

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

# PLANO DE EQUIDADE - PEQUI

PROGRAMA MOBILIDADE E INCLUSÃO  
URBANA EM BELO HORIZONTE - (P169134)

© PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

<http://www.prefeitura.pbh.gov.br>

Telefone: 55. 31 3277-5010

Órgãos envolvidos:

Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura

Secretaria Municipal de Política Urbana

Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte

Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte

Superintendência de Desenvolvimento da Capital

Maria Fernandes Caldas

Secretária Municipal de Política Urbana (SMPU)

Josué Costa Valadão

Secretário Municipal de Obras e Infraestrutura (SMOBI)

Claudius Vinicius Leite Pereira

Diretor Presidente Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte (URBEL)

Diogo Oscar Borges Prosdocimi

Presidente da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS)

Henrique Castilho Marques de Sousa

Superintendência de Desenvolvimento da Capital (SUDECAP)

Leandro César Pereira

Secretário Municipal Adjunto de Planejamento, Gestão e Finanças

Coordenador da Unidade de Gerenciamento do projeto – UGP

<b>Nº DA VERSÃO</b>	<b>MODIFICAÇÃO</b>	<b>DATA</b>
01	Entrega da primeira versão ao Banco Mundial	OUT/2020
02	Modificações no texto e no formato para atender solicitações da equipe PBH e do Agente Financiador	08/03/2021
03	Modificações pontuais no texto sobre a temática do combate à importunação sexual no transporte público	13/09/2021

# ÍNDICE

<b>ÍNDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>4</b>
<b>1. O PROGRAMA, CONTEXTO E ESTATÍSTICAS LOCAIS</b> .....	<b>5</b>
1.1. O PROGRAMA MOBILIDADE E INCLUSÃO URBANA .....	5
1.2. CONTEXTO E ESTATÍSTICAS LOCAIS.....	6
<b>2. PERSPECTIVA DE GÊNERO NO PLANEJAMENTO DE ESPAÇOS PÚBLICOS</b> .....	<b>9</b>
2.1. GÊNERO E PLANEJAMENTO URBANO.....	9
2.2. CONCEPÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS SENSÍVEIS AO GÊNERO.....	10
A. Caminhabilidade.....	10
B. Presença de pessoas no espaço público.....	11
C. Iluminação pública.....	12
D. Mobiliário urbano.....	13
E. Limpeza urbana .....	13
F. Sinalização e legibilidade .....	14
G. Índice de caminhabilidade.....	14
<b>3. PROPOSTAS E DIRETRIZES PARA O PROGRAMA</b> .....	<b>15</b>
3.1. PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA DA REGIÃO DO JATOBÁ .....	15
3.2. PROJETOS VIÁRIOS E DE SANEAMENTO ESTRATÉGICOS EM LOTEAMENTOS IRREGULARES DAS REGIÕES NORTE E NORDESTE.....	16
3.3. ESTUDO E PROJETO FUNCIONAL DA ESTAÇÃO SALGADO FILHO .....	17
3.4. CORREDOR AMAZONAS .....	18
3.5. URBANIZAÇÃO INTEGRADA VILA CABANA PAI TOMÁS .....	21
A. Reestruturação física e ambiental .....	21
B. Política Municipal de Habitação .....	22
<b>4. DIRETRIZES PARA FASE DE EXECUÇÃO DAS OBRAS</b> .....	<b>25</b>
4.1. FASE DE EXECUÇÃO DO CORREDOR AMAZONAS E VILA CABANA PAI TOMÁS .....	25
A. Diversidade Organizacional .....	25
B. Garantia de caminhabilidade no entorno de canteiros de obra .....	27
<b>5. PROGRAMA DE COMBATE À IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO</b> .....	<b>29</b>
5.1. FASE DE OPERAÇÃO DO CORREDOR AMAZONAS.....	29
<b>6. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO</b> .....	<b>32</b>
<b>GLÓSSARIO</b> .....	<b>39</b>
<b>ARCABOUÇO LEGAL</b> .....	<b>40</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>44</b>

# INTRODUÇÃO

As cidades não são neutras: a forma como as pessoas vivenciam o ambiente urbano e são afetadas por ele é diferente para distintos grupos sociais, especialmente em termos de gênero. Não é possível construir e planejar cidades mais “inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis” (ODS 11) somente com a implementação de uma melhor infraestrutura de mobilidade. É necessário associar esse planejamento a uma política de combate à desigualdade de gênero e promoção de ambientes seguros e equitativos para mulheres e meninas (ODS 5). É nesse contexto que se apresenta o Plano de Equidade do Programa Mobilidade e Inclusão Urbana em Belo Horizonte (PEQUI).

O Programa é composto por obras civis, equipamentos e estudos para implementação do Corredor Amazonas e modernização urbana da Vila Cabana Pai Tomás e planos de renovação urbana da Região Jatobá e de quatro assentamentos da Região Norte e Nordeste da capital. Por possuírem realidades distintas, tanto em termos de infraestrutura, como em fase de projeto, as propostas apresentadas neste documento são adaptadas e separadas segundo componentes do Programa Mobilidade e Inclusão Urbana.

Assim, o PEQUI se divide em seis capítulos. O primeiro apresenta o contexto local e estatísticas, bem como componentes do Programa. O segundo capítulo traz uma explanação sobre a importância da perspectiva de gênero no planejamento urbano, detalhando os princípios para concepção de um ambiente urbano seguro e acolhedor para mulheres e meninas. O terceiro capítulo traz as propostas e diretrizes para os diferentes componentes do Programa. O quarto capítulo especifica as

diretrizes para fase de obras do Corredor Amazonas e Vila Cabana Pai Tomás. O quinto capítulo dá destaque às propostas de combate à importunação sexual no transporte público e o último capítulo traz os meios de monitoramento e avaliação das propostas.

Recomenda-se que, ainda que cada capítulo possa ser lido separadamente, a leitura seja feita na ordem proposta, para que o leitor e leitora tenham uma visão em cadência das temáticas abordadas.

O conteúdo apresentado seguiu os princípios urbanísticos de promoção de cidades que fortaleçam o vínculo das pessoas com o espaço urbano, centrados no conceito de "cidades para pessoas". Sendo assim, o conteúdo aqui apresentado visa a produção de espaços construídos que contemplem as necessidades daquelas que, no contexto atual e desigual imposto à Belo Horizonte, encontram-se em situação de maior vulnerabilidade e insegurança.

O objetivo do PEQUI é estabelecer diretrizes a serem seguidas pelos órgãos públicos e setor privado para promoção de um ambiente urbano mais seguro e inclusivo para mulheres e meninas. Sendo assim, propõem-se aqui direcionamentos para o desenvolvimento dos projetos e estudos contemplados pelo Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana que promovam segurança em seus entornos.

# 1. O PROGRAMA, CONTEXTO E ESTATÍSTICAS LOCAIS

## 1.1. O PROGRAMA MOBILIDADE E INCLUSÃO URBANA

O Programa Mobilidade e Inclusão Urbana de Belo Horizonte, financiado pelo Banco Mundial, faz parte das iniciativas municipais para: (i) melhorar a qualidade do serviço e a acessibilidade a oportunidades para os usuários e usuárias de transporte público na área de influência do Corredor Amazonas; e (ii) melhorar as condições de vida urbana em assentamentos precários da capital.

O Programa está estruturado em componentes e seus produtos. O primeiro componente se refere à elaboração de projetos e execução de obras de priorização de faixas exclusivas no Corredor Amazonas; o segundo se refere à requalificação urbana de parte significativa da Vila Cabana Pai Tomás; o terceiro à preparação de projetos e planos estratégicos e abrange três subcomponentes e seus produtos: (i) Plano de Estruturação Urbana da Região do Jatobá; (ii) Projetos Viários e de Saneamento para Quatro Assentamentos Informais; e (iii) Projetos Estratégicos e Mobilidade Urbana, Desenvolvimento Urbano e Resiliência. O quarto e último componente se refere ao fortalecimento institucional da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Os principais beneficiários do projeto são os 815 mil usuários e usuárias do Corredor Amazonas, a população da área de influência do Corredor Amazonas (513 mil) e aproximadamente 20 mil moradores de baixa renda da Vila Cabana Pai Tomás (dos quais 10.634 são mulheres). Também são beneficiários: a população do Jatobá (38 mil) e a população das quatro comunidades de baixa renda de Montes Claros, Maria Tereza, Novo Lajedo e Jardim Getsêmani (13.611 pessoas).

A SMOBI (Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura) é a entidade responsável pela gestão geral e implementação do Programa.

Ademais, uma Unidade Gestora do Programa (UGP) interinstitucional, liderada também pela SMOBI, foi formada para a coordenação entre os órgãos e gestão do projeto. A UGP é composta por funcionários do nível de gerência de todos os órgãos envolvidos, incluindo, portanto, a BHTRANS (responsável pelos estudos e projetos de mobilidade); a URBEL (responsável pela melhoria urbana e pelas intervenções de reassentamento); a SUDECAP (responsável pelas obras civis); a Subsecretaria de Planejamento Urbano (SUPLAN) da SMPU (responsável pelo planejamento urbano do Jatobá e Cabana); e a Controladoria Geral do Município (CTGM).

A UGP conta com o apoio da Unidade Executora do Projeto (UEP), que é responsável por: (a) preparar, atualizar e monitorar a implementação do Quadro Ambiental e Social; (b) apoiar a elaboração de processos licitatórios, incluindo processos administrativos, técnicos e de aquisição necessários; (c) elaborar relatórios de supervisão e avaliação do programa; (d) monitorar atividades físicas e financeiras; (e) participar da fase de liquidação de despesas; e (f) manter atualizada a documentação técnica, jurídica e financeira do programa. A UEP é composta pelas principais equipes técnicas da Administração Municipal. O Programa oferece um importante pacote de inovação devido ao seu desenho como projeto integrado urbano e de transporte, que visa melhorar a acessibilidade e as condições de vida urbanas, incluindo o acesso ao trabalho para moradores de baixa renda.

## 1.2. CONTEXTO E ESTATÍSTICAS LOCAIS

As estatísticas de Belo Horizonte confirmam que homens e mulheres apresentam diferentes padrões de mobilidade: atualmente, 63% dos usuários de ônibus são mulheres, enquanto homens utilizam com mais frequência meios de transporte privados<sup>1</sup>. A taxa de mobilidade motorizada das mulheres é, portanto, menor. Na Vila Cabana Pai Tomás e na Região Jatobá, ela é 27% menor que a dos homens: 0,71 viagens por dia para mulheres contra 1,03 viagens por dia para homens.

### **Essas lacunas de mobilidade das mulheres são mais desproporcionais em áreas de baixa renda.**

As mulheres de baixa renda viajam principalmente em modos mais lentos, como transporte público e a pé, limitando o conjunto de oportunidades de trabalho que podem alcançar dentro de um determinado limite de tempo. Em especial na Vila Cabana Pai Tomás, as mulheres de baixa renda viajam em média 10% mais devagar do que os homens.

Cerca de 43% das mulheres de baixa renda da Vila Cabana do Pai Tomás caminham mais de 30 min/dia, 21% usam ônibus e apenas 6% utilizam veículos particulares. Esses valores são contrastantes com os valores masculinos: 17% dos homens de baixa renda usam ônibus públicos e 15% veículos particulares.

A infraestrutura urbana e de transportes vem agravar tais desigualdades. O sistema viário da vila Cabana, em seus principais acessos, consiste em corredores de tráfego intenso e com restrição de mobilidade. Atualmente, além das linhas que trafegam na Avenida Amazonas, três linhas de ônibus circulam pelas vias que circundam a Cabana.

---

<sup>1</sup> Dados sobre a parcela modal foram obtidos a partir de uma análise da Pesquisa OD de deslocamento domiciliar (OD 2012) de Belo Horizonte.

Entretanto, apenas uma linha atende diretamente parte da vila e sua operação é prejudicada pelas características do sistema viário: vias estreitas, estacionamento, operações de carga e descarga. Assim, o tempo médio de viagem entre a Cabana e o centro da cidade, distante cerca de 8,5 km, é de 35 minutos no pico da manhã e de 39 minutos no sentido inverso no pico da tarde.

