



IX CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA

Portugal, território de territórios

ÁREA TEMÁTICA: Ambiente e Sociedade [ST]

PADRÕES DE MOBILIDADE E PERCEÇÕES AMBIENTAIS DA MULHER EM FARO

PIRES ROSA, Manuela

Doutorada em Ordenamento do Território e Estratégias Ambientais, Centro de Investigação sobre o Espaço e as Organizações da Universidade do Algarve, mmrosa@ualg.pt

GAMEIRO, Celeste

Mestre em Transportes, Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção da Universidade do Algarve, mgameiro@ualg.pt

RODRIGUES, José

Doutorado em Geometria Computacional, Centro de Investigação Marinha e Ambiental da Universidade do Algarve, jrodrig@ualg.pt

ALVES, Rui

Doutorado em Planeamento Regional e Urbano, Instituto Politécnico de Castelo Branco, ruialves@ipcb.pt

Resumo

A análise dos padrões de mobilidade da mulher é desenvolvida considerando a cidade de Faro e é suportada por inquéritos à mobilidade desenvolvidos no projeto de investigação INLUT - Integração dos usos do solo e transportes em cidades de média dimensão, pelas Universidades de Trás-os-Montes e Alto Douro, de Lisboa e do Algarve. O projeto foi financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia e teve como objetivo específico analisar os padrões de deslocação dos habitantes de cidades de média dimensão.

No município de Faro, nas atividades económicas, as mulheres constituem 51 % dos ativos.

Os inquéritos à mobilidade foram realizados, em 2013, aos residentes no eixo urbano Faro/Montenegro-Gambelas. Os 1277 inquiridos realizaram 2363 viagens/dia, sendo 44,8 % efetuadas em automóvel (como condutor), 40,5 % a pé, 4,3 % em transporte público e 2% em bicicleta. Em relação às mulheres 42,3 % das viagens foram efetuadas em automóvel (como condutoras), 41,7 % a pé, 5 % em transporte público e 0,5 % em bicicleta. Elas usam menos a bicicleta e os motociclos do que os homens. Na avaliação de perfis (atitudes) chegou-se à conclusão que existe uma maior consciência ambiental por parte das mulheres em relação aos homens. Não obstante ocorrer uma grande percentagem no uso do automóvel como condutoras, elas partilham automóvel, marcham a pé e viajam em transportes públicos em percentagens maiores do que as dos homens. Conclui-se que as mulheres tem uma mobilidade mais sustentável.

Abstract

The analysis of women's mobility patterns is developed considering the city of Faro and it is supported by surveys carried out under the INLUT research project - Integration of land use and transport in medium-sized cities, which was developed by the universities of Trás-os-Montes e Alto Douro, Lisboa and Algarve. The project was sponsored by the Foundation of Science and Technology and had as one of the specific objectives the analysis of the patterns of mobility of the medium-sized cities' inhabitants.

In the municipality, 84% of the economically active persons are dedicated to tertiary sector. Women have an important contribution with 51% of the assets.

Mobility surveys were conducted, in 2013, to residents in the urban axis Faro/Montenegro-Gambelas. 1277 respondents held 2363 trips/day, 44.8% made by car (as driver), 40.5% walking, 4.3% by public transport and 2% by bicycle. Women hold more mobility than men and 42.3% of the trips were made by car (as drivers), 41.7% walking, 5% by public transport and 0.5% by bicycle. They use the bicycle and the motorcycle less than men. In the evaluation profile (attitudes), the conclusion is that there is a greater environmental awareness by women than men. This is consensual with their patterns of mobility. Withstanding the great percentage of using the car as drivers, they share cars, walk and travel by public transport, in a greater percentage than man. As a conclusion, women have a more sustainable mobility.

Palavras-chave: género; mobilidade; atitudes; mobilidade sustentável; marcha a pé

Keywords: gender; mobility; attitudes; sustainable mobility; walking

[COM0289]

1. Introdução

Em Portugal, desde a década de 90 do século XX, um conjunto de fatores relacionados com as dinâmicas económicas e demográficas, o aumento da posse de automóvel por parte dos agregados familiares, a procura de uma maior qualidade de vida dos cidadãos, a dispersão e a expansão urbana, levaram a padrões de mobilidade que mostram uma utilização massiva do transporte individual motorizado.

Com os últimos Censos da população, confirmou-se que ocorreu um aumento do peso do transporte individual, de 46 % em 2001 para 62 % em 2011, em detrimento do transporte coletivo onde ocorreu uma redução, de 21 % para 15 % no mesmo período, e uma redução na marcha a pé de 25% para 17% e na utilização de bicicleta e motorizada de 3,2 % para 1,7 % em 2011 (INE, 2012).

Na última década, na sequência da promoção dos objetivos da mobilidade sustentável, por parte das instituições europeias e nacionais, têm vindo a ser implementadas medidas, sobretudo à escala urbana, que visam a valorização dos modos suaves e dos transportes coletivos e desencadeiam-se processos de regeneração urbana que induzem a um urbanismo de proximidade.

Na presente comunicação questiona-se se os padrões de mobilidade das mulheres se diferenciam em relação ao dos homens.

A literatura faz alusão que as diferenças socioeconómicas entre o género induzem a padrões de mobilidade diferentes das mulheres em relação aos homens: (a) utilização de diferentes modos de transporte – maior marcha a pé, maior utilização de transportes coletivos, maior utilização da bicicleta; (b) menores distâncias percorridas; (c) geração de maior nº de viagens para além dos movimentos pendulares; (d) um maior nº de paragens numa viagem; (e) diferentes razões invocadas para viajar (ex. transporte de crianças e idosos) (adaptado de Maffii et al., 2015).

Alguns estudos desenvolvidos sobre as diferenças de género nos padrões da mobilidade diária apoiam uma tendência de ocorrer uma maior mobilidade sustentável por parte das mulheres em relação aos homens (Zauke & Spitzner 1997; Polk, 2003). Os resultados de inquéritos sobre a mobilidade na União Europeia (European Commission, 2007) validam esta interpretação.

Com a presente comunicação pretende-se analisar os padrões de mobilidade da mulher, considerando a área urbana delimitada pelo eixo Faro/Montenegro-Gambelas, e analisar as correspondentes perceções ambientais. Advoga-se que as mulheres detêm comportamentos mais sustentáveis em relação aos homens.

Esta análise é suportada por inquéritos à mobilidade realizados no âmbito do projeto de investigação INLUT - Integração dos usos do solo e transportes em cidades de média dimensão, que foi desenvolvido pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, a Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa e a Universidade do Algarve. O projeto foi financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia e teve como um dos objetivos específicos analisar os padrões de deslocação dos habitantes de cidades de média dimensão.

