larissa. As mulheres no espaço urbano brasileiro: o direito à cidade como alternativa a um cenário de violações de direitos humanos. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 741-764, fev. 2020. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/43724>>. Acesso em: 14 out. 2021.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF. 4 jan. 2012.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB). **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno->

de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 04 fev. 2021.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. **Encuentro de Geografos de America Latina**. V.6, p. 1-9, 1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 412-424, dez. 2020. ISSN 2179-0892.

CARNEIRO, Mariana; TOLEDO, Juliana; MARCELINO, Aurélio; ORRICO, Romulo. **Espraiamento urbano e exclusão social**: uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. *EURE*, vol 45, nº 136, setembro, 2019, pp. 51-70.

CARNEIRO, Sueli. Enegrecer o feminismo: a situação da mulher negra na América Latina a partir de uma perspectiva de gênero. *In*: HOLLANDA, Heloísa Buarque de. (Org.) **Pensamento Feminista**: conceitos fundamentais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019.

CASIMIRO, Lígia Maria Silva Melo de. As mulheres e o direito à cidade: um grande desafio no século XXI. *In*: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico - IBDU. **Direito à Cidade**: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

CERQUEIRA, Jéssica Tavares. Mulheres que atravessam a cidade. 2017. *In*: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico - IBDU. **Direito à Cidade**: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose de S. Afeto e emoção – sentimentos e sensorialidade: as pessoas com deficiência em seus trajetos urbanos por algumas cidades – a realidade brasileira. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**. Nº 6, junho 2018.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. **Plano de mobilidade de Colombo**. 2022. Disponível em: http://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122_p3_Diagnostico-e-Prognostico_parte-2_v3.Pdf. Acesso em: 21 jun. 2023.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. **Plano de mobilidade de Colombo**. 2023. Disponível em: https://portal.colombo.pr.gov.br/downloads/urbanismo/pmu/122_CADERNO%20SINTESE_FINAL.pdf. Acesso em: 21 jun. 2023.

COLOMBO. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Humano e Habitação. **GeoPortal Colombo**. 2023. Disponível em: <https://colombo.ctmgeo.com.br:10085/geo-view/index.ctm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE - CEPAL. **Territorio e igualdad**: planificación del desarrollo con perspectiva de género. Naciones Unidas, 2016.

CORTÉS, José Miguel G. **Políticas do espaço**: arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Editora Senac, 2008, 215 p.

CURIEL, Ochy. Construindo metodologias feministas a partir deiferiríamos decolonial. *In*: HOLLANDA, Heloisa Buarque de; (Org.) **Pensamento feminista hoje**: perspectivas decoloniais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020. 384 p.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Consulta de Bases de Dados**. 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/dadosabertos/busca/>. Acesso em: 8 ago. 2023.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. Urbanização de Curitiba. **Transporte**. 2023. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>. Acesso em: 21 jun. 2023.

CZYTAJLO, Natalia. Espacio, Género y Pobreza: Discursos, prácticas y subjetividades. **Ci[ur] 90 Cuaderno de Investigación Urbanística**. Madrid: FASTER 2013.

CZYTAJLO, Natalia; CASARES, Marta. **Género y Urbanismo**: dimensiones y aportes desde re-existencias y resistencias. *Revista 47F*. 2020.

DANTAS, Candida Maria Bezerra; DIMENSTEIN, Magda Diniz Bezerra; SILVA, Anderson de Andrade. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. **Revista Ártemis**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 116–135, 2020.

DELGADO, Paulo Roberto; CINTRA, Anael; MOURA, Rosa; Organização social do território e mobilidade urbana. *In*: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Ed.) **Transformações na ordem urbana**. Curitiba: Letra Capital, 2014.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. **O planejamento da pesquisa qualitativa**: teorias e abordagens. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DESCHAMPS, Marley Vanice; CINTRA, Anael Pinheiro de. Movimento pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. *In*: MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini (Org.) **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na região metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles: Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

DESCHAMPS, Marley Vanice. Região Metropolitana de Curitiba: estrutura social e organização social do território. *In*: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Ed.) **Curitiba**: transformações na ordem urbana. Letra Capital, 2014, p. 165-198.