A estrutura interna do sistema viário também impede a criação de sistema de transporte coletivo que facilite o acesso aos equipamentos e serviços presentes no local. Comumente, pedestres são forçados a andar na rua, devido às más condições das calçadas. Esse cenário é extremamente preocupante do ponto de vista de gênero, pois mulheres realizam a maior parte de suas viagens a pé e porque as responsabilidades domésticas ainda recaem sobre elas, tendo, portanto, que realizar vários trajetos poligonais.

Enquanto as principais finalidades de deslocamento por ônibus para as mulheres são trabalho, educação e saúde (46%, 32% e 6%, respectivamente), os homens deslocam-se principalmente por razões de trabalho (62%) comparadas com saúde ou educação (27% e 6%, respectivamente).

O conjunto desses fatores faz com que a maioria das mulheres prefira trabalhar nas proximidades de seus lares, o que lhes permite economizar tempo para as atividades domésticas<sup>2</sup>. De acordo com algumas mulheres da Vila Cabana Pai Tomás, trabalhar na Cabana reduz seus custos mensais de transporte e permite que cuidem de seus filhos. Na Vila Cabana do Pai Tomás, apenas 20% das mulheres têm emprego formal, em comparação com 38% dos homens. Em Belo Horizonte como um todo, a participação das mulheres na força

<sup>2</sup> CERQUEIRA, E. 2017. *Mobility Inequalities in the Peripheral Areas of the Metropolitan Region of Belo Horizonte: A Study of Retail, Leisure and Health Activities*

de trabalho é de 54% em comparação com 74% dos homens acima de 25 anos.

**Ainda existem lacunas de gênero relevantes em Belo Horizonte, no que se refere ao setor de transporte e infraestrutura.**

Em Belo Horizonte, das pessoas empregadas no setor de transportes, apenas 8% são mulheres. No setor da construção a situação é ainda mais grave, elas representam apenas 3% da força de trabalho<sup>3</sup>. A falta de representatividade em tais setores e, conseqüentemente, a ausência de perspectiva de gênero no planejamento urbano e na gestão da cidade, continuam a reproduzir, ao invés de extinguir, as desigualdades de gênero em relação à mobilidade e segurança.

**A importunação sexual e a violência doméstica e econômica prejudicam a igualdade de gênero na área do projeto.**

Apesar de representarem 63% dos usuários de ônibus, mulheres estão frequentemente sujeitas à importunação sexual. O número de registros nos ônibus em Belo Horizonte está aumentando: desde que o “botão do assédio” foi implementado nos ônibus da capital mineira, o botão foi acionado 44 vezes em (6 em 2018, 31 em 2019 e 7 até novembro de 2020).

De acordo com estudo da Organização Internacional do Trabalho, a falta de acesso a transporte seguro é uma das principais barreiras para as mulheres alcançarem oportunidades econômicas, reduzindo sua participação em 16,5%<sup>4</sup>.

Atualmente, a frota de ônibus de BH possui um mecanismo para denunciar importunação sexual que consiste em um botão que é acionado pelo motorista ao detectar algum tipo de abuso. Além disso, as vítimas podem realizar denúncias por meio de canais gerais, como 153 (Guarda Civil Municipal) e 190 (Polícia Militar). Embora

esse sistema de resposta esteja em funcionamento, administrado pelo Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte (TRANSFÁCIL), ainda existem deficiências e lacunas que devem ser vencidas. Há oportunidades para melhorar o protocolo de resposta e a coleta de dados sobre violência e mobilidade.

Na periferia de Belo Horizonte, a violência de gênero tem aumentado 0,9% desde 2015<sup>5</sup>. Comparando os dados e os diferentes níveis socioeconômicos, mulheres de baixa renda da periferia sofrem níveis mais elevados de violência doméstica, controle econômico e falta de instalações de serviço.

**As experiências de mulheres e meninas nas cidades são fortemente influenciadas pela sua percepção de segurança.**

Esta última, por sua vez, é influenciada por múltiplos fatores, como a presença de equipamentos e serviços, iluminação pública e presença de pessoas no espaço urbano.

**Mulheres e meninas não veem suas necessidades e demandas serem atendidas, tanto em termos de lazer e serviços essenciais, como mobilidade.**

Na Cabana Pai Tomás o uso comercial pode ser encontrado em toda a vila, sendo que apenas 36,8% das quadras não possuem algum estabelecimento comercial. A prestação de serviços se faz presente em 48% das quadras da vila. Com relação aos equipamentos de uso coletivo, eles podem ser encontrados em todos os oito setores da vila, concentrando-se nos setores Cabana Central e Alto Vista Alegre. Em particular, a Rua Independência e Rua Conde de Palma se configuram como espaço de convivência e como a principal centralidade da vila. Nesse sentido, o desafio consiste criação de novos espaços e equipamentos públicos que

<sup>3</sup> Dados da BHTrans e da Urbel

<sup>4</sup> World Employment and Social Outlook: Trends for women 2017 International Labour Office – Geneva: ILO, 2017.

<sup>5</sup> Prefeitura de Belo Horizonte “BH em pauta: Direitos da Mulher”.

atendam demandas das comunidades, em particular mulheres, crianças e idosos, e elevar a qualidade daqueles já existentes.

No que diz respeito à Região Jatobá, contendo 21 assentamentos informais de interesse social, o diagnóstico apontou um grave conflito de usos e preservação de áreas verdes. O território é caracterizado por vazios urbanos e ausência de centralidades e espaços públicos capazes de atender à demanda cotidiana da população. A área de estudo compreende a Estação de Transporte Diamante, cuja inserção urbana precisa ser melhorada para atender de forma adequada as populações do entorno, sobretudo as mulheres.

Por fim, os assentamentos Montes Claros, Maria Tereza, Jardim Getsêmani e Novo Lajedo, de maneira geral, não possuem infraestrutura básica: as vias do bairro não são pavimentadas, não há redes sanitárias e de energia elétrica e nem iluminação pública. Esta última é um grande fator de

insegurança e medo para mulheres na comunidade no período noturno. Os assentamentos também não são atendidos pelo serviço de coleta de lixo devido à ausência de infraestrutura e à declividade das vias. Além de restringir a prestação de serviços de coleta, tais condições dificultam os deslocamentos cotidianos dos moradores, em especial das mulheres. Deve-se considerar que os moradores e as moradoras acessam os serviços públicos, escolas, creches e centros de saúde nos bairros do entorno e, portanto, a deficiência no sistema viário torna o deslocamento inseguro, longo e desconfortável. São raros os equipamentos comunitários, à exceção de precários terrenos usados como campo de futebol e igrejas. Esse fato evidencia a ausência de áreas de convívio e lazer para mães, meninas e idosos. O cenário final dos assentamentos é um ambiente urbano precário, que oferece poucas atividades e oportunidades de convívio para seus habitantes.



## 2. PERSPECTIVA DE GÊNERO NO PLANEJAMENTO DE ESPAÇOS PÚBLICOS

### 2.1. GÊNERO E PLANEJAMENTO URBANO

As infraestruturas urbanas podem potencializar a integração social e a mobilidade dos indivíduos em uma cidade. No entanto, se mal geridas ou planejadas, podem, ao contrário, atuar como grande obstáculo ao acesso à direitos e aprofundamento de desigualdades de gênero.

Conceber uma infraestrutura urbana sensível ao gênero implica em considerar em seu planejamento as necessidades específicas de mulheres e as características de seus deslocamentos.

Primeiramente, deve-se levar em conta que o padrão de mobilidade da maior parte das mulheres nas cidades se diferencia do realizado pela maioria dos homens. Enquanto esses tendem a realizar deslocamentos pendulares e lineares (casa-trabalho), as mulheres se movem de forma mais complexa, realizando deslocamentos poligonais. Esse padrão de deslocamento é resultado, em grande parte, dos persistentes papéis de gênero, que faz com que mulheres se responsabilizem pelo trabalho doméstico e cuidado de filhos e familiares e, com isso, tenham que realizar movimentos sequenciais e gerar uma rede própria de mobilidade realizando mais trajetos regionais e intra-bairro<sup>6</sup>.

Além disso, mulheres e meninas enfrentam violência não apenas em seus lares e em

relacionamentos, mas também em espaços públicos devido à falta de perspectiva de gênero no planejamento urbano. Seja devido a intimidação, assédio ou medo, toda violência limita os deslocamentos de mulheres pela cidade, influenciando na maneira como as mulheres fazem uso do território e ocupam-no.

Cotidianamente, mulheres são vítimas de importunação sexual e violência no transporte público: em 2019, 97% das mulheres brasileiras dizem já ter sido vítimas de importunação sexual em meios de transporte<sup>7</sup>. O medo é um fator determinante na escolha de trajetos, linhas, locais e horários de transporte para mulheres. Soma-se à violência o receio e a dificuldade de denunciar casos de importunação sexual.

Um ambiente urbano mais seguro e equitativo para as mulheres depende, igualmente, da compreensão de que a violência não é apenas física – tem entre suas causas não apenas agressões diretas, mas também a maneira como a própria cidade é planejada, construída e percebida.

Por essa razão a sensação de insegurança não acaba quando a mulher sai do transporte público. Ela continua nos outros locais da cidade, frequentemente vazios, mal iluminados e pouco acessíveis.

O ciclo de insegurança urbano é causado pelo esvaziamento dos espaços públicos, que quanto mais vazios, mais inseguros se tornam e, assim, o ciclo se alimenta. Razão pela qual os canteiros de obra e terrenos

---

<sup>6</sup> FORNECK, Maria Luiza; ZUCCOLOTTO, Silvana. Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. Revista dos Transportes Públicos, Brasília, n. 73, p. 95-103, 1996;

<sup>7</sup> Instituto Patrícia Galvão & Instituto Locomotiva (2019). Segurança das mulheres no transporte.

ainda não construídos podem gerar grande insegurança. O mesmo quadro pode ser aplicado para projetos que não contemplam padrões de qualidade de iluminação e caminhabilidade, tornando-os inseguros e desconectados ao seu entorno. Ruas, praças, calçadas e ciclovias iluminadas e acessíveis, com um mobiliário urbano que estimulam a interação entre as pessoas, são elementos que geram uma apropriação do espaço por pessoas diversas e aumentam a vitalidade urbana, tornando a cidade mais acolhedora e segura para mulheres e meninas.

Quando as infraestruturas urbanas são planejadas sem perspectiva de gênero, viola-se o preceito de cidades para todas as pessoas. Os direitos e necessidades de mulheres devem ser contemplados no planejamento da cidade, e para que isso ocorra, a sua participação em todas as etapas do processo deve ser ativa.

A presença delas em órgãos públicos, guarda civil, no setor de construção, assim como em governanças locais, é fundamental para que suas vozes sejam ouvidas e suas necessidades representadas.

## **2.2. CONCEPÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS SENSÍVEIS AO GÊNERO**

Um espaço público inclusivo e acolhedor é aquele que reflete a diversidade de uma cidade e estimula a convivência entre as pessoas. Esse espaço cria condições necessárias para a permanência e convida as pessoas a estarem na rua.

A vitalidade do ambiente urbano transmite maior segurança para mulheres e meninas, pois a presença de pessoas - caminhando, praticando esportes, andando de bicicleta

ou mesmo trabalhando - produz a sensação de observação, reduz a chance de importunações e, conseqüentemente, aumenta a percepção de segurança.

Vários fatores influenciam a vitalidade do ambiente: iluminação, calçadas, mobiliário urbano, limpeza, sinalização e atratividade. Nos próximos itens deste capítulo, a relação entre tais fatores e perspectiva de gênero será explicada. Os princípios aqui apresentados foram baseados nas reflexões do livro “Cidade para Pessoas”<sup>8</sup>, e adaptados das diretrizes do Índice de Caminhabilidade do ITDP Brasil<sup>9</sup>.

### **A. Caminhabilidade**

Ser pedestre é uma condição natural do ser humano. Assim, calçadas em bom estado, conectadas, livres de obstáculos e desníveis é um convite a caminhar e usar os espaços públicos da cidade. Em especial pessoas idosas, mães, crianças e pessoas com deficiência.

Para proporcionar espaços de qualidade para pedestres, é necessário atentar aos detalhes. A estrutura física do espaço (largura, materialidade das calçadas), por exemplo, deve ser concebida para que todos e todas possam se deslocar com conforto e segurança. É imprescindível que a rede de calçadas seja completa e atenda aos regulamentos ou normas locais de acessibilidade.