2. Em direção a uma nova mobilidade urbana

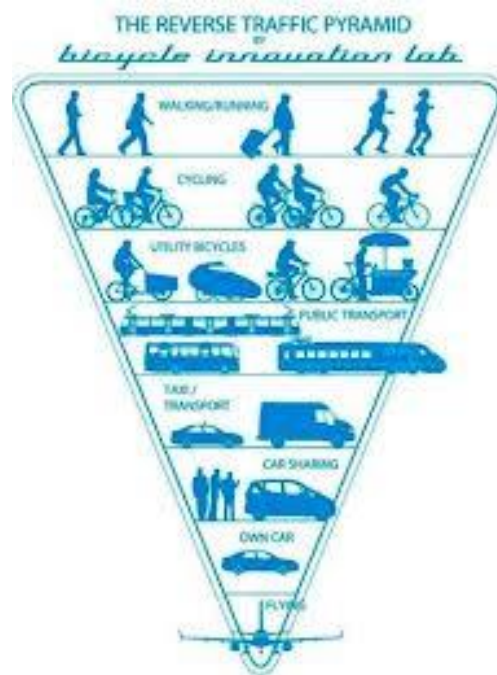
Atualmente, o planeamento e gestão dos sistemas de transporte e mobilidade atendem a abordagens holísticas, donde se advoga um novo paradigma de intervenção que demanda a consideração integrada da sustentabilidade ambiental, social e económica e dá ênfase à gestão da procura das deslocações. Este novo paradigma está associado à “mobilidade sustentável” que deriva do conceito de “desenvolvimento sustentável”, aplicado à atividade de transporte, pelo que atende à proteção ambiental, à equidade social e ao desenvolvimento económico.

Uma mobilidade ambientalmente sustentável não põe em perigo a saúde pública ou dos ecossistemas e vai ao encontro das necessidades de mobilidade de uma forma consistente com o uso de recursos renováveis a taxas

mais baixas que as da sua regeneração e a utilização dos recursos não renováveis não deverá exceder o ritmo da sua substituição por recursos renováveis (OCDE, 1997). Também deverá garantir a manutenção das emissões contaminantes e resíduos dentro da capacidade de assimilação (presente e futura) do meio ambiente. Tal implica inevitavelmente a necessidade de diminuição do uso da energia (e de outros recursos) e da emissão de poluentes atmosféricos, incluindo os gases com efeito de estufa. Uma mobilidade socialmente sustentável garante padrões de mobilidade e acessibilidade para todos os cidadãos. Uma mobilidade economicamente sustentável requer uma menor dependência de recursos energéticos fósseis, uma maior eficiência no consumo, e a internalização das externalidades geradas pelos transportes motorizados.

Neste contexto é necessário promover sistemas urbanos e de mobilidade de baixo carbono e considerar um conjunto de medidas integradas que incidem na diversidade de modos e meios de transportes (ênfase no modo ferroviário e nos modos suaves), na intermodalidade, na investigação e desenvolvimento tecnológico de veículos de baixo carbono associados a tecnologias digitais, na gestão da procura de tráfego através de instrumentos económicos e do controlo de tráfego, na partilhada de responsabilidades e no planeamento integrado de usos do solo e de transportes.

Esta nova mobilidade, à escala urbana, concilia o desenvolvimento e a acessibilidade das cidades com a melhoria de qualidade de vida e com a defesa do ambiente, colocando o peão no topo da hierarquia de acesso, como elemento central na mobilidade urbana (Figura 1), invertendo a tendência tradicional de provisão de transporte que colocava em primeiro lugar o automóvel.



Fonte: www.bicycleinnovationlab.dk

Figura 1 – A pirâmide invertida da provisão de transporte à escala urbana

3. O eixo urbano Faro/Montenegro-Gambelas

A cidade de Faro localiza-se no litoral sul de Portugal Continental, é capital de distrito e sede do município de Faro que detém 202,57 km² de área e 64 560 habitantes. A cidade, em 2011, apresentava uma população de 44119 habitantes, distribuídos por 47% homens e 53% mulheres, registando um aumento demográfico em relação a 2001, período no qual apresentava uma população residente de 41307 habitantes (INE, 2012).

Através do Aeroporto de Faro, a cidade constitui uma grande entrada externa do país, logo a seguir a Lisboa, o que lhe concede um carácter cosmopolita e uma dinâmica turística e económica. Apresenta bons padrões de acessibilidade rodoviária.

A cidade detém um grande número de serviços administrativos importantes para a região, e múltiplas atividades comerciais e económicas, devido à sua tradicional capacidade atrativa. Tem uma boa rede de equipamentos culturais e mantém bons níveis de oferta de eventos, por isso é considerada uma cidade polarizadora de atividades culturais.

No município há 28572 pessoas economicamente ativas empregadas, 3% dedicam-se ao setor primário, 13% ao secundário e 84% ao terciário. As mulheres têm uma contribuição importante constituindo 50,97 % dos ativos. A população desempregada é de 4362 pessoas (INE, 2012).

Em 2001, o valor do indicador do poder de compra per capita do município de Faro (139,05) situava-se em quinto lugar do ranking nacional (INE, 2002). Em 2011, este valor reduziu-se ligeiramente (133,1) mas posiciona-se em terceiro lugar (INE, 2013).

A cidade ocupa uma área de cerca de 12 km² e tem uma densidade populacional de cerca de 3646,4 hab/km², sendo considerada compacta e detentora de usos mistos urbanos, sobretudo nas zonas tradicionais. Estando ladeada por vários esteiros da Ria Formosa e por ilhas arenosas, insere-se numa zona detentora de grande beleza cénica. O clima é temperado, do tipo mediterrânico, com temperaturas amenas, invernos suaves e verões quentes. A orografia é suave.

A taxa de motorização do concelho de Faro é elevada, registando-se 496 veículos ligeiros/1000 hab. e 705 veículos/1000 hab. no ano de 2011 (ISP, 2012).

Considerando as deslocações pendulares ocorridas na cidade de Faro, regista-se um domínio do transporte individual motorizado (60%), seguido do modo pedonal (33%) (INE, 2012).

Nas últimas décadas a cidade expandiu-se principalmente a norte e poente do segundo anel circundante que constitui a Av. Calouste Gulbenkian, com a localização de equipamentos coletivos de educação, saúde e comércio em zonas residenciais.

A expansão urbana deu-se, também na Freguesia de Montenegro, especialmente com a construção do Campus de Gambelas da Universidade do Algarve (1986) e as sucessivas ampliações do aeroporto, consolidando, em conjunto com a cidade de Faro, num eixo urbano denominado Faro/Montenegro-Gambelas (Fig. 2). Esta zona de estudo tem uma área total de 10,0 km² (1007,6 ha). A altitude varia entre 1 m e 42 m e as coordenadas geográficas do ponto central da cidade são: Lat.: 37° 00'48'' e Long.: 7° 56'07''.

Nos últimos anos o município tem promovido medidas integradas para uma mobilidade sustentável. Destaca-se a nova rede urbana de transportes coletivos (detentora de uma razoável cobertura espacial e temporal), a organização do estacionamento, com taxação na Baixa e no Mercado Municipal, técnicas de acalmia de tráfego, mobilidade elétrica e melhorias pontuais nas infraestruturas pedonais e cicláveis.

O estacionamento na cidade de Faro é suportado por um sistema de parques de estacionamento pagos (mais centrais) e por parques de estacionamento não pagos. No centro da cidade tem vindo a ser implementada a política do utilizador pagador, com estacionamento pago quer na via pública, quer em

parques subterrâneos. Este sistema é complementado por oferta de transporte público com vista a potencializar a transferência modal. Atualmente, de forma generalizada, não existe défice de lugares de estacionamento face à procura revelada.