FALÚ, Ana. **La vida de las mujeres em confinamento em las ciudades fragmentadas**. Un analisis feminista de los temas críticos. Universidad Nacional de Córdoba, Astrolabio, 2020.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F.; SILVA, Madianita Nunes da; NAGAMINE, Liria Yuri; MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto. Uma leitura do índice de Bem-estar

Urbano na Região Metropolitana de Curitiba. *In*: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Ed.) **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Letra Capital, 2014.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas; PAESE, Dalva Natália Gomes; NAGAMINE, Liria Yuri. Condições materiais da mobilidade na ACP de Curitiba: transporte público e particular. *In*: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Editoras) **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Letra Capital, 2014.

FORNECK, Maria Luiza.; ZUCCOLOTTO, Silvana. Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. *In*: **Revista dos Transportes Públicos**, Brasília, 1996.

FREITAS, Olga Lúcia Castreghini de; MOURA, Rosa. Expansão da metrópole e direito à cidade. *In*: **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Curitiba**. MOURA, Rosa; FREITAS, Olga L. C. de Freitas (Org.). 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023.

FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de. A contribuição do IBGE para as leituras do território nacional na perspectiva da metropolização do espaço. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 64, n. 1, jun. 2019.

FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de; MOURA, Rosa. Complexidades da questão metropolitana no Brasil. *In*: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.) **Questões, desafios e caminhos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS - FIPE. **Pesquisa de modelagem para concessão do sistema de transporte de passageiros da região metropolitana de Curitiba**. 2014. Disponível em: https://www.amep.pr.gov.br/sites/comec/arquivos_restritos/files/documento/2019-11/relatorio_pesquisaod.pdf. Acesso em: 10 jun. 2023.

GEHL, Jan. **Cidade para as pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e Arquitetura também mulher**: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado apresentada à FAU-USP. São Paulo, 2004. Disponível em: https://repositorio.usp.br/single.php?_id=001401119. Acesso em: 23 jan. 2020.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a arquitetura também mulher**: planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero. São Paulo, Annablume, 2011.

GOOGLE EARTH. **O globo terrestre mais detalhado do mundo**. 2023. Disponível em: <https://www.google.com.br/earth/>, Acesso em: 15 jul. 2023.

HELENE, Diana; TAVARES, Rossana B. **Gênero e estudos urbanos**: uma conciliação necessária. 2017. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/881263/genero-e-estudos-urbanos-uma-conciliacao-necessaria>. ISSN 0719-8906. Acesso em: 02 fev. 2022.

HOLLANDA, Heloisa Buarque de; Introdução. *In*: HOLLANDA, Heloísa Buarque de. (Org.) **Pensamento feminista brasileiro**: formação e contexto. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019a. 400 p.

HOLLANDA, Heloisa Buarque de; Introdução. *In*: HOLLANDA, Heloísa Buarque de. (Org.) **Pensamento Feminista**: conceitos fundamentais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019b.

HOLLANDA, Heloisa Buarque de; Introdução. *In*: HOLLANDA, Heloisa Buarque de; (Org.) **Pensamento feminista hoje**: perspectivas decoloniais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020. 384 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidade de Colombo**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/colombo/panorama>. 2010. Acesso em: 02 fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Coordenação de Geografia. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Estatísticas de Gênero Indicadores sociais das mulheres no Brasil**. Estudos e Pesquisas Informação Demográfica e Socioeconômica. Número 44. 2021. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101784_notas_tecnicas.pdf. Acesso em: 02 fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de influência das cidades 2018** (Nota Metodológica). Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 56 p.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Nº 128**. Governo Federal: IPEA: 06 de janeiro de 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3440>. Acesso em: 3 mar. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Dados geográficos**: Bairros. 2018. Disponível em: <https://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Dados geográficos**: Eixo de rua. 2023. Disponível em: <https://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>. Acesso em: 8 ago. 2023.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO - ITDP. **Padrão de qualidade DOTS**. 3a ed. Nova York: ITDP, 2017. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DU-Padro-de-Qualidade-DOTS-2017.pdf>. Acesso em: 10 mai. 2023.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO - ITDP. BRASIL. **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. Jan. 2018. Disponível em:

http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Criancas-a-Cidade-V3_JUL-2018.pdf. Acesso em: 14 out. 2022.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP. Brasil. **O transporte de média e alta capacidade nas cidades brasileiras**. Out. 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/10/Boletim4Mobilidados.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. **Caderno estatístico** – município de Colombo. 2023. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=83400&btOk=ok>. Acesso em: 20 jun. 2023.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 510 p.

JIRÓN, Paola. Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. In: NIEVES RICO, M.; SEGOVIA, O. (org.). **¿Quién cuida en la ciudad?** Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017.

JIRÓN, Paola; MANSILLA, Pablo. Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile, **Revista de Geografía**. Norte Grande, 2013.

KERN, Leslie. **Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

KONDER, Leandro. **Sociologia para educadores**. Rio de Janeiro: Quartet, 2006.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KUNIEDA, Mika; GAUTHIER, Aimee. **Sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities**. 2007. Disponível em: Acesso em: 8 mai. 2020.

LAMOUREX, Diane. Público/privado. In: **Dicionário crítico do feminismo**. HIRATA, Helena; LABORIE, Françoise; DOARÉ, Hélène Le; SENOTIER, Danièle (org.). São Paulo: Editora FEU, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Sylvia Ramos. **Política de mobilidade, mercado de terras e a nova lógica de expansão na Curitiba metrópole: inclusão do excluído?** Campinas: Oculum, 2015.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. In: **Revista Eletrônica E-metropolis**, nº 22, setembro de 2015. Rio de Janeiro, RJ.

LIMA NETO, Vicente Correia; NADALIN, Vanessa Gapriotti. **O impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

LIMA, Lucas; BERRUEZO, Lara (editores). **O livro do feminismo**. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019. 125 p.

MAGALHÃES, M. V.; MOURA, R.; CINTRA, A. P. de U. A transição demográfica na região metropolitana de Curitiba. In: FIRKOWSKI, O; MOURA, R. (orgs.). **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana - Cartilha da Lei n. 12.587/12**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, 2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano de Mobilidade Urbana**. Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2015.

MONTENEGRO, Marcelo (Coord.). **A Cidade é de quem?** Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países. 2017. Johannesburg, South Africa. ACTIONAID. Relatório. Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf. Acesso em: 23 mai. 2020.

MOOVIT. **App de mobilidade**. 2023. Disponível em: <https://moovit.com/pt/about-us-pt/>. Acesso em: 5 ago. 2023.

MOURA, Rosa. Quem tem direito à cidade na cidade-modelo?. In: **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Curitiba**. MOURA, Rosa; FREITAS, Olga L. C. de Freitas (Org.). 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023.

MOURA, Rosa; DELGADO, Paulo Roberto; CINTRA, Anael Pinheiro de Ulhôa. A metrópole de Curitiba na rede urbana brasileira e sua configuração interna. In: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Editoras) **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Letra Capital, 2014.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Introdução: transformações na ordem urbana da RMC. In: FIRKOWSKI, Olga; MOURA, Rosa. (Editoras) **Curitiba: transformações na ordem urbana**. Letra Capital, 2014.

NICHELE, Hermes Eduardo. **Plano de traçados de linhas estruturais no modal MagLev para o Núcleo Urbano Central da Região Metropolitana de Curitiba – PR: sistema de transporte e mobilidade sustentável**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

NIEVES RICO, María; SEGOVIA, Olga. Introducción. In: NIEVES RICO, María.; SEGOVIA, Olga. (org.). **¿Quién cuida en la ciudad?** Aportes para políticas urbanas

de igualdad. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. **Transformando nosso mundo: A agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável.** 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 23 mai. 2020.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. Fermentos econômicos de uma urbanização contraditória. *In: RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico*, Ano VII, nº 12, julho de 2005, Salvador, BA.