Além da própria estrutura física do espaço para caminhar, fatores de atratividade, segurança e conforto também influenciam na caminhabilidade, discutidos mais adiante neste documento.

#### **A.1. Condições do pavimento**

As condições do pavimento se referem à ocorrência de interrupções e irregularidade nas calçadas que restringem a mobilidade de

---

<sup>8</sup> GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. Perspectiva, São Paulo; 1ª edição, 2013.

<sup>9</sup> ITDP Brasil. Índice de Caminhabilidade. 1a edição: fevereiro de 2018. Versão 2.2 - março de 2019.

pessoas diversas e podem levar a quedas. Desníveis, buracos, pedras soltas, raízes de árvores e outros obstáculos são um entrave aos pedestres, devido à interrupção da uniformidade da superfície utilizada para se deslocar.

Uma calçada em boas condições promove a circulação de diversas pessoas pelo espaço público, com destaque para pessoas idosas, crianças e seus cuidadores e pessoas com carrinhos. Ambientes com boas condições também passam a impressão de estarem sob cuidado e ação da gestão pública, contribuindo com a percepção de segurança e regularidade do trajeto.

### **A.2. Materialidade do pavimento**

A materialidade se refere aos materiais utilizados no revestimento das calçadas. Calçadas revestidas com pavimentos trepidantes ou escorregadios podem provocar inúmeras quedas, torções, desconfortos e restringir a mobilidade de certos grupos de pessoas. Os pisos devem possuir materialidade que não provoque instabilidade ao caminhar, para facilitar o deslocamento de pessoas em cadeira de rodas, deficientes visuais, com carrinho de bebê ou carrinho de compras. Além do fator de acessibilidade, más condições dos pisos geram insegurança do ponto de vista de possibilidade de escapar de uma situação de risco.

### **A.3. Largura da faixa livre**

A faixa livre é a área da calçada destinada exclusivamente à circulação a pé. As suas dimensões influenciam na experiência de pedestres, em especial mulheres que costumam carregar compras ou acompanhar crianças e idosos em seus deslocamentos com mais frequência que os homens. Além disso, a largura da faixa livre também ajuda a evitar a sensação de confinamento no espaço, melhorando a sensação de segurança e acolhimento, assim como estimula a presença de mais pessoas

nos espaços públicos. Por todas essas razões, a faixa livre deve:

- i. Ocupar a maior parte das calçadas e localizar-se na área central, entre a faixa de acesso aos lotes privados e a faixa de serviço;
- ii. Estar desobstruída de quaisquer elementos ou obstáculos, sejam permanentes ou temporários;
- iii. Comportar o fluxo de pessoas com condições e ritmos diferentes de forma adequada e confortável.

### **A.4. Continuidade das calçadas**

A continuidade se refere à qualidade dos caminhos, de forma a garantir o caminhar como rede, priorizando a mobilidade a pé. Aspectos físicos e de desenho das ruas, calçadas e, inclusive, travessias devem garantir condições para a continuidade do fluxo a pé da forma mais agradável e segura.

A continuidade é fundamental para garantir maior liberdade e consistência nos caminhos, elementos extremamente importantes para a sensação e para a experiência das mulheres e pessoas em condições diversas de acessibilidade. Além disso, a continuidade garante que seja possível ver e ser vista pelas demais pessoas na rua.

Travessias seguras e contínuas são extremamente importantes para garantir continuidade dos trajetos de forma confiável e confortável. Travessias em espaços confinados e sem visibilidade, como passarelas e subterrâneas, são elementos que excluem mulheres e meninas do espaço público e geram muita insegurança, além de reduzir as opções de rotas alternativas.

## **B. Presença de pessoas no espaço público**

A presença de pedestres em horários diferenciados do dia e da noite funciona

como elemento de vigilância natural e tende a atrair outras pessoas, contribuindo para um círculo virtuoso de utilização da rua. Como efeito, a maior chance de ouvir/ver e ser ouvida/vista melhora significativamente a percepção de segurança de mulheres e meninas.

Ademais, ambientes vivos favorecem o encontro e a relação e ajuda mútua entre pessoas. Por conseguinte, há maior probabilidade de mulheres saírem de uma situação de insegurança e obter ou oferecer ajuda se necessário.

Alguns elementos que garantem a vigilância e vitalidade do espaço urbano são: fachadas transparentes e permeáveis, uso misto do solo e eliminação de muros cegos nas ruas.

### **B.1. Fachadas transparentes e fisicamente permeáveis**

A segurança pública é influenciada pelo desenho das edificações. Fachadas transparentes e fisicamente permeáveis favorecem a vigilância informal das ruas, além de possibilitar o auxílio entre pessoas em situações de perigo. A transparência se refere aos espaços de janelas e portas com grades e vidros voltadas para a rua. Por sua vez, fachadas fisicamente permeáveis se referem aquelas que possuem entradas e saídas de pedestres dos lotes privados para as ruas. Ambos oferecem conexão visual entre o espaço privado e o espaço público.

### **B.2. Diversidade de usos**

O uso misto se refere à simultaneidade de funções residenciais e não residenciais no espaço urbano. Considerando o padrão de deslocamento de mulheres, que envolve diversas paradas para desempenhar tarefas do lar e da família, um ambiente com uso misto facilita o seu dia a dia, pois encurta as distâncias e tempos de trajeto de mulheres. Além disso, o quanto maior a diversidade de

atividades, maior a circulação de pessoas pela rua em horários distintos, ampliando a vigilância informal.

## **C. Iluminação pública**

Iluminação eficiente e voltada para as pessoas facilita a ocupação dos espaços públicos durante a noite, aumentando a segurança de mulheres e meninas. A ocorrência de crimes pode diminuir em até 20% com investimentos em iluminação, em comparação à redução de 5% proveniente de um sistema de vigilância por câmeras<sup>10</sup>.

Quando instalada na escala de pedestres e ciclistas, a iluminação pública cria as condições necessárias para circular com ainda mais segurança. Sistemas de iluminação em escala humana têm um efeito positivo na apropriação dos espaços por mulheres por uma razão simples: elas percebem que foram consideradas no processo de planejamento daquele espaço. Incorporar a perspectiva de gênero na iluminação pública também inclui:

- i. Iluminação direcionada para calçada e/ou travessia;
- ii. Realizar manutenção adequada e frequente (substituição de lâmpadas quebradas, assegurar que não há obstrução dos postes por árvores e mobiliário);
- iii. Instalação de postes de iluminação em escala humana, em especial em espaços públicos como praças, jardins e pontos de ônibus;
- iv. Dar preferência às lâmpadas de LED (branca).

---

<sup>10</sup> BARNETT, S. Creating walkable urban environments. *Engineering Sustainability*, 159, pp. 91–97, 2006.

### QUADRO 1: Iluminação pública LED

Belo Horizonte adota desde 2017 iluminação pública em LEDs. As luminárias LED iluminam melhor, são mais econômicas e têm durabilidade 3 vezes maior que lâmpadas de vapor de sódio. Após a implantação da parceria público-privada, 62% do sistema possui iluminação por lâmpadas de LED, com previsão de conclusão em 2020.

Referência: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://pbhativos.com.br/concessoes-e-ppps-2/ppp-iluminacao-publica-2/>>

## D. Mobiliário urbano

O mobiliário urbano é analisado pela sua capacidade de acolher pessoas diversas e criar espaços de permanência. Para isso, o mobiliário deve ser pensado para diferentes usos, pessoas e horários. Como explicado repetitivamente neste documento, a presença de pessoas no espaço público é um forte indicador de segurança para mulheres.

### D.1. Elementos de sombra e abrigo

Sombra e abrigo garantem conforto térmico às pessoas caminhando, seja em dias quentes, seja em dias chuvosos ao propiciar cobertura. Esse elemento de conforto amplia a possibilidade de pessoas diversas estarem nas ruas, como crianças e idosos, e até mesmo a possibilidade de permanência e convivência. Vários elementos urbanos podem propiciar sombra e abrigo, tais como árvores, toldos, marquises, abrigos de transporte público e os próprios edifícios (arcadas e toldos).

### D.2. Mobiliário de apoio para descanso

A oportunidade de sentar no caminho é um elemento de inclusão de diversos usuários e de estímulo à caminhada. Além de estimular

o uso das ruas como espaço de permanência, também melhora a experiência de circulação ao oferecer a possibilidade de parada, contemplando situações de funções de mulheres como: amamentar, apoiar sacolas de compras e descansar com crianças, entre outras.

### D.3. Mobiliário de lazer e esporte

As academias de ginástica ao ar livre, presentes em diversos pontos da capital mineira, promovem não apenas a atividade física, mas também a ocupação do espaço público pela população.

Campinhos de bairro, quadras e outros espaços esportivos são também atrativos para pessoas, porém são frequentemente ocupados mais por homens, o que limita, muitas vezes, o acesso das mulheres e meninas. Portanto, é importante garantir diversidade de programações e atividades, a fim de incluir mais pessoas. Por exemplo, a implantação de espaços lúdicos para crianças, como os parquinhos infantis, que cria a oportunidade para interação social e convivência, em especial, para mães e cuidadoras.

### D.4. Posicionamento e transparência

O posicionamento de todos os mobiliários citados até aqui não deve interromper a linha de visão de mulheres e meninas, respeitando o princípio de visibilidade que garante segurança principalmente em horários noturnos. Por esse mesmo preceito, certos mobiliários urbanos, quando possível, podem ser transparentes (conter aberturas) que permitem a visibilidade do espaço das calçadas por quem está passando a pé.

## E. Limpeza urbana

A percepção de limpeza do espaço público é muito importante para mulheres e pedestres de forma geral. A presença de lixo nas ruas e calçadas é um indicador de descaso e negligência por parte da população e do poder público. Essenciais

para o funcionamento de qualquer espaço, seja ele público ou privado, os serviços de limpeza urbana e de coleta de resíduos sólidos devem ser feitos de forma regular e sistemática.

## F. Sinalização e legibilidade

A sinalização, do ponto de vista do pedestre, é composta por elementos que fornecem informações relevantes para o seu deslocamento pelo espaço urbano. Esses elementos de orientação promovem a legibilidade do ambiente e permitem que os passantes reconheçam e compreendam o espaço de maneira clara e precisa.

As indicações de rotas e horários de passagem do transporte coletivo são fatores que aumentam a confiança e autonomia de mulheres e meninas, que fazem a maior parte de suas viagens a pé ou em transporte público. Esses elementos, por sua vez, devem ter linguagem simples, clara e precisa; posicionados em locais estratégicos em termos de fluxo de pedestres – como entradas e saídas de estações, pontos de ônibus - livre de obstáculos e em local iluminado.

### QUADRO 2: Visibilidade simbólica

A visibilidade simbólica diz respeito a nomeação de espaços nas cidades com nomes de mulheres, homenageando-as e reconhecendo-as. A nomeação de praças, equipamentos de lazer, jardins, hortas comunitárias e outros com nomes de mulheres escolhidas pela comunidade seria um ato de apropriação feminina da cidade.

## G. Índice de caminhabilidade

Para criar, planejar e administrar ambientes urbanos seguros e inclusivos para mulheres e meninas, gestores e planejadores devem ter informações precisas sobre suas experiências no espaço público. A melhor maneira de entender como elas

experimentam a cidade é consultando-as e tornando-as parte integrante dos processos de tomada de decisões.

Ao estabelecer o índice de caminhabilidade sensível ao gênero, é possível avaliar criticamente o ambiente urbano do ponto de vista do pedestre, em um processo que reúne mulheres para caminhar em um perímetro pré-determinado, avaliando indicadores pré-estabelecidos que o tornam mais ou menos caminhável.

### QUADRO 3: Urbanismo tático

Uma das formas da população experimentar física e visualmente novas soluções de desenho urbano é a realização de intervenções urbanas temporárias. Também conhecidas como urbanismo tático, essas intervenções atraem a população ao mesmo tempo que aumentam a interação social no espaço público, o convívio e lazer para crianças, mães e cuidadores.