Figura 2 – Eixo urbano Faro/Montenegro-Gambelas



Fonte: Alves *et al.* (2015)

Na freguesia de Montenegro não existe estacionamento pago nem atividade de fiscalização sistemática. Verificando-se frequentemente a existência de estacionamento ilegal (em segunda fila e em cima dos espaços pedonais).

Os transportes públicos têm uma razoável cobertura espacial e temporal (praticamente toda a população encontra-se a 400 m de uma paragem de autocarro) e tem-se vindo a assistir a um melhoramento da articulação entre os modos ferroviário e rodoviário.

No caso do modo ciclável, para além da Ecovia do Algarve, que na sua génese tem uma função eminentemente de lazer, são escassos e dispersos os percursos adaptados às bicicletas, não existindo uma rede de ciclovias. Existe uma perceção generalizada pela população do concelho de Faro que o uso da bicicleta é extremamente perigoso.

Com exceção do centro da cidade de Faro, os espaços pedonais não constituem uma rede articulada e agradável à sua usufruição. A ocupação dos passeios por automóveis, a desorganização do mobiliário urbano e a largura reduzida não contribuem para o incentivo a caminhar. No entanto, registam-se preocupações, por parte da autarquia, em proceder a melhoramentos.

4. Padrões de mobilidade no eixo urbano Faro/Montenegro-Gambelas em 2013

Os inquéritos foram realizados nos meses de novembro e dezembro de 2013 aos residentes na cidade de Faro e na freguesia de Montenegro e estava estruturado em três grupos de perguntas: (1) os dados do inquirido, do seu agregado familiar e da sua habitação, (2) caracterização das viagens referentes ao dia anterior ao inquérito e (3) avaliação de perfis (atitudes). Os inquiridos deveriam ter idade superior ou igual a 17 anos e as viagens a pé inferiores a 5 minutos não foram contabilizadas.

Apresenta-se a caracterização socioeconómica dos 1277 inquiridos, nomeadamente: sexo, posse de habitação, situação face ao mercado de emprego, instrução e rendimento do agregado familiar:

- 593 inquiridos são homens (46,4%) e 684 mulheres (53,6%), 58% tem habitação própria, 38% aluga casa e 4% vive em casa de familiar;
- 23 inquiridos são domésticas (1,8%), 149 estão desempregados (11,7%), 171 são estudantes com mais de 17 anos, (13,4%), 197 estão reformados (15,4%) e 737 correspondem à população ativa (57,7%).
- 107 inquiridos não tem instrução (8,4 %), 87 tem o 1º ciclo do ensino básico (6,8%), 127 tem o 2º ciclo do ensino básico (9,9%), 442 tem o ensino secundário (34,6%), 69 tem ensino pós-secundário (5,4%) e 97 tem ensino superior (7,6%).

Cerca de 50 % dos agregados familiares inquiridos têm rendimento mensal líquido igual ou inferior a 1000 euros. Dos inquiridos 74,8 % possui carta de condução e 10,3 % tem passe de transportes coletivos.

Os correspondentes aglomerados familiares possuem 1516 automóveis, 147 motos/motociclos e 765 bicicletas. O potencial de mobilidade é considerável e assenta sobretudo no automóvel. Retirando as 268 (20,9%) famílias que não têm automóvel a média das que têm é de 1,5 veículos por família. O número de bicicletas também é relevante, mas estas são sobretudo usadas por lazer.

Os 1277 inquiridos realizaram no total 2363 viagens/dia. Este número de viagens é mais reduzido em relação a estudos publicados anteriormente, no âmbito do Projeto INLUT, pois consideraram-se aquelas que estavam georreferenciadas e que garantiam a origem e destino dentro da área em estudo, pois pretendia-se analisar a mobilidade intraurbana. Destas viagens 44,7% foram efetuadas em automóvel, como condutor, e 40,5% a pé, registando-se apenas 4,3% em transporte público e 2% em bicicleta (Tabela 1). Considerando o conjunto das viagens em automóvel como condutor e em automóvel como passageiro, a percentagem afeta a este meio aumenta para 51,9 % do total das viagens.

Em relação à mobilidade das mulheres, foram realizadas 1330 viagens. As mulheres realizaram em média 1,94 viagens num dia e os homens 1,74 viagens. A extensão média das viagens das mulheres, num dia, foi de 1602 m e a dos homens 1618 m.

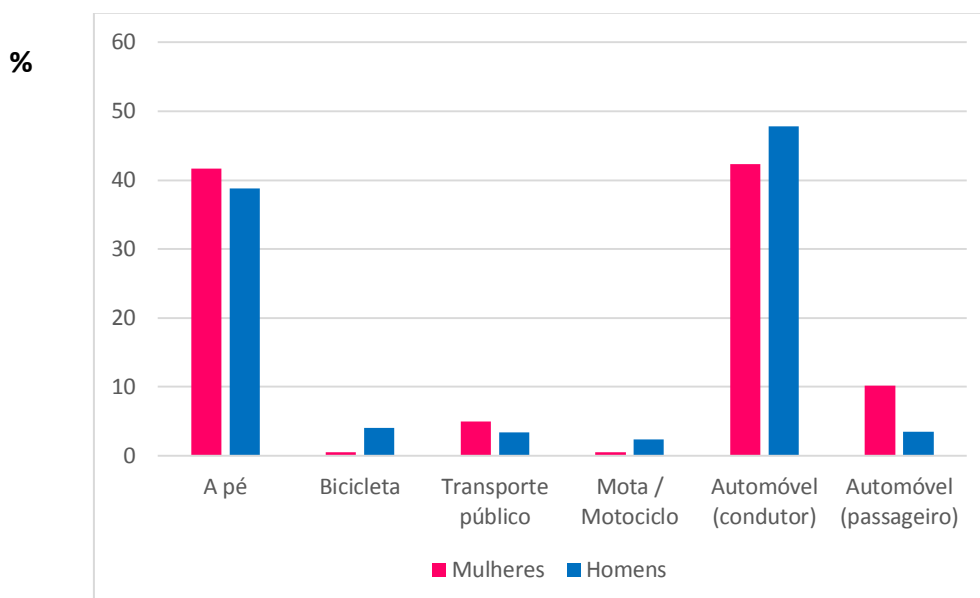
Considerando as viagens das mulheres, 42,3 % foram efetuadas em automóvel, como condutoras, e 41,7% a pé, registando-se 5 % em transporte público e 0,5 % em bicicleta (Tabela 1). Considerando o conjunto das viagens em automóvel como condutoras e em automóvel como passageiras, a percentagem afeta a este meio aumenta para 52,5 % do total das viagens.

Não obstante os valores do uso do automóvel privado serem próximos ao dos homens, são menores, e regista-se uma tendência de maior partilha de automóvel, maiores valores de marcha a pé e maior utilização do transporte público (Figura 3). A exceção surge no uso de bicicleta e de mota/motociclo que é maior por parte dos homens.