PINAFI, Tânia. Violência contra a mulher: políticas públicas e medidas protetivas na contemporaneidade. *In: Revista Histórica*, Arquivo Público do Estado de São Paulo, n. 21, 2007. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/assets/publicacao/anexo/historica_21.pdf. Acesso em: 31 mar. 2020.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA - PLANMOB. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Ministério das Cidades: Brasília, Brasil, p. 1-238, 2015.

RODRIGUES, Rui Martinho. **Pesquisa acadêmica:** como facilitar o processo de preparação e suas etapas. São Paulo: Atlas, 2007.

ROSENBLOOM, Sandra. Understanding women's and men's travel patterns. *In: ROSENBLOOM, Sandra; FERGUSON, Susan A.; HANDY, Susan L. et al (orgs.). Research on women's issues in transportation: report of a conference.* Washington: TRB, 2004.

SABINO, Letícia (coord.). **Índice técnico de caminhabilidade sensível à gênero. Curitiba.** 2019. Disponível em: https://issuu.com/sampape/docs/20191025_curitiba_apostila_ic. Acesso em: 23 mai. 2020.

SAMPAPÉ. **Índice técnico de caminhabilidade sensível a gênero.** Sampapé: Curitiba – PR, 2019.

SANTOS, Gislene. Análise do deslocamento pendular para o trabalho do município de Colombo para Curitiba (PR). *In: TRAVESSIA - Revista do Migrante*, [S. l.], n. 64, p. 7–22, 2009. Disponível em: <https://travessia.emnuvens.com.br/travessia/article/view/508>. Acesso em: 9 jul. 2023.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil para análise histórica. *In: HOLLANDA, Heloísa Buarque de. (Org.) Pensamento Feminista: conceitos fundamentais.* Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019.

SEBALHOS, Carolina Frasson; FLORES, Anelis Rolão; COELHO, Daniela Cristien SM. Violência, gênero e urbanismo: aspectos da dominação masculina na organização das cidades. *In: PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*, v. 3, n. 9., 2019.

SEGOVIA, Olga. Habitar en conjuntos de vivienda social: ¿cómo construir identidad, confianza y participación social? In *Los con techo: Un desafío para la política de vivienda en Chile*. Santiago, Chile: Ediciones SUR, 2009. In: **CEPAL**. Territorio e igualdad: planificación del desarrollo con perspectiva de género. Nações Unidas, 2016.

SEGOVIA, Olga; NIEVES RICO, María. ¿Cómo vivimos la ciudad? Hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. In: NIEVES RICO, María.; SEGOVIA, Olga. (org.). **¿Quién cuida en la ciudad?** Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017.

SILVA, Anderson de Andrade; DANTAS, Candida Maria Bezerra; DIMENSTEIN, Magda Diniz Bezerra. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. In: **Revista Ártemis**, vol. XXX nº 1; jul-dez, 2020.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017. 278 p.

STORCK, Gustavo Raldi. Transporte público: entre a expansão da metrópole e o direito à cidade. In: **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Curitiba**. MOURA, Rosa; FREITAS, Olga L. C. de Freitas (Org.). 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2023.

THE WORLD BANK. **Por que ela se move?** Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. Washington, 2020.

THIBAUD, Jean-Paul. **A cidade através dos sentidos**. Cadernos PROARQ 18. 2010. Disponível em: https://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq18_ACidade_JeanThibaud.pdf. Acesso em: 23 jan. 2021.

TOBÍO, Constanza. Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. In: **Boletín CF+ S**, Madrid, n. 13, 2014.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. In: **Temáticas**, Campinas, SP, v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014. DOI: 10.20396/tematicas.V.22i44.10977. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977>. Acesso em: 23 jan. 2021.