Dentre suas características mais relevantes, citam-se:

- São transformações reversíveis do espaço público, de execução rápida e baixo custo;
- Permitem testar soluções de projeto antes da realização de grandes investimentos;
- Permitem a transformação urbana em pequena escala e são replicáveis e funcionam como catalizadores de mudanças de longo prazo.

Belo Horizonte tem experiências bem-sucedidas com esse tipo de intervenção, incorporando-o na implementação das “Zonas 30” no Bairro Confisco, Cachoeirinha, Savassi e Zona Hospitalar.

## 3. PROPOSTAS E DIRETRIZES PARA O PROGRAMA

### 3.1. PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA DA REGIÃO DO JATOBÁ

Como já apresentado no contexto deste documento, a Região do Jatobá caracteriza-se pela presença de:

- Conflitos de usos, resultantes do compartilhamento desordenado do território por usos residenciais uni e multifamiliares, usos industriais, comerciais e de serviços de grande, médio e pequeno porte, atreladas à expansão do uso residencial;
- Assentamentos de interesse social, resultantes de ocupações ocorridas em momentos diversos;
- Grandes vazios urbanos resultantes do parcelamento original da região e da implantação incompleta do Distrito Industrial;
- Cursos d'água canalizados e em leito natural;
- Áreas de Preservação Permanente (APP) com vegetação relevante preservada ou em condições de recuperação;
- Problemas de drenagem urbana que provocam inundações em períodos de chuvas recorrentes.

Nesse cenário, o Programa Mobilidade e Inclusão Urbana tem como um de seus componentes a elaboração do Plano de Estruturação Urbana da Região do Jatobá, que compreende o Programa de Desenvolvimento Estratégico da Região do Jatobá e os Estudos Urbanísticos da Estação Diamante.

O Programa de Desenvolvimento Estratégico da Região do Jatobá consiste na realização de estudos técnicos e elaboração de propostas que visam a compatibilização dos diferentes interesses presentes na região; a minimização dos conflitos; e o reforço das potencialidades locais. Objetiva-se alcançar um território bem-sucedido.

Os Estudos Urbanísticos da Estação Diamante visam uma melhor inserção deste equipamento no território, tendo como pressuposto o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS).

A elaboração do Programa de Desenvolvimento Estratégico da Região do Jatobá prevê o levantamento e a análise de dados com abordagem de gênero. Por meio de pesquisas qualitativa e de equipamentos, programas e serviços, será possível obter informações sobre demandas e outras questões relacionadas à segurança e à cobertura dos equipamentos de uso público e coletivo, com especial atenção ao atendimento a mulheres e meninas. Além disso, tendo em vista o padrão de mobilidade de mulheres, será desenvolvido um estudo de Unidade de Vizinha Qualificada (UVQ). Esse estudo permite avaliar o acesso a pé, a uma distância de 20 minutos, a comércios, serviços públicos como escolas, postos de saúde, equipamentos comunitários e de lazer, e redes de transporte coletivo, dentre outros.

Considerando o mesmo padrão de mobilidade, os Estudos Urbanísticos da Estação Diamante irão privilegiar alternativas que estimulem o uso do transporte coletivo e a mobilidade ativa, por meio de soluções que proporcionem a melhoria das condições de circulação de pedestres e ciclistas, **bem como de sua integração a outros modos de transporte.**

Por fim, a participação comunitária é um dos pilares para a elaboração dos componentes do Plano de Estruturação Urbana da Região do Jatobá. Por essa razão, atividades que envolvam a participação de representantes das comunidades (Grupos de Referência, Associações Comunitárias, entidades diversas que atuam no território) nortearão a concepção desses dois trabalhos.

A metodologia para proporcionar a maior participação e consulta às mulheres será mais detalhada a partir da entrada da equipe social no território e os primeiros diálogos com as lideranças locais. Após essa primeira fase, os obstáculos enfrentados por mulheres para participar das atividades propostas serão mais claros e poder-se-á estabelecer métodos que garantam seu envolvimento efetivo. No entanto, o Programa de Desenvolvimento Estratégico da Região do Jatobá estabelece de antemão a obrigatoriedade de espaços de acolhimento para crianças nos eventos participativos.

- **Considerar recorte de gênero na realização de pesquisas amostrais previstas nos estudos;**
- **Realizar estudo de unidade de vizinhança qualificada para avaliação do acesso a serviços públicos a distância de 20 minutos de caminhada;**
- **Realizar estudo de inserção urbana da Estação Diamante com priorização de desenho urbano que valorize deslocamentos a pé;**
- **Inserir nas pesquisas qualitativas previstas questões que abordem a percepção de segurança das mulheres e meninas nos espaços públicos locais e a cobertura dos equipamentos, programas e serviços;**
- **Oferecer espaços de acolhimento a crianças, filhos e filhas de participantes, durante os eventos participativos presenciais.**

### **3.2. PROJETOS VIÁRIOS E DE SANEAMENTO ESTRATÉGICOS EM LOTEAMENTOS IRREGULARES DAS REGIÕES NORTE E NORDESTE**

Diante da precariedade dos loteamentos irregulares das Regiões Norte e Nordeste - a saber, Montes Claros, Maria Tereza, Jardim Getsêmani e Novo Lajedo – os projetos estratégicos a serem desenvolvidos têm como principal objetivo a melhoria da mobilidade e acessibilidade dos bairros, com a instalação de redes elétricas e sanitárias.

Os projetos serão elaborados com base no Plano de Regularização Urbanística (PRU) de cada assentamento. Em particular, a produção de projetos viários levará em conta o acesso de veículos de maior porte aos assentamentos, de forma a adequar as condições do terreno às inclinações necessárias para circulação de veículos como caminhões de lixo, ambulância e do corpo de bombeiros, que hoje não acessam as comunidades.

Ainda sobre tais projetos, uma especial atenção será dedicada ao tratamento das calçadas, valorizando quesitos relativos à caminhabilidade. Ressalta-se que a melhoria da acessibilidade interna aos assentamentos, aliada à solução das questões de infraestrutura e de melhor articulação com entorno, são importantes para o desenvolvimento de comércio local.

Como um todo, os projetos visam a redução de distâncias e tempos de caminhada, melhorando a mobilidade de mulheres. Quando analisados do ponto de vista da segurança, o projeto de implantação de uma rede completa de iluminação pública impacta principalmente mulheres, que se sentirão mais seguras nos espaços públicos dos assentamentos à noite.



Qualquer projeto de intervenção, não obstante os impactos ambientais e sociais previstos, proporcionará às comunidades benfeitorias que serão sentidos diariamente quando finalizadas, já que são pensadas levando em consideração as demandas específicas para cada região e seus habitantes.

Semelhante ao Plano de Estruturação da Região Jatobá, a participação comunitária é essencial para construção Plano de Regularização Urbanística (PRU). A metodologia de consulta de mulheres e meninas também só poderá ser definida após conhecimento dos obstáculos dentro do território. Áreas de acolhimento e cuidado para crianças serão igualmente oferecidas nos espaços de reunião e assembleias dentro das comunidades, garantindo a participação de mães e cuidadoras em eventos presenciais. Esses espaços incluem área para atividades lúdicas na presença de profissional capacitado para atender crianças a partir de 2 anos, espaço para amamentação e fraldário.

- **Desenvolver estudos e projetos viários que priorizem a caminhabilidade, dando especial atenção ao tratamento de calçadas contínuas, desobstruídas, acessíveis e atrativas;**
- **Desenvolver estudos e projetos de iluminação pública completa, dando especial atenção à elementos em escala humana;**
- **Oferecer espaços de acolhimento a crianças, filhos e filhas de participantes, durante os eventos participativos presenciais.**

### **3.3. ESTUDO E PROJETO FUNCIONAL DA ESTAÇÃO SALGADO FILHO**

As estações de transporte são um ponto chave no que diz respeito à mobilidade de mulheres, que são as maiores usuárias do transporte público e cujos deslocamentos são poligonais. O Programa Mobilidade e Inclusão Urbana prevê o estudo de transporte e projeto funcional da estação de integração Salgado Filho e estação Nova Suíça;

A estação Salgado Filho deverá ser construída na Avenida Tereza Cristina, localizada entre esta e a ferrovia, junto ao local onde está prevista a implantação de estação da Linha 2 do metrô. Também a estação Nova Suíça estará localizada junto a uma futura estação do metrô, conforme o projeto da linha 2. Essas estações deverão operar como estações de integração do sistema de ônibus, permitindo a troncalização de linhas que atendem à região, mesmo na fase anterior à implantação do metrô. Sua implantação vai estimular o potencial de adensamento da Avenida Tereza Cristina, atualmente com baixa ocupação lindeira.

Pela importância que terão para a cidade, em especial para mulheres, tais infraestruturas devem concebidas incorporando princípios de perspectiva de gênero. De forma sucinta, isso quer dizer um projeto funcional que priorize deslocamentos a pé, que seja bem inserido ao entorno, tornando o espaço urbano legível para pedestres, com entradas e saídas bem sinalizadas, seguras e iluminadas. O interior de tais estações também dever ser tão minuciosamente trabalhado em tais questões.

A legibilidade do espaço urbano pode ser trabalhada tanto com elementos de sinalização como com o próprio desenho da estação e seu piso. Essa temática deve ser

avaliada devido ao grande fluxo de pessoas que transitam por estações. Os usuários e usuárias precisam de informações posicionadas em locais estratégicos, tendo uma linguagem simples, precisa e direta.

Tradicionalmente, nas estações encontram-se informações relativas aos horários, itinerários e localização dos serviços ofertados. Entretanto, é possível complementar tais informações incluindo elementos como mapa do entorno contendo principais equipamentos de interesse público e serviços de transporte próximos da estação e placas direcionais com indicação de tempo de caminhada para tais espaços.

- **Garantir que os espaços de espera e circulação no interior da estação sejam concebidos priorizando a segurança dos pedestres.**
- **Realizar estudo de inserção urbana, seguindo princípios de caminhabilidade e legibilidade do espaço urbano.**

### **3.4. CORREDOR AMAZONAS**

O transporte público, que em tese deveria garantir a mobilidade, pode se tornar um limitador substancial do acesso à cidade e às oportunidades que ela oferece. Assim, para evitar tal cenário, o Programa Mobilidade e Inclusão Urbana tem como um de seus componentes a priorização do transporte público, através da extensão de linhas exclusivas de ônibus no Corredor Amazonas e intervenções viárias para sua integração urbana.

O projeto Corredor Amazonas inclui, entre outras coisas: a restauração e construção de vias urbanas, calçadas e estações de ônibus; a implementação de ciclovias; a instalação de equipamentos e tecnologia em apoio à segurança do corredor; e estudos e projetos de engenharia relacionados.

Os principais beneficiários do projeto são os 815 mil usuários do Corredor Amazonas, a

população da sua área de influência, 513 mil, e aproximadamente 20 mil moradores de baixa renda da Vila Cabana Pai Tomás (dos quais 10.634 são mulheres).

Espera-se causar um impacto positivo em termos de redução de tempo de viagem e acesso a oportunidades de emprego para mulheres, principalmente entre as áreas mais pobres da Vila Cabana Pai Tomás e Região Jatobá. Em suma, os objetivos das intervenções são:

- i. Melhoria da qualidade do serviço para usuários e usuárias de transporte público na área de influência do Corredor Amazonas;
- ii. Melhoria da acessibilidade a oportunidades para usuários e usuárias na área de influência do Corredor Amazonas.

A avaliação de metas será feita pelos seguintes indicadores:

- i. Velocidade média comercial do serviço de ônibus na Avenida Amazonas no horário de pico;
- ii. Beneficiários satisfeitos com a qualidade do serviço de transporte público no Corredor Amazonas (cobertura, confiabilidade, segurança pessoal), diferenciado por renda e sexo;
- iii. Oportunidades de emprego acessíveis em até 60 minutos na área de influência do Corredor Amazonas, diferenciado por residentes de Cabana e Jatobá e por mulheres em relação aos homens nestas regiões.

O Corredor Amazonas contribuirá para atender à mobilidade das mulheres de baixa renda, ao oferecer um serviço eficiente que conecta a Vila Cabana Pai Tomás e Jatobá ao centro de Belo Horizonte. A redução do tempo de viagem, bem como o acesso facilitado à “cidade formal”, é extremamente importante para expansão

de oportunidades de emprego e acesso a serviços de saúde e educação por mulheres.