Modo de transporte	Nº de viagens	%	Homens		Mulheres	
			Nº de viagens	%	Nº de viagens	%
A pé	956	40,46	401	38,82	555	41,73
Bicicleta	48	2,03	42	4,07	6	0,45
Transporte público	101	4,27	35	3,39	66	4,96
Mota/Motociclo	31	1,31	25	2,42	6	0,45
Automóvel (condutor)	1056	44,69	494	47,82	562	42,26
Automóvel (passageiro)	171	7,24	36	3,48	135	10,15
Total	2363	100,00	1033	100,00	1330	100,00

Fonte: elaboração própria

Tabela 1 – Número de viagens por modo de transporte e género



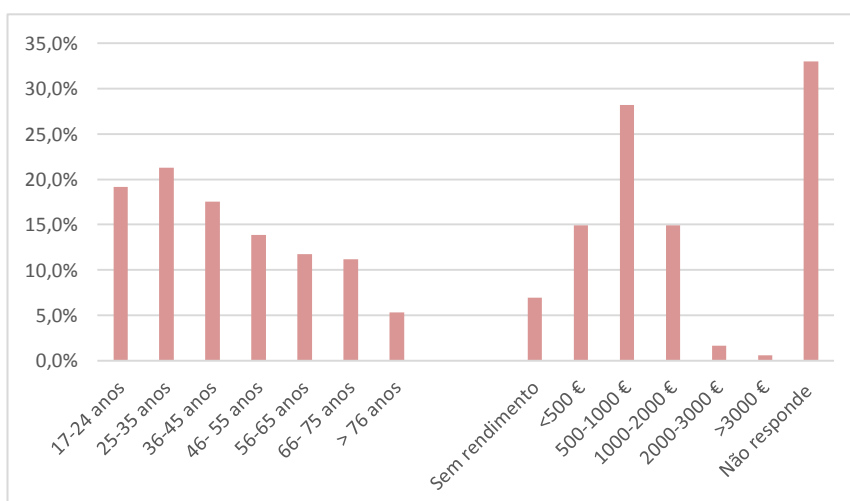
Fonte: elaboração própria

Figura 3 – Mobilidade das mulheres e dos homens

Na Figura 4 apresenta-se o perfil socioeconómico das mulheres que têm uma mobilidade mais sustentável. Analisando o perfil das mulheres que andam somente a pé, constata-se que corresponde, sobretudo, às adultas mais jovens e com rendimentos inferiores a 1000 €. O número de automóveis no respetivo agregado familiar é de 0,84. Em relação às mulheres que andam de transportes públicos (autocarro), regista-se que 52,9 % corresponde às jovens com 17 a 24 anos, 17,6 % não detêm rendimentos no seu agregado familiar e 44,1 % têm rendimentos inferiores a 1000 €. O número de automóveis no respetivo agregado familiar é de 0,65, pelo que andar de autocarro pode corresponder a uma necessidade e não a uma opção.

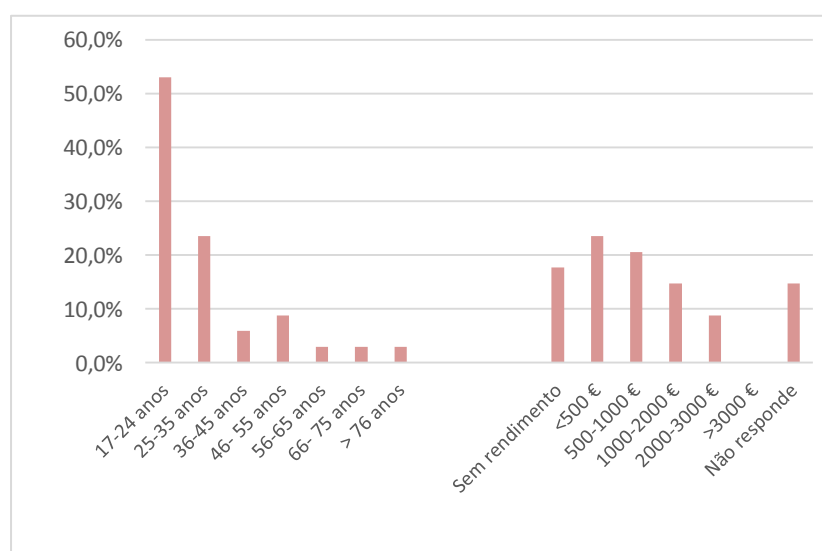
O perfil socioeconómico das mulheres condutoras (Figura 5) indica que 60,8 % têm idades entre os 25 e os 45 anos, e 55,3 % têm rendimentos entre os 500 e os 2000 €. O número de automóveis no respetivo agregado familiar é de 1,65, pelo que a posse de automóveis é determinante para a sua utilização.

Perfil das mulheres que andam somente a pé



Nº de automóveis por agregado familiar da mulher que anda a pé: 0,84

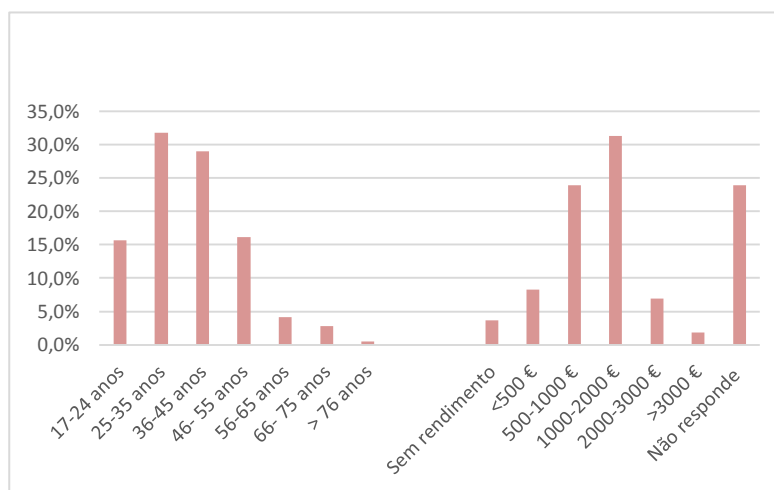
Perfil das mulheres que andam de transportes públicos (autocarro)



Nº de automóveis por agregado familiar da mulher que anda de transporte público: 0,65

Fonte: elaboração própria

Figura 4 – Perfil socioeconómico das mulheres que têm uma mobilidade mais sustentável



Nº de automóveis por agregado familiar da mulher condutora: 1,65

Fonte: elaboração própria

Figura 5 – Perfil socioeconómico das mulheres condutoras

5. Atitudes

5.1 Deslocações

Este grupo de 17 afirmações foi estruturado de forma a contemplar as atitudes dos inqueridos em face aos meios de transporte. Um primeiro grupo de afirmações é referente ao transporte público: as “A rede de transportes pública é adequada”, “É agradável andar de autocarro”, “Os transportes públicos devem de ser melhorados com financiamento de quem anda de automóvel”, “Quando ando de transportes públicos, aproveito para ler, ouvir música ou fazer outras coisas”, “Usar transportes públicos é impraticável”, “Andar de autocarro é caro” e “Utilizaria os transportes públicos caso a entidade patronal garantisse um modo de regresso a casa”. Um segundo grupo de afirmações corresponde às atitudes perante o uso do automóvel: as afirmações “Gosto de conduzir”, “Andar de carro dá-me mais liberdade”, “Para mim o carro é um símbolo de *status*”, “Ter carro é imprescindível para realizar as minhas deslocações diárias”, “Preferia conduzir um veículo elétrico do que passar a utilizar transporte público”, “Estou a tentar reduzir, ou já reduzi o uso do automóvel por questões ambientais”. Por fim, um último grupo alusivo aos modos suaves contempla as afirmações: “Sempre que possível prefiro ir a pé”, “É agradável andar a pé no meu bairro”, “Gosto de andar de bicicleta” e “Ir para o trabalho de bicicleta é esquisito”. A maioria dos resultados destas afirmações encontra-se na Figura 6.

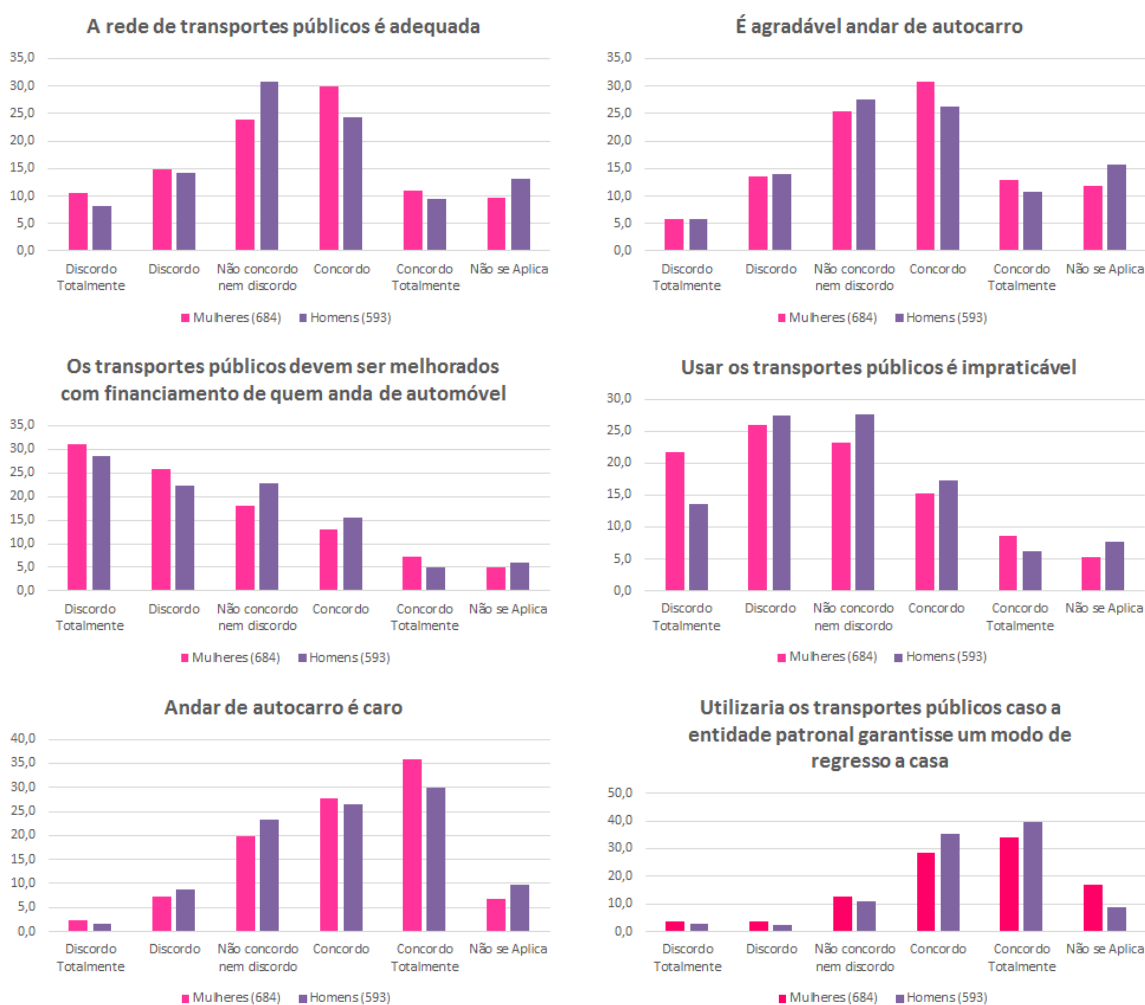
Na primeira análise às afirmações das atitudes relativas ao transporte público é possível constatar que as respostas às atitudes “A rede de transportes pública é adequada” 41 % das mulheres concordam/concordam totalmente e somente o fazem 33,7 % dos homens. 24 % das mulheres e 30,9 % dos homens nem concordam nem discordam, traduzindo, possivelmente, um desconhecimento dos percursos da rede.

Em relação à afirmação “É agradável andar de autocarro” 43,6 % das mulheres concordam/concordam totalmente e somente o fazem 37,1 % dos homens. 25,4 % das mulheres e 27,5 % dos homens nem concordam nem discordam, traduzindo, possivelmente, a não utilização deste meio de transporte.

As respostas a estas duas afirmações estão em concordância com a afirmação “Usar os transportes públicos é impraticável”, onde 47,7 % das mulheres discordam/discordam totalmente, e 41,2 % dos homens o assume, mostrando que existe uma certa concordância na praticabilidade da utilização do transporte público. Contudo,

na afirmação “Os transportes públicos devem ser melhorados com financiamento de quem anda de automóvel” 56,7 % das mulheres discordam/discordam totalmente, valor superior aos 50,8 % dos homens, traduzindo uma certa contradição em relação às afirmações anteriores.

Apesar das afirmações descritas anteriormente, e atendendo a que a rede de transporte pública de Faro é bastante adequada e que a viagem de autocarro é agradável, na realidade não se traduz nos padrões de mobilidade havendo uma percentagem reduzida de viagens realizadas por transporte público, possivelmente pelo facto de tanto as mulheres como os homens terem uma posição marcada em relação ao preço da viagem de autocarro. 63,6 % das mulheres consideram que as viagens de autocarro são caras, e 56,5 % dos homens também o afirmam. Esta situação pode efetivamente influenciar os padrões de mobilidade apresentados anteriormente. No entanto, na afirmação “Utilizaria os transportes públicos caso a entidade patronal garantisse um modo de regresso a casa” 62,6 % das mulheres concordam/concordam totalmente, valor inferior aos 75,2 % dos homens. Estas opiniões se atendidas pelo meio institucional e empresarial poderiam contribuir para uma efetiva transferência modal.