É necessário ressaltar que os deslocamentos de mulheres e meninas não terminam ao sair do transporte público: elas continuam seus trajetos a pé até seu destino final. Levando em consideração a percepção de medo que se estende por todos os espaços públicos da cidade, é necessário qualifica-los para que sejam seguros e acolhedores para mulheres e meninas.

Por essa razão, a zona de intervenção deve seguir os princípios de perspectiva de gênero no que concerne iluminação, calçadas, mobiliário urbano, limpeza, sinalização e atratividade apresentados a no início deste documento.

A título de exemplo, as intervenções no Corredor Amazonas preveem a inserção de novos pontos de embarque e desembarque, incluindo abrigos de ônibus e estações de transferência. Espera-se, portanto, que esses novos pontos recebam um trabalho minucioso de verificação de segurança do entorno - iluminação adequada, sinalização e posicionamento preferencial à proximidade de estabelecimentos comerciais. Nas grandes avenidas de Belo Horizonte, abrigos de ônibus sensíveis ao gênero já são implantados desde 2016, como apresentado no Quadro 4 ao lado.

Uma das formas de avaliar a percepção de segurança de mulheres é estabelecer índices de caminhabilidade sensível ao gênero, como também recomendado no início deste documento. A aplicação do índice de caminhabilidade é uma forma de consulta à população, momento em que grupos de mulheres se reúnem para avaliar e discutir os fatores que tornam o espaço urbano mais ou menos seguro. Por meio de uma metodologia simples e precisa, é possível qualificar a percepção de segurança de mulheres nos espaços públicos ao longo do Corredor Amazonas, antes e depois das obras.

A consulta da população é uma prática norteadora das ações municipais. Para o Corredor Amazonas são igualmente previstas assembleias com o Observatório da Mobilidade as Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTT). Esse último é o espaço de participação popular da BHTRANS, um fórum democrático para a discussão das questões sobre o transporte público, trânsito e planejamento urbano em cada uma das nove regionais de Belo Horizonte.

Assim, serão realizadas reuniões setoriais com a participação das comunidades diretamente envolvidas, dos membros das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito e dos líderes comunitários das Regionais Administrativas Centro-Sul, Barreiro e Oeste. Nessa ocasião, será apresentado o projeto conceitual do Corredor Amazonas, abordando objetivos do projeto, suas fases, benefícios para cidade, impactos das obras, etc. O momento servirá para fornecimento de contribuições e sugestões da população ao projeto.

De antemão, para incentivar a participação de mulheres, áreas de acolhimento e cuidado para crianças serão oferecidas nos espaços de reunião e assembleias, garantindo a participação de mães e cuidadoras. Esses espaços incluem área para atividades lúdicas na presença de profissional capacitado para atender crianças a partir de 2 anos, espaço para amamentação e fraldário.

Por fim, ao final das obras do Corredor, será realizada uma pesquisa com as usuárias e usuários do transporte público para avaliar o grau de satisfação com a qualidade do serviço no Corredor Amazonas, abrangendo cobertura, confiabilidade, segurança, segurança pessoal.

- **Executar obras de priorização de vias exclusivas de ônibus, com tratamento viário visando à acessibilidade de**

pedestres, em especial mulheres e meninas.

- Avaliar resultados esperados em termos de macroacessibilidade e satisfação por indicadores desagregados por sexo;
- Incluir princípios de perspectiva de gênero nas intervenções dos espaços públicos do Corredor Amazonas, para criar um ambiente urbano seguro e acolhedor para mulheres e meninas;
- Verificar a segurança do entorno ao instalar novos pontos de ônibus, incluindo avaliação da qualidade da iluminação pública, sinalização e posicionamento;
- Estabelecer índice de caminhabilidade sensível ao gênero antes e depois das intervenções, a fim de avaliar os ganhos na percepção de segurança de mulheres;
- Oferecer espaços de acolhimento a crianças, filhos e filhas de participantes, durante os eventos participativos presenciais;
- Realizar pesquisa com as usuárias do transporte público para avaliar o grau de satisfação com a qualidade do serviço no Corredor Amazonas.

#### QUADRO 4: Abrigos de ônibus sensíveis ao gênero

Os abrigos de ônibus de Belo Horizonte são um exemplo de mobiliário transparente. Em 2016 foi iniciada a implantação de novos abrigos em pontos de ônibus na área central e grandes avenidas. Os abrigos são mais modernos, mais confortáveis e possuem proteção traseira e lateral de metal vazado. Eles têm uma capacidade 25% maior que os atuais e pontos energizados tanto para exploração da publicidade como para iluminação noturna (mais segurança) e com o nome do local onde está instalado.

Há um espaço reservado exclusivamente para cadeirantes e também assentos para idosos, gestantes, pessoas com deficiência e pessoas com criança no colo. Um painel instalado no abrigo permite a oferta de uma série de facilidades para o usuário, como a indicação do tempo faltante para chegada do ônibus. Ademais, com os mapas do Info ponto implantados nos abrigos de ônibus, o usuário e usuária também podem se localizar na cidade e obter informações sobre o transporte coletivo, como o quadro de frequência por faixa horária e o itinerário resumido. Os mapas trazem também indicação de locais importantes da cidade.

Referência: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/pontos-de-parada#:~:text=ABRIGOS,esta%C3%A7%C3%B5es%20de%20transfer%C3%Aancia%20do%20MOVE.>>

### **3.5. URBANIZAÇÃO INTEGRADA VILA CABANA PAI TOMÁS**

#### **A. Reestruturação física e ambiental**

O Programa Mobilidade e Inclusão Urbana dá especial atenção à integração entre o Corredor Amazonas e a Vila Caba Pai Tomás. Por essa razão, um dos componentes do programa é a reestruturação física e ambiental de parte significativa da vila, integrando-a harmoniosamente ao corredor e à cidade.

O programa prevê intervenções para a reestruturação viária do bairro, promovendo a modernização urbana e melhorando o acesso ao transporte público. As intervenções foram discutidas com a comunidade como parte da política municipal de planejamento participativo e incluem melhoria das infraestruturas de saneamento e mobilidade, abertura e ampliação das principais vias de acesso e de pedestres, regularização de becos, além de mitigação de riscos geológicos e/ou geotécnicos. O principal objetivo é a melhoria da mobilidade urbana e qualidade de vida da comunidade, em especial para mulheres. Os produtos da Urbanização Integrada Vila Cabana Pai Tomás correspondem a:

- i. Abertura do complexo viário Sete de Setembro, que atravessará a Vila no sentido Sudeste / Nordeste, ligando a Avenida Amazonas à Avenida Tupã;
- ii. Abertura e interligação de outras vias veiculares e de pedestres, com: a implantação e complementação das redes de abastecimento de água, esgoto e drenagem; obras de consolidação geotécnica e pavimentação; a utilização das áreas remanescentes para implantação de áreas de lazer e

convívio; a remoção das famílias afetadas pelas obras e demolições;

- iii. Trabalho de acompanhamento social com as famílias afetadas pela intervenção;
- iv. Construção de edifícios de cinco pavimentos dentro da Vila Cabana Pai Tomás.

Ademais, o projeto de Urbanização Integrada Vila Cabana Pai Tomás prevê a criação e ampliação de linhas de transporte coletivo específicas, locais. O objetivo é a integração da população residente com o sistema convencional de transportes, reduzindo significativamente as distâncias de percursos a pé de mulheres. Atualmente, já ocorre a cobrança de tarifa reduzida para os deslocamentos internos de ônibus, que possibilitam a integração com o sistema convencional.

O incremento de linhas de ônibus locais, melhora oferta de transporte intra-bairro, o que privilegia deslocamentos poligonais, típicos de mulheres, e estimula a economia local. Esse último aspecto é importante, pois ao estimular a economia do bairro, aumenta-se a circulação de pedestres nos espaços públicos, gerando, por sua vez, maior sensação de segurança para mulheres e meninas, pela vigilância informal criada.

Ainda considerando a percepção de segurança na Vila Cabana Pai Tomás, o processo de concepção de novos espaços públicos a serem criados nas áreas remanescentes do projeto seguirá os princípios de perspectiva de gênero apresentados no início deste documento. Por exemplo, na inserção de novos pontos de ônibus na Vila Cabana Pai Tomás - igualmente ao Corredor Amazonas - prestar-se-á especial atenção à iluminação, sinalização e posicionamento das novas paradas, a fim de garantir a segurança de mulheres nesses locais.

Outras medidas que incorporam a perspectiva de gênero ao planejamento do transporte público já são adotadas por Belo Horizonte. Um dos mais relevantes são os pontos de parada flexíveis à noite (ponto fora do ponto), que permite que o usuário ou usuária desça mais perto de seu destino, ajudando a evitar o risco de assaltos e estupros. Essa lei existe desde 2002, mas ainda é pouco conhecida pela população. Dessa forma, um dos eixos de comunicação do projeto consiste na ampla divulgação desse direito através da campanha "ponto fora do ponto".

Por fim, uma das formas de avaliar a melhoria da percepção de segurança de mulheres é estabelecer o índice de caminhabilidade dos espaços públicos que receberão intervenções.

Sendo a participação comunitária um pilar do Programa como um todo, não diferentemente dos demais componentes apresentados neste documento, o Trabalho Social que será feito na Vila Cabana Pai Tomás incentivará a inclusão efetiva de mulheres e meninas em suas atividades. A metodologia de consulta de mulheres e de entidades que atuam no combate às desigualdades de gênero só poderá ser definida após a entrada no território. Nesse processo, serão identificadas lideranças locais melhor esclarecerão as barreiras que impedem a efetiva participação de mulheres em reuniões e assembleias.

Ademais, para incentivar o envolvimento do público feminino, áreas de acolhimento e cuidado para crianças serão oferecidas, garantindo a participação de mães e cuidadoras em eventos presenciais. Esses espaços incluem área para atividades lúdicas na presença de profissional capacitado para atender crianças a partir de 2 anos. Prevê-se, igualmente espaço para amamentação e fraldário.

- Realizar intervenções para a reestruturação viária da Vila Cabana Pai

Tomás, promovendo a modernização urbana e melhorando a acessibilidade e mobilidade dos habitantes, em especial mulheres;

- Adequar e/ou implantar linhas de transporte coletivo para atendimento à demanda interna, facilitando o acesso dos residentes aos serviços e equipamentos públicos;
- Criar novos espaços públicos, inclusive nas áreas remanescentes do projeto Vila Cabana Pai Tomás, seguindo princípios de perspectiva de gênero;
- Verificar a segurança do entorno ao instalar novos pontos de ônibus, incluindo avaliação da qualidade da iluminação pública, sinalização e posicionamento;
- Estabelecer índice de caminhabilidade sensível ao gênero antes e depois das intervenções, a fim de avaliar os ganhos na percepção de segurança de mulheres;
- Fomentar a aplicação da Lei "Ponto Fora do Ponto", regulamentada pela Portaria BHTrans DRO 002/2002, como instrumento preventivo das violências de gênero que ocorrem na cidade;
- Oferecer espaços de acolhimento a crianças, filhos e filhas de participantes, durante os eventos participativos presenciais.

## **B. Política Municipal de Habitação**

Considerando as intervenções previstas para a Vila Cabana Pai Tomás, faz-se necessário a remoção de edificações e seus ocupantes para viabilização de obras de implantação e/ou adequação do sistema viário local. Cerca de 315 imóveis, cerca de 700 pessoas, além de estabelecimentos comerciais, serão impactados. A remoção e o reassentamento dessas famílias e comércio serão realizadas

segundo as diretrizes da Política Municipal de Habitação, que tem como premissa a manutenção dos afetados dentro da própria comunidade. Dessa forma, a maior parte das famílias será reassentada em unidades habitacionais verticais, localizadas dentro da própria vila, onde passarão a conviver em condomínios, sujeitas às devidas obrigações individuais e coletivas, que serão trabalhadas através dos programas de “pré e pós morar”. Também os estabelecimentos comerciais serão reassentados em áreas remanescentes ao longo das vias a serem urbanizadas.

A Política Municipal de Habitação traz práticas sensíveis ao gênero, em termos de regularização fundiária, empoderamento econômico e combate à violência contra mulher.