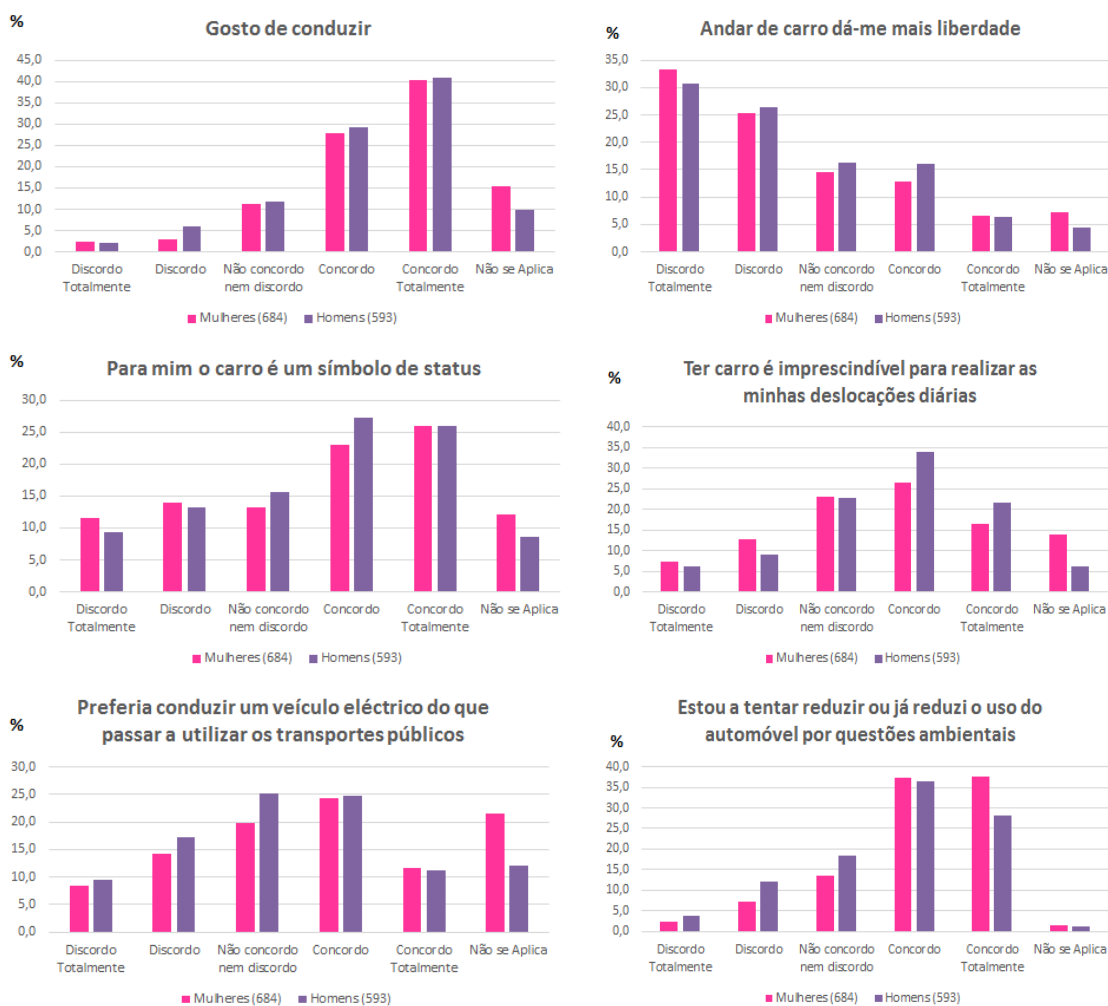


Fonte: elaboração própria

Figura 6 – Atitudes em relação aos transportes públicos

No que respeita as respostas referentes às atitudes das mulheres e dos homens inquiridos em relação ao automóvel (Figura 7) existe uma consensualidade entre géneros quando se faz uma primeira análise. Nas

respostas às afirmações “Gosto de conduzir” 68 % das mulheres concordam/concordam totalmente e 70,3 % dos homens. No entanto, na afirmação “Andar de carro dá-me mais liberdade” somente uma pequena percentagem o assume: 19,5 % das mulheres e 22,4 % dos homens concordam/concordam totalmente. Apesar dos inquiridos concordarem que andar de automóvel não garante uma maior liberdade, 43% das mulheres e 55,7 % dos homens concordam/concordam totalmente com a afirmação “Ter carro é imprescindível para as minhas deslocações diárias”. Para 49% das mulheres e 53,3 % dos homens possuir carro é um símbolo de *status*. Ainda neste grupo de afirmações existem duas que estão ligadas à consciencialização ambiental e utilização do automóvel. Na afirmação “Estou a tentar reduzir ou já reduzi o uso do automóvel por questões ambientais”, 75 % das mulheres e 64,6 % dos homens concordam/concordam totalmente. Em relação à preferência em utilizar um automóvel elétrico em detrimento dos transportes públicos nas suas deslocações, somente 36 % das mulheres e 36,1 % dos homens concordam/concordam totalmente.

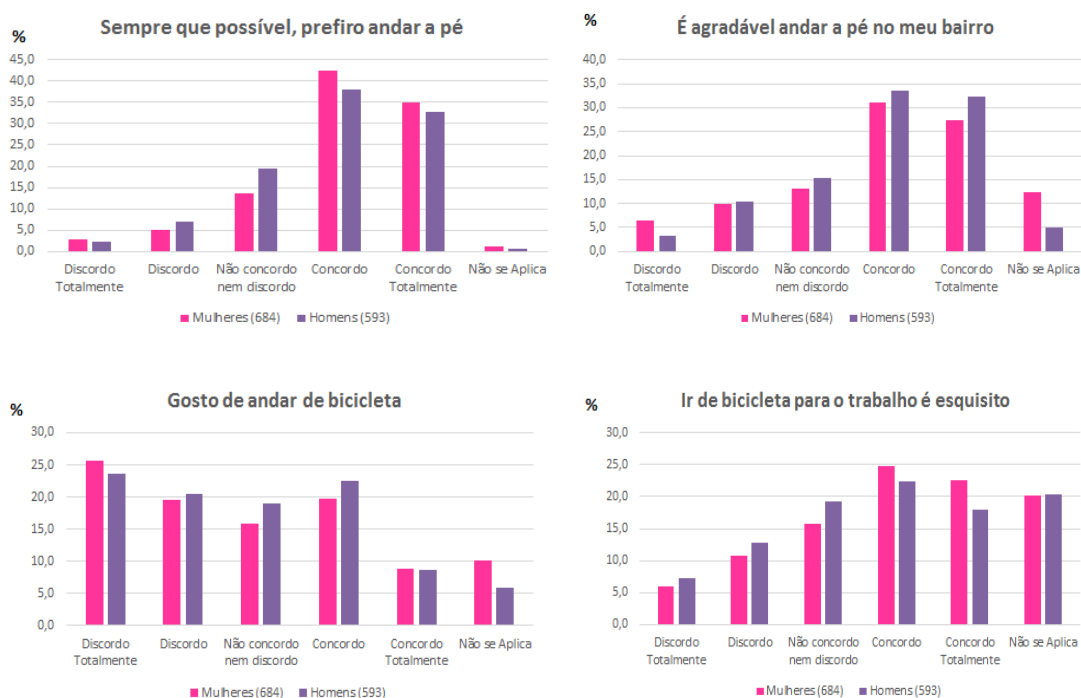


Fonte: elaboração própria

Figura 7 – Atitudes perante o uso do automóvel

No que respeita às afirmações referente aos modos suaves (Figura 8) na afirmação “Sempre que possível prefiro ir a pé” 77,3 % das mulheres e 70,6 % dos homens concordam/concordam totalmente. Mas os valores baixam quando respondem à afirmação “É agradável andar a pé no meu bairro” com 58,4 % das mulheres e 65,8 % dos homens a concordarem/concordarem totalmente.

Em relação à afirmação “Gosto de andar de bicicleta” somente 28,6 % das mulheres e 31 % dos homens concordam/concordam totalmente. Os valores aumentam quando se afirma que “Ir de bicicleta para o trabalho é esquisito” com 47,4 % das mulheres e 40,3 % dos homens a concordarem, valores que podem justificar a pequena utilização deste meio de transporte, sobretudo, por parte das mulheres.



Fonte: elaboração própria

Figura 8 – Atitudes perante os modos suaves

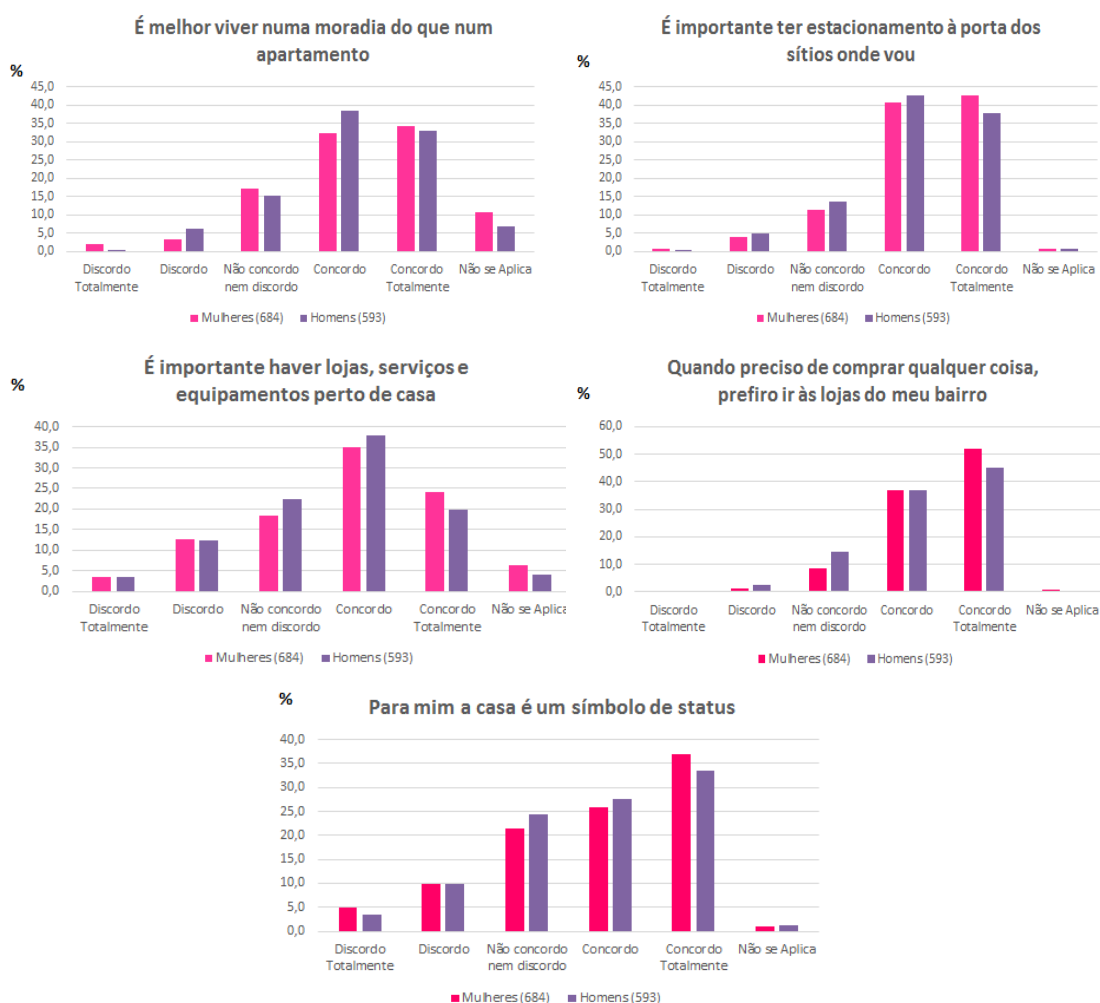
5.2 Ambiente construído

O grupo do ambiente construído é constituído por 6 afirmações, “É melhor viver numa moradia do que num apartamento”, “É importante ter estacionamento à porta dos sítios onde vou”, “É importante haver lojas, serviços e equipamentos perto de casa”, “Quando preciso de comprar qualquer coisa, prefiro ir às lojas do meu bairro”, “Valorizo a proximidade a espaços verdes e lazer”, “Para mim a casa é um sinal de *status*” (Figura 9).

Na afirmação “É melhor viver numa moradia do que num apartamento” 66,7 % das mulheres e 71,3 % concordam/concordam totalmente. Estes valores são consensuais com a afirmação “Para mim a casa é um sinal de *status*” onde 62,7 % das mulheres e 61,1 % concordam/concordam totalmente. A perceção da importância de ocorrer um urbanismo de proximidade, é traduzida pela afirmação “É importante haver lojas, serviços e equipamentos perto de casa” onde 59,2 % das mulheres e 57,5 % concordam/concordam totalmente. Esta perceção é ainda mais apercebida com a afirmação “Quando preciso de comprar qualquer coisa, prefiro ir às lojas do meu bairro” onde 88,5 % das mulheres e 82,3 % concordam/concordam totalmente. Ocorre uma grande valorização em relação à facilidade de estacionar, na afirmação “É importante ter estacionamento à porta dos sítios onde vou” 83,3 % das mulheres e 80,5 % concordam/concordam totalmente.

As respostas a estas afirmações mostram que na sua maioria, tanto as mulheres como os homens afirmam ser importante ter estacionamento à porta de onde vão, o que demonstra que existe intenção do uso do

automóvel, mas também que é importante haver lojas, serviços e equipamentos perto de casa. Preferem viver numa moradia e assumem que a casa é um símbolo de *status*.



Fonte: elaboração própria

Figura 9 – Afirmções das mulheres e dos homens sobre ambiente construído

5.3 Hábitos

O último grupo de afirmações está relacionado com os hábitos e pode-se agrupar em três subgrupos, um ligado ao ambiente, outro ligado à organização da vida do inquirido e um último ligado às questões de saúde. Contempla 9 afirmações, “Reciclo as embalagens, o papel e o vidro”, “Considero a preservação ambiental um tema importante”, “Para reduzir a poluição deve-se penalizar o uso do automóvel”, “A construção fora do centro está a destruir a paisagem natural da minha cidade”, “A viagem casa-trabalho é útil, porque aproveito sempre para fazer outras coisas”, “Se pudesse, trabalhava a partir de casa”, “Organizo as minhas deslocações de antemão para as poder rentabilizar ao máximo”, “Gosto de praticar atividades ao ar livre”, “Devia-se andar mais a pé por questões de saúde”. A maioria dos resultados destas afirmações encontra-se na Figura 10.

O subgrupo ligado às questões ambientais inclui as afirmações “Reciclo as embalagens, o papel e o vidro”, “Considero a preservação ambiental um tema importante”, “Para reduzir a poluição deve-se penalizar o uso do automóvel”, “A construção fora do centro está a destruir a paisagem natural da minha cidade”. Da análise

das respostas podemos concluir que existe uma consciencialização da importância da preservação ambiental onde 90,5 % das mulheres e 83,8 % concordam/concordam totalmente com esta afirmação, contudo esta preocupação não se reflete em outras atitudes.



Fonte: elaboração própria

Figura 10 – Atitudes e hábitos das mulheres e dos homens

Quando é observado o gráfico da afirmação “Estou a tentar reduzir ou já reduzi o uso do automóvel por questões ambientais”, é verificado que a percentagem das mulheres e dos homens que

concordaram/concordam totalmente com a questão é inferior, pois 75 % das mulheres e 64,4 % concordam/concordam totalmente com a redução.