### **B.1. Regularização fundiária como um instrumento de promoção da igualdade**

O primeiro reconhecimento do papel da mulher na Política Municipal de Habitação foi a Lei do Profavela, que define parâmetros para regularização fundiária. A lei nº 3995, de 16 de janeiro de 1985, Artigo 13, Inciso II, § 6º define: “Quando se tratar de família não legalmente constituída, a alienação será feita diretamente à mulher, salvo no caso de acordo entre os coabitantes, hipóteses em que esses passarão a ser coproprietários do respectivo lote.”

A titulação é a conclusão do processo de regularização dos imóveis e é constituída por diversas etapas, como aprovação dos conjuntos, obtenção de certidão de baixa, registro da instituição e convenção de condomínio, além da emissão e registro das escrituras. O documento de propriedade traz diversos benefícios para as mulheres, que passam a ter acesso a financiamento bancário ou crédito no comércio, conquistam um endereço oficial reconhecido, ampliam o acesso aos serviços públicos e têm o seu imóvel valorizado.

Assim, as duas práticas da Política Municipal de Habitação abaixo são valorizadas:

### **B.2. Trabalho social para o desenvolvimento socioeconômico e combate à violência**

O Programa Trabalho Técnico Social (PTTS) prevê o acompanhamento social das famílias afetadas pela intervenção, desde a abordagem inicial para divulgação das atividades, até a entrega da obra. Durante o processo são desenvolvidas atividades comunitárias, oficinas e palestras, ministradas em parceria com entidades afins. Algumas das atividades previstas no PTTS são direcionadas ao público feminino e visam seu empoderamento econômico, capacitação profissional e educação financeira. O trabalho social comunitário traz também atividades de combate e prevenção à violência contra mulher. A temática é coberta pelo fortalecimento das capacidades institucionais, em especial da URBEL.

- [Priorizar a titulação das unidades habitacionais à mulher, seguindo o Artigo 13 da §6 da Lei do Profavela – Lei nº 3995 de 1985;](#)
- [Atender a diversidade da composição familiar, considerando a tipologia das unidades habitacionais produzidas, levando em consideração os diversos tipos de famílias, especialmente as monoparentais chefiadas por mulheres;](#)
- [Desenvolver atividades formativas com as síndicas \(os\) e subsíndicas \(os\) dos residenciais monitorados pela URBEL, sobre questões condominiais e equidade de gênero;](#)
- [Fornecer cursos e oficinas de geração de trabalho e renda, assim como de qualificação profissional e educação financeira, para os públicos atendidos pelas políticas habitacionais, priorizando o público feminino;](#)

- Incluir atividades e procedimentos relacionados à prevenção e enfrentamento às violências de gênero

nos Programas Pré-Morar e Pós-Morar, incluindo informar sobre o funcionamento do fluxo de atendimento às vítimas de violência



## 4. DIRETRIZES PARA FASE DE EXECUÇÃO DAS OBRAS

### 4.1. FASE DE EXECUÇÃO DO CORREDOR AMAZONAS E VILA CABANA PAI TOMÁS

As intervenções previstas pelo Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana trazem benefícios sociais e econômicos em sua fase de execução. O principal diz respeito a ativação da economia em decorrência das intervenções: as atividades das obras se traduzem em demandas de empregos na construção civil, indústria de equipamentos e serviços, além dos efeitos multiplicadores e sinérgicos.

Entretanto, as intervenções podem causar relevante impacto social e ambiental, em especial para mulheres e comunidade próxima aos canteiros de obras, diariamente expostas a riscos diversos, insegurança e demais incômodos.

Não é incomum que o pedestre tenha que desviar seu trajeto pela interdição de ruas, seja por uma intervenção necessária do canteiro, seja pela obstrução de calçadas por material de construção. Também não é incomum que a mulheres se sintam inseguras ao passar ao lado de grandes canteiros de obra, devido ao medo de ser assediada ou medo das condições urbanas dominantes (pouca iluminação, sinalização insuficiente, locais propícios para esconderijos de estranhos, etc.).

Por essa razão, a gestão do canteiro de obras das intervenções do Corredor Amazonas e Vila Cabana Pai Tomás devem incorporar a perspectiva de gênero juntamente com o conceito de qualidade de controle ambiental, resultando em execução de obras cada vez mais adequadas e inclusivas.

Os impactos do programa são mitigados e compensados por ações previamente comprometidas durante a elaboração dos projetos, perpassando o término das obras e a operação das intervenções. Com relação à perspectiva de gênero, dois temas principais são cobertos na fase de execução dos projetos: a diversidade organizacional, relacionada à empregabilidade de mulheres em canteiros de obras; e a caminhabilidade, relacionada à continuidade das rotas de pedestres.

#### A. Diversidade Organizacional

A representação das mulheres no setor de transporte e construção é essencial para reduzir as disparidades de gênero no emprego. Por essa razão, é vital que os organismos públicos e privados envolvidos no programa promovam espaços inclusivos em sua composição interna, na definição de suas lideranças e em todas as posições de trabalho.

A promoção da diversidade corporativa promove um ambiente de trabalho mais colaborativo e mais saudável, que motiva trabalhadoras e trabalhadores a terem maior dedicação e motivação na execução de suas funções.

A presença de mulheres atuando, tanto em posições de liderança quanto posições manuais em obra, proporciona mais segurança para as pessoas que transitam no entorno dos canteiros. Enxergar-se no outro, principalmente em termos de gênero, promove maior percepção de segurança ao ocupar os espaços públicos.

Assim, no âmbito do Programa Mobilidade e Inclusão Urbana, as empresas contratadas devem cumprir um mínimo de 10% de postos ocupados por mulheres em suas

intervenções, tanto no Corredor Amazonas como Vila Cabana Pai Tomás.

O setor público, por sua vez, se compromete a criar um banco de dados (registro) contendo uma lista de mulheres qualificadas para trabalhar em serviços da construção civil. Esse banco de dados servirá de lista de sugestão para setor privado.

Esse último também se compromete em oferecer capacitação técnica para mulheres, afim de garantir que futuros projetos haja mão de obra feminina expressiva. Preferencialmente, valorizar-se-á metodologias e consultorias que tenham experiência na capacitação de mulheres, notadamente aquelas que já atuam no território envolvidas pelo Programa Mobilidade e Inclusão Urbana (vide Quadro 5).

Além disso, para melhor entender as barreiras de empregabilidade de mulheres no setor da construção civil e transportes, o setor público lançará um estudo mais detalhado sobre a temática, afim de melhor direcionar suas políticas e campanhas a serem realizadas.

O objetivo de tais ações é não apenas aumentar a porcentagem de mulheres no setor de construção, mas igualmente quebrar o paradigma de que não existem profissionais femininas capazes de exercer certas profissões.

- **Cumprir cota mínima de 10% de postos ocupados por mulheres nas intervenções no Corredor Amazonas como Vila Cabana Pai Tomás;**
- **Criar banco de dados para identificar mulheres que podem se enquadrar nos critérios de recrutamento;**
- **Promover programas de capacitação para mulheres em trabalhos relacionados à construção civil;**

- **Desenvolver estratégia de comunicação e recrutamento para incentivar mão de obra feminina;**
- **Reforçar nos contratos com setor privado o respeito à igualdade de pagamento para o mesmo tipo de trabalho.**
- **Realizar estudo para compreender barreiras na empregabilidade de mulheres no setor da construção/transportes;**

#### QUADRO 5: Arquitetura na Periferia

Presentes na comunidade Eliana Silva, da Região Jatobá, o grupo Arquitetura na Periferia é uma instituição sem fins lucrativos que visa a melhoria da moradia para mulheres da periferia, por meio de um processo em que elas são apresentadas às práticas e técnicas de projeto e planejamento de obras e recebem um microfinanciamento para que conduzam com autonomia e sem desperdícios as reformas de suas casas.

Em assentamentos periféricos, comumente, pessoas constroem sua moradia sem acesso a assessoria ou formação técnica, resultando em lares com recursos já escassos, desperdiçados. Além disso, problemas estruturais nas casas, umidade excessiva, falta de iluminação e ventilação ou mesmo ausência de banheiro são recorrentes. A mulher que vive nesse contexto é ainda mais prejudicada.

Ao invés de oferecer um produto, Arquitetura na periferia busca favorecer a autonomia das participantes, ampliando sua capacidade de análise, discussão, prospecção, planejamento e cooperação, o que por fim leva a um aumento de sua autoestima e confiança.

Fonte: Arquitetura na Periferia.

## **B. Garantia de caminhabilidade no entorno de canteiros de obra**

Como explanado previamente neste documento, as mulheres realizam mais viagens a pé e em transporte público do que homens. Por essa razão, a análise da caminhabilidade no entorno dos canteiros de obra é essencial para assegurar que os seus trajetos sejam seguros e confortáveis.

Na fase de execução dos projetos, quatro indicadores são analisados para avaliar a caminhabilidade: os elementos de proteção do pedestre; desobstrução das calçadas; sinalização; e mecanismos de comunicação direta.

### **B.1. Elementos de proteção do pedestre**

Previstos pela legislação vigente, os elementos de proteção do pedestre garantem a continuidade dos trajetos de mulheres e meninas em segurança.

O código de edificações do município de Belo Horizonte estabelece em seu Artigo 28 que: “Durante a execução de obra, reforma ou demolição, o responsável técnico e o proprietário, visando à proteção de pedestres ou de edificações vizinhas, deverão instalar dispositivos de segurança, tais como tapumes, andaimes e telas de proteção, conforme critérios definidos nesta Lei, na legislação específica sobre a segurança e medicina do trabalho e ainda no Código de Posturas e no seu regulamento.”

Além disso, a mesma norma prevê que as entradas do canteiro devem ser iluminadas à noite e controladas de maneira a impedir a entrada de pessoas alheias à atividade.

### **B.2. Desobstrução de calçadas**

Com relação à desobstrução da calçada, serão adotadas medidas que minimizem os transtornos causados à população do entorno. Em síntese, quando as obras forem executadas às margens de vias

pavimentadas, exige-se que a empresa contratada lave ou proceda à varrição diária do pavimento, deixando-o sem lama, areia, terra ou restos de obra.

A execução de obras em locais com baixa infraestrutura gera uma propensão de acúmulos de lixos domésticos. Visando minimizar tal situação, o Programa Técnico de Trabalho Social dos projetos da Urbanização Integrada Vila Cabana Pai Tomás prevê campanhas ambientais educativas para a população, incluindo a temática sobre os riscos e transtornos do acúmulo de lixo nos locais de obra.

### **B.3. Sinalização**

As normas vigentes exigem que todos os serviços executados nas vias públicas devem ser obrigatoriamente sinalizados com cones, bandeiras, bloqueios, placas de advertência e, se necessário, sinalização luminosa.

Ainda, o item 18.30.3.1 da NR-18 estabelece que: “Em caso de necessidade de realização de serviços sobre o passeio, a galeria deve ser executada na via pública, devendo neste caso ser sinalizada em toda sua extensão, por meio de sinais de alerta aos motoristas nos dois extremos e iluminação durante a noite respeitando-se a legislação do código de obras municipal e de trânsito em vigor”.

### **B.4. Mecanismos de comunicação direta**

Visando facilitar o contato da população com os responsáveis pelo empreendimento, mecanismos de comunicação direta serão estudados para atender reclamações e dúvidas relativas aos canteiros de obras. Demandas relativas a entulho de obra, poeira e outros transtornos – a exemplo de importunação sexual ou assédio moral – podem ser trazidas pela população, devendo ser devidamente solucionadas e/ou encaminhadas de forma rápida e direta pela figura do Engenheiro. Dentre os mecanismos a serem estudados de acordo

com o tipo/tamanho do canteiro de obra, citam-se:

- i. Criação de ouvidoria social como ponto de acolhimento de demandas, encaminhamentos e atendimentos presenciais;
- ii. Disponibilização de correio eletrônico a fim de facilitar o acesso do munícipe às informações sobre o empreendimento;
- iii. Divulgação ampla do contato telefônico entre a população local e o entorno;

Um importante instrumento de comunicação direta no âmbito das intervenções estruturantes enumerado acima é a ouvidoria social. Caracterizada como a principal referência física da comunidade que recebe os empreendimentos previsto pelo programa, a ouvidoria social está situada em local de fácil acesso da população.

- Garantir que as obra contratada estarão cercadas com tapumes adequados, bem balizados para pedestres e veículos, e com as vias de trânsito internas desobstruídas e iluminadas;
- Garantir que a obra contratada lave ou proceda à varrição diária do pavimento, deixando-o sem lama, areia, terra ou restos de obra;
- Realizar campanhas informativas e educativas para as comunidades sobre os riscos e transtornos do acúmulo de lixo nos locais de obra;
- Garantir que todos os serviços executados nas vias públicas sejam sinalizados com cones, bandeirolas, bloqueios, placas de advertência e, se necessário, sinalização luminosa;
- Criar mecanismos de comunicação direta e resolução dos incômodos gerados durante a execução dos projetos.

## 5. PROGRAMA DE COMBATE À IMPORTUNAÇÃO SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO

### 5.1. FASE DE OPERAÇÃO DO CORREDOR AMAZONAS

Seja devido à importunação sexual, intimidação ou medo, toda violência limita os deslocamentos de mulheres pela cidade. Esses fatos trazem uma reflexão mais profunda sobre lugar permitido à mulher na própria cidade – “onde”, “como” e “quando” ela é bem-vinda para caminhar e se deslocar. Para mudar esse paradigma, ações pontuais no sistema de transporte não são suficientes. Trata-se de um problema estrutural da sociedade e, portanto, exige um programa completo de ações e políticas públicas em diferentes frentes para solucioná-lo.

Dessa forma, o Programa de Combate ao Importunação Sexual no Transporte Público é um conjunto de ações com o objetivo de prevenir, mitigar e responder às incidências de importunação sexual no transporte. Levando em consideração as recomendações da ‘Nota de Boas Práticas: Enfrentando a Violência de Gênero no Financiamento de Projetos de Investimento Envolvendo Grandes Obras Civas’, o projeto irá definir medidas de mitigação e resposta, incluindo mecanismos que facilitam a denúncia de importunação sexual no transporte público. Em particular, um estudo de integração de interface de denúncias é previsto, cujos objetivos são:

- i. Incentivar a denúncia de importunação sexual no transporte público, por meio ferramenta que elimina o constrangimento da vítima;
- ii. Coibir a importunação sexual, com a divulgação da ferramenta, geração de provas e atuação junto à Polícia Civil;

- iii. Melhorar a qualidade da geração de dados das ocorrências de importunação sexual no transporte público que ajudarão a identificar padrões para que se possa fazer um trabalho preventivo.

A coleta e a análise de dados relativos à importunação sexual visam o melhor entendimento, por parte da sociedade e poder público, da violência contra a mulher na mobilidade. Ela deve ser acompanhada de capacitação dos funcionários das operadoras de ônibus e das autoridades relevantes de “resposta” para ocorrências, bem como uma revisão do protocolo de denúncias existente.

Em 2014, a PBH/BHTRANS em parceria com o Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte (TRANSFÁCIL) implementaram, na ocasião do início da operação do BRT MOVE, o “botão do pânico” nos coletivos da capital mineira com o objetivo de registrar a ocorrência de casos de assalto, furto, roubo, depredação e também importunação sexual que há época ainda era tipificado apenas como assédio.

Em janeiro de 2018, por meio do Centro Integrado de Operações da Prefeitura de Belo Horizonte (COP-BH), foi assinado um protocolo de atendimento para o “botão do pânico”. Os signatários deste acordo foram a BHTRANS, Guarda Civil Municipal de Belo Horizonte (GCMBH), a Subsecretaria de Fiscalização Municipal, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SETRABH) e a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG). No final de 2018, por iniciativa da Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção (SMSP) e com base na Lei 13.718 de 24 de setembro de 2018, a GCMBH desenvolveu uma campanha de

combate à importunação sexual no transporte coletivo que apresentou duas frentes de trabalho: 1) conscientização dos usuários, especialmente as mulheres, por meio da distribuição de cartilhas sobre a importância de denunciar os abusos; 2) em parceria com a SETRABH e a BHTRANS, foi adaptada a ferramenta do “botão do pânico” para atender de forma exclusiva os casos de importunação sexual no transporte coletivo, essa nova função foi nomeada “botão do assédio”. Isso porque, no caso do “botão do pânico”, o operador não tinha condições de checar, antes de empregar uma força de segurança, o motivo do acionamento. Com essa melhoria que passou a funcionar em 02/11/2018, por meio do acionamento do botão pelo motorista, o agente da BHTRANS e do Centro de Controle Operacional do TRANSFÁCIL já sabem do que se trata a ocorrência e solicitam à GCMBH o emprego de efetivo para dar resposta a essa demanda.

O procedimento após o acionamento do “botão do assédio” pelo condutor no caso de importunação sexual pode ser descrito da seguinte forma: o motorista presencia ou toma ciência de uma ação de violência e aciona o botão do assédio. O alerta chega ao COP-BH e é encaminhado para o supervisor da sala que acionará a GCMBH. Uma viatura é empenhada para a abordagem do veículo. Se constatado o crime, o indivíduo é encaminhado à autoridade policial e a vítima, se necessário, para atendimento especializado. O coletivo é liberado para seguir viagem.

Tendo em vista a necessidade de garantir maior segurança às mulheres e meninas no transporte coletivo e observando-se algumas lacunas no protocolo atual que podem ser aperfeiçoadas, a PBH tem por objetivo, por meio do Programa Mobilidade e Inclusão Urbana, desenvolver uma funcionalidade de “botão de assédio” e sua integração a algum aplicativo sob gestão da

Prefeitura ou de suas contratadas. O “botão de assédio” permitirá que as usuárias denunciem, independentemente do condutor, casos de importunação sexual nos ônibus gerando dados que subsidiarão a elaboração de políticas públicas de combate à importunação sexual no transporte coletivo, tais como as linhas e horários em que foram registradas maior número de ocorrências; se possível, um perfil social das usuárias que registraram denúncias, e outras informações. Além disso, utilizando-se do protocolo de comunicação existente entre a infraestrutura de tecnologia presente nos veículos e o COP-BH, será possível utilizar as denúncias via APP como alertas para atuação em flagrante da GCMBH e PMMG.

A implementação do “botão do assédio” em APP e a utilização dos dados produzidos (dados para políticas públicas / alertas para flagrantes) serão potencializadas por meio da articulação e sinergia entre os seguintes atores: a Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (SMASAC), a Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção, através da Guarda Civil Municipal de Belo Horizonte (GCMBH), a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), BHTRANS, Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura (SMOBI).

Além das campanhas de conscientização feitas no passado e da adaptação do “botão de assédio”, a Guarda Civil Municipal de Belo Horizonte realizou capacitações e treinamentos com os motoristas de ônibus sobre como responder em situações de importunação sexual.

Tendo em vista as lacunas e deficiências que devem ser vencidas e as boas práticas e experiências prévias de Belo Horizonte, enumera-se, a seguir, os principais objetivos do Programa de Combate à Importunação Sexual no Transporte Público.

- **Implementar uma interface para o aplicativo de ônibus para incluir**

denúncias de casos de importunação sexual;

- Revisar protocolo de resposta para vítimas de importunação sexual no sistema de ônibus;
- Reforçar e atualizar campanha de sensibilização pública sobre o combate à importunação sexual no transporte público, incluindo divulgação de informações no jornal e televisão do ônibus sobre o protocolo de denúncia e indicando os serviços de apoio;
- Reforçar o treinamento de operadores de ônibus sobre como responder em situações de importunação sexual no transporte;
- Realizar capacitações para funcionários da Prefeitura, Polícia Civil e Militar, e Guarda Civil Municipal sobre a temática de importunação sexual;
- Estabelecer código de conduta assinado por todos os trabalhadores do contratado e treinamento regular sobre suas obrigações nos termos desse código.

## 6. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

A avaliação das medidas propostas neste Plano será feita por meio do monitoramento de indicadores e metas enumerados nas tabelas apresentadas nas páginas seguintes. São apresentadas as descrições de tais indicadores, sua base de referência, frequência de avaliação, fontes de dados utilizados para extração das informações, metodologias e os respectivos responsáveis por cada indicador.

Perceber-se-á pela análise das tabelas que existem metas e metodologias que não foram ainda definidas. Isso se deve pela

necessidade de um maior conhecimento das comunidades envolvidas pelo Programa, que só se dará quando o Trabalho Social adentrar nos territórios. Antes disso, não é possível estabelecer metas ou metodologias que realmente sejam realistas e adaptadas à realidade local.

Ressalta-se que muitos dos indicadores elencados já foram ratificados e apresentados no *Project Appraisal Document* (PAD) do Programa Mobilidade e Inclusão Urbana, indicados por um asterisco\*.



## CORREDOR AMAZONAS

NOME DO INDICADOR	DEFINIÇÃO / DESCRIÇÃO	BASE DE REFERÊNCIA	META	FREQUÊNCIA	FONTE DE DADOS	METODOLOGIA	RESPONSÁVEL
Beneficiárias satisfeitas com a qualidade do serviço de transporte público no Corredor Amazonas (cobertura, confiabilidade, segurança, segurança pessoal) *	Este indicador mede o grau de satisfação de usuários do transporte público com o transporte fornecido no Corredor Amazonas, incluindo cobertura, confiabilidade, segurança, segurança pessoal diferenciado por renda e sexo.	30%	60%	Anual	Pesquisas	O valor da Base de Referência foi obtido a partir da Pesquisa de Satisfação de 2019. Este valor se refere à satisfação do usuário de transporte público com toda a rede de transporte público de Belo Horizonte A BHTRANS tem uma metodologia de pesquisa domiciliar da satisfação de usuários e não usuários, atualmente realizada para as regionais da cidade. Nesta metodologia, as pesquisas são implementadas em datas representativas (dias úteis típicos) com usuários de transporte público em horário de pico e fora dele (entre as 10 e 21 horas). A BHTRANS realizará uma pesquisa resumida para a área de influência do projeto e das regiões da Vila Cabana e Barreiro. Uma escala de 5 pontos será usada para medir a satisfação (1-Péssimo; 2-ruim; 3-regular; 4-Bom; 5-Ótimo). Para serem contadas como "satisfeito", as respostas devem ser 4 ou 5, de acordo com a escala acima. A pesquisa será expandida para incluir perguntas sobre cobertura, confiabilidade e segurança pessoal e preocupações específicas para as mulheres, envolvendo importunação sexual. A BHTRANS também realizará pesquisas de interceptação com passageiros depois de acessarem estações com pagamento antes do embarque ou em paradas de ônibus. As pesquisas devem ser representativas do total de validações em estações selecionadas. A porcentagem será calculada a partir do número total de mulheres pesquisadas a partir de amostra representativa.	BHTRANS
Redução do tempo total gasto pelas mulheres em seus deslocamentos diários (Minutos) *	Este indicador mede a redução do tempo total que as usuárias do Corredor Amazonas gastam no seu deslocamento diário após a conclusão das intervenções.	8.890.229,00	6.771.527,00	No final do projeto	BHTRANS / IPEA / RAIS / OTP / GTFS	Para a Base de Referência e a meta, o impacto sobre a economia de tempo total para o passageiro, especialmente para usuários de transporte público no corredor de ônibus é medido estimando-se as diferenças de tempo de deslocamento antes e depois da implementação do Projeto e estimando-se os excedentes de consumo para cada deslocamento que acessa o corredor. Considerando que 60% dos usuários de transporte público são mulheres, temos o seguinte: Participação de TP * Tempo total gasto em deslocamentos = Tempo total gasto por mulheres em deslocamentos.	BHTRANS
Porcentagem de mulheres empregadas nas obras civis do Corredor Amazonas*	Este indicador mede a porcentagem de mulheres nas obras civis do Corredor Amazonas	3%	10%	Fornecido no começo das obras civis	Relatórios de Supervisão	A Base de Referência é a quantidade total de mulheres que trabalham na construção no setor de transporte em BH. Para medir, a SMOBI avaliará os contratos de funcionários contratados pelas empresas concessionárias, no processo de licitação, com as obras civis do Corredor Amazonas. A SMOBI fornecerá os números em seus relatórios de implementação.	SMOBI
Revisão do Protocolo de Resposta para abordar casos de importunação sexual*	-	NÃO	SIM	Anual	Registros estatísticos de casos de importunação sexual identificados e denunciados pelas usuárias e aos	A BHTRANS avaliará os dados obtidos por meio de mecanismos desenvolvidos de denúncia. Para a análise ser considerada bem-sucedida, as denúncias devem ocorrer anualmente. O indicador será sim se houver denúncias após a análise e não se não houver denúncias após a análise	BHTRANS