Por sua vez, na afirmação “Reciclo as embalagens, o papel e o vidro” 69 % das mulheres e 56,7 % concordam/concordam totalmente, valores bastante diferentes da sua preocupação pela preservação ambiental. Da mesma forma que a percentagem das mulheres e dos homens inquiridos que concordam com a penalização do automóvel para a redução da poluição diminui, respetivamente, para os 42,5 % e 37,4 %, que, por sua vez, mostra uma tendência semelhante na última afirmação pertencente a este grupo: “A construção fora do centro está a destruir a paisagem natural da minha cidade”, onde 45,9 % das mulheres e 40,6 % dos homens concordam/concordam totalmente com esta afirmação. Pode concluir que, apesar das mulheres e dos homens deterem uma grande consciencialização do ambiente, acham que a utilização do automóvel não deve ser penalizada, possivelmente por ser o meio de transporte preferido.

O subgrupo ligado aos hábitos de saúde, contem a informação “Devia-se andar mais a pé e de bicicleta por questões de saúde” onde 88,2 % das mulheres e 81,5 % dos homens concordam/concordam totalmente com esta afirmação, mostrando uma preocupação com o tema.

Por fim, o último subgrupo, atende à organização de vida dos inquiridos, contemplando as afirmações “A viagem casa-trabalho é útil, porque aproveito sempre para fazer outras coisas”, “Se pudesse, trabalhava a partir de casa” e “Organizo as minhas deslocações de antemão para as poder rentabilizar ao máximo”. Na afirmação “A viagem casa-trabalho é útil, porque aproveito sempre para fazer outras coisas” 45,9 % das mulheres e 39,3 % dos homens concordam/concordam totalmente. Nas respostas à afirmação “Se pudesse trabalhava a partir de casa” 38,9 % das mulheres e 46,9 % dos homens concordam/concordam totalmente.

A última afirmação, “Organizo as minhas deslocações de antemão para as poder rentabilizar ao máximo” 75,2 % das mulheres e 57,7 % dos homens concordam/concordam totalmente. Este valor associado às mulheres é consensual com o maior número de viagens que têm em relação aos homens, conforme se referiu anteriormente.

Através da análise das respostas dos inquiridos às 31 afirmações sobre as atitudes podemos concluir que uma grande maioria das mulheres e dos homens é a favor da utilização do transporte individual motorizado, no entanto as mulheres consideram-no menos imprescindível e consideram outros meios de transportes viáveis para as suas deslocações. Tanto para as mulheres como para os homens ter um automóvel ou uma casa é um sinal de *status*, existe um consenso na importância dos usos mistos urbanos, na existência de espaços de comércio, serviços, verdes, e de lazer nas proximidades da residência.

No geral as mulheres detêm uma maior perceção ambiental do que os homens, podendo esta questão influenciar nos seus padrões de mobilidade que são mais sustentáveis do que os daqueles.

6. Considerações finais

Uma síntese dos resultados da mobilidade intraurbana do eixo Faro/Montenegro-Gambelas indica que a mulher anda mais a pé, utiliza mais os transportes coletivos, usa menos o automóvel como condutora, usa mais o automóvel como passageira (partilha), percorre menores distâncias mas semelhantes, a mulher gera um maior nº de viagens, à semelhança dos referidos estudos internacionais. Nestes aspetos a mobilidade das mulheres tende a ser mais sustentável. A exceção surge com os modos de transporte alusivos à bicicleta e à mota, com a mulher a usá-los menos.

Na análise dos perfis das mulheres que marcham somente a pé e das que andam em transporte público e das que são condutoras está implícito que a escolha do modo de transporte está estreitamente relacionada com o perfil socioeconómico do agregado familiar. Na avaliação de perfis (atitudes) concluiu-se que existe uma maior consciência ambiental por parte das mulheres em Faro o que é consensual com os seus padrões de mobilidade mais sustentável.

Estudos internacionais indicam que as mulheres têm uma maior tendência a aceitar políticas de sustentabilidade e economia verde e estão mais preparadas para mudanças comportamentais. Há necessidade de desenvolver nas políticas de mobilidade urbana uma perspetiva sensível às necessidades específicas das mulheres. O planeamento dos transportes públicos tem de ser baseado no reconhecimento das distintas necessidades das mulheres (UN-HABITAT, 2013).

Efetivamente, as abordagens de planeamento de transporte tradicionais incidiam sobre a circulação de automóveis, dando destaque à expansão das infraestruturas rodoviárias. Atualmente, a ênfase deve ser colocada na mobilidade e acessibilidade para todos os grupos populacionais (Rupprecht Consult, 2014). Há um foco nas pessoas e nas suas necessidades em termos de acessibilidade.

Neste âmbito, na gestão urbana e da mobilidade estão a desenvolver-se abordagens que atendem às necessidades das pessoas com deficiência (*Inclusive Design*), dos idosos (*Age Sensitive Design*) e das mulheres (*Gender Sensitive Design*). Considerando-os coletivamente remete para o *Design Universal*.

Agradecimentos

Este estudo teve como suporte uma base de dados de inventariação do edificado e da rede viária da cidade de Faro desenvolvida no âmbito do Projeto de Investigação “Integração de Usos do Solo e Transportes em cidades de média dimensão” referência FCT PTDC/AUR-URB/111013/2009, e parcialmente financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Referências

Alves, R. *et al.* (2015). *InLUT – Integração dos usos do solo e transportes em cidades de média dimensão – Relatório Final*. Disponível em 14 de setembro de 2016 em <http://inlut.fa.utl.pt/media/wp-content/uploads/2015/12/Relatorio-final.pdf>.

European Commission. (2007). *Eurobarometer, Attitudes on issues related to EU Transport Policy Analytical Report*, Brussels: Flash Eurobarometer.

INE (2002). Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio. In *Destaque*, Número V – 2002, 18 de Dezembro de 2002, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

INE (2012). *Censos 2011. Resultados definitivos*, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

INE (2013). Estudo sobre o Poder de Compra Concelhio 2011. In *Destaque*, 08 de novembro de 2013, Instituto Nacional de Estatística.

ISP (2012). *Seguros/Estatísticas 2012. Distribuição Anual do Parque Automóvel Seguro*, Lisboa: Instituto de Seguros de Portugal.

Maffii, S.; Malgieri, P. & Di Bartolo, C. (2014). *Gender equality and mobility: mind the gap! Second CIVITAS Policy Note – Smart choices for cities*, CIVITAS WIKI consortium. Brussels: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport.

OCDE (1997). *Towards sustainable transportation, Proceedings of the International Conference*, Vancouver, British Columbia, Environment Directorate, Paris, OCDE.

Polk, M. (2003). Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system? In *Transportation Research Part D* 8: 75–95.

Rupprecht Consult (2014). *Guidelines: Development and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brussels: European Commission.

UN-HABITAT (2013). *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements*. UN-HABITAT, Nairobi.

Zauke, G. & M. Spitzner. (1997). Freedom of movement for women: Feminist approaches to traffic reduction and a more ecological transport science, *World Transport Policy and Practice* 3, no. 2: 17–23.