					quais a BHTrans respondeu.		
Índice de caminhabilidade sensível ao gênero.	Este indicador avalia a caminhabilidade no espaço público ao longo do Corredor Amazonas	Determinado após a primeira aplicação do índice de caminhabilidade	>2	Antes e logo após conclusão das obras	Índice de caminhabilidade sensível ao gênero	O índice de caminhabilidade reagrupa diversos indicadores como qualidade da iluminação, calçadas, sinalização, dentre outros relevantes, que são agrupados em categorias. Por meio de uma escala de pontuação de 0 a 3 (0-insuficiente; 1-suficiente; 2-bom; 3-ótimo), cada indicador é pontuado por segmento de calçada avaliado pelo grupo. O espaço receberá ao final uma pontuação ponderada por trecho e por categoria. Essa pontuação corresponderá ao índice de caminhabilidade: quanto maior, melhor a caminhabilidade do espaço e a percepção de segurança de mulheres do entorno. Assim, avaliar-se-á o índice de caminhabilidade de parte do Corredor Amazonas antes das obras, para obter a base de referência de percepção de segurança e caminhabilidade; e avaliar-se-á o índice uma segunda vez na mesma área após o término das obras, para verificar se houve aumento desse índice. Espera-se que logo após as intervenções o índice seja bom/ótimo, ou seja, pontuação maior que 2 (meta >2). Possibilidade de realizar com um grupo unicamente composto por mulheres, para avaliar a sensibilidade do índice às questões de gênero. Mulheres são as que mais se deslocam a pé na cidade, assim, quanto mais “caminhável”, mais seguro e acolhedor um ambiente é para mulheres.	BHTRANS
Realização de treinamentos com operadores de ônibus para responder situações de importunação sexual no transporte	-	NÃO	SIM	Anual	Relatórios de Supervisão	A definir	BHTRANS
Realização de capacitação com funcionários da Prefeitura (Centro de Operações) envolvidos no Programa sobre a temática de importunação sexual;	-	NÃO	SIM	Anual	Relatórios de Supervisão	A definir	SMOBI

**VILA CABANA PAI TOMÁS**

NOME DO INDICADOR	DEFINIÇÃO / DESCRIÇÃO	BASE DE REFERÊNCIA	META	FREQUÊNCIA	FONTE DE DADOS	METODOLOGIA	RESPONSÁVEL
Porcentagem de mulheres empregadas em obras de construção de habitações na Vila	Este indicador mede a porcentagem de mulheres nas obras de construção de habitações na Vila Cabana do Pai Tomás	3%	10%	Fornecido no começo das obras civis	Relatórios de Supervisão	Para a Base de Referência, calculou-se a quantidade média de mulheres empregadas de acordo com a seguinte metodologia: a quantidade de mulheres empregadas em cinco projetos semelhantes desenvolvidos em assentamentos precários nos últimos anos dividido pelo total de funcionários contratados nestes projetos. Para medir, a URBEL avaliará os contratos dos funcionários contratados por empresas que ganharam o processo de licitação para realizar obras de construção de habitações na Vila Cabana do Pai Tomás. A porcentagem será fornecida nos relatórios de implementação da URBEL.	URBEL

Cabana do Pai Tomás*							
Acessibilidade ponderada a oportunidades de emprego em menos de 60 minutos para as mulheres do Cabana em comparação com os de homens*	Este indicador mede o grau de acesso a oportunidades de emprego em menos de 60 minutos com transporte público, na área de influência do Corredor Amazonas (Centro da Cidade, Avenida Amazonas, Cabana do Pai Tomás e Região de Barreiro).	225.665,00	299.096,00	Após a conclusão das obras.	IPEA / RAIS / OTP / GTFS	<p>Com o Planejador Aberto de Viagens (OTP) é possível gerar uma matriz de tempo de deslocamento com transporte público. Tempo total de deslocamento é definido como a soma do tempo de acesso ao sistema de transporte público, o tempo de espera pelo veículo de transporte público, o tempo dentro do veículo e o tempo de acesso ao destino. A análise contempla a integração já existente entre os sistemas MOVE, ônibus e Metrô. A partir desta matriz de tempos de deslocamento e dados espaciais de empregos, é possível analisar a acessibilidade a oportunidades de emprego formal em Belo Horizonte. Os insumos da análise de acessibilidade são: a Especificação de Amazonas. Assim, calculou-se a acessibilidade antes e depois do Corredor Amazonas. Um ano depois do começo da operação, a acessibilidade ao emprego será calculada a partir da Cabana do Pai Tomás e da Região de Jatobá com dados atualizados do GTFS, correspondentes à rede de transporte depois da operação do Corredor Amazonas e dados atualizados sobre emprego. O resultado desta análise permitirá fazer a comparação entre a Base de Referência e o valor alvo. A Base de Referência e a meta são a média da acessibilidade adicional para a área ponderada pela população.</p> <p>a Base de Referência e a meta são calculadas a partir de um único ponto (central) localizado na Vila Cabana, sem ser ponderado pela população, como no indicador original.</p> <p>Mulheres de Cabana usam o sistema de ônibus com maior frequência do que os homens. Portanto, o aumento das velocidades do sistema de ônibus melhora mais a acessibilidade das mulheres do que dos homens. Este indicador é a parcela da acessibilidade ponderada pela porcentagem de mulheres que usam o sistema de ônibus. No Cabana do Pai Tomás, 60% dos usuários de transporte público são mulheres.</p>	BHTRANS
Mulheres com melhores condições de vida urbana (requerimento de RMS)*	-	0	10.634,00	Anual	Cadastro / Relatórios de Supervisão	<p>A URBEL avaliará a quantidade de pessoas moradoras da Cabana do Pai Tomás com melhores condições de vida. A medida deste indicador levará em conta os Indicadores de Resultado Intermediários do Componente 2 e relatórios de avanço desenvolvidos pelos empreiteiros responsáveis pelos serviços descritos nestes indicadores intermediários.</p> <p>A meta foi obtida multiplicando-se a quantidade de pessoas com melhores condições de vida urbanas pela porcentagem de mulheres que vivem na Vila Cabana (Censo de 2010) (20.000 x 53,17% = 10.634).</p>	URBEL
Índice de caminhabilidade sensível ao gênero.	Este indicador avalia a percepção de segurança de mulheres nos espaços públicos da Vila Cabana Pai Tomás	A ser determinado	>2	Antes e logo após conclusão das obras	Índice de caminhabilidade sensível ao gênero	<p>O índice de caminhabilidade reúne diversos indicadores como qualidade da iluminação, calçadas, sinalização, dentre outros relevantes, que são agrupados em categorias. Por meio de uma escala de pontual de 0 a 3 (0-insuficiente; 1-suficiente; 2-bom; 3-ótimo), cada indicador é pontuado por segmento de calçada avaliado pelo grupo. O espaço receberá ao final uma pontuação ponderada por trecho e por categoria. Essa pontuação corresponderá ao índice de caminhabilidade: quanto maior, melhor a caminhabilidade do espaço e a percepção de segurança de mulheres do entorno. Assim, avaliar-se-á o índice de caminhabilidade de parte da Vila Cabana Pai Tomás antes das obras, para obter a base de referência de percepção de segurança e caminhabilidade; e avaliar-se-á o índice uma segunda vez na mesma área após o término das obras, para verificar se houve aumento desse índice. Espera-se que logo após as intervenções o índice seja bom/ótimo, ou seja, pontuação maior que 2 (meta &gt;2). Possibilidade de realizar com um grupo unicamente composto por mulheres, para avaliar a sensibilidade do índice às questões de gênero. Mulheres são as que mais se deslocam a pé na cidade, assim, quanto mais "caminhável", mais seguro e acolhedor um ambiente é para mulheres</p>	BHTRANS

Ônibus que circulam no Cabana Pai Tomás que receberam adesivos informativos sobre a campanha Ponto fora do Ponto	Este indicador mede a porcentagem de ônibus que circulam no Cabana Pai Tomás que receberam adesivos informativos da campanha Ponto fora do Ponto	0	100%	Anual	Registros da BHTRANS	A definir	BHTRANS
Realização de capacitação profissional de mulheres durante Trabalho Social	Este indicador informa se foram realizadas atividades de capacitação profissional de mulheres do Vila Cabana Pai Tomás durante Trabalho Social	NÃO	SIM	Fornecido anualmente durante implementação do Trabalho Social	Certificados emitidos pelas capacitações e relatórios de supervisão	A definir	URBEL
Realização de cursos de fortalecimento comunitário com mulheres	Este indicador informa se foram realizados cursos de fortalecimento comunitário com mulheres durante a implementação do Trabalho Social	NÃO	SIM	Fornecido anualmente durante implementação do Trabalho Social	Certificados emitidos pelas capacitações e relatórios de supervisão	A definir	URBEL
Realização de atividades formativas de condomínios (síncica e subsíncica) com mulheres	Este indicador informa se foram realizadas atividades formativas para síndicas e subsíndicas sobre questões condominiais e equidade de gênero,	NÃO	SIM	Fornecido ao final do reassentamento	Certificados emitidos pelas capacitações e relatórios de supervisão	A definir	URBEL
Realização de atividades relacionados à prevenção e enfrentamento às violências de gênero nos Programas Pré-Morar e Pós-Morar	Este indicador informa se foram realizadas atividades e relacionados à prevenção e enfrentamento às violências de gênero nos Programas Pré-Morar e Pós-Morar	NÃO	SIM	Fornecido ao final do reassentamento	Relatórios de Supervisão	A definir	URBEL

REGIÃO DO JATOBÁ							
NOME DO INDICADOR	DEFINIÇÃO / DESCRIÇÃO	BASE DE REFERÊNCIA	META	FREQUÊNCIA	FONTE DE DADOS	METODOLOGIA	RESPONSÁVEL
Acessibilidade ponderada a oportunidades de emprego em menos de 60 minutos para as mulheres do Jatobá em comparação com os homens*	Este indicador mede o grau de acesso a oportunidades de emprego em menos de 60 minutos com transporte público, na área de influência do Corredor Amazonas (Centro da Cidade, Avenida Amazonas, Cabana do Pai Tomás e Região de Barreiro).	37.574,00	56.604,00	Após a conclusão das obras.	IPEA / RAIS / OTP / GTFS	Igual ao indicador correspondente à Cabana Pai Tomás, usando apenas residentes de Jatobá. Neste caso, a Base de Referência e a meta são calculadas a partir de um único ponto (central) localizado na Região de Jatobá, sem ser ponderado pela população, como no indicador original.  Mulheres do Jatobá usam o sistema de ônibus com maior frequência do que os homens. Portanto, o aumento das velocidades do sistema de ônibus melhora mais as a acessibilidade das mulheres do que dos homens. Este indicador é a parcela da acessibilidade ponderada pela porcentagem de mulheres que usam o sistema de ônibus. Na Região do Jatobá, 75% dos usuários de transporte público são mulheres.	BHTRANS
Porcentagem de beneficiárias que relatam satisfação com aspectos principais do processo de envolvimento do cidadão na Região de Jatobá*	Este indicador mede o nível de satisfação das mulheres a respeito do processo de consulta dos moradores da Região de Jatobá durante a preparação e a implementação do projeto. Durante a fase de implementação, será pedido que as mulheres forneçam feedback, no formato de pesquisa de satisfação, sobre atividades de consulta, como workshops temáticos, audiências públicas, consultas on-line e informações disponíveis sobre o projeto. Também será perguntado se elas consideram que o planejamento reflete suas necessidades.	-	Definição após conhecimento do território e caracterização da comunidade	Semestral	Pesquisas	Participantes de atividades de envolvimento das partes interessadas na Região de Jatobá preencherão pesquisas depois de cada atividade. As pesquisas conterão perguntas relacionadas com a satisfação do cidadão no que diz respeito aos aspectos principais do processo de envolvimento do cidadão e da cidadã. A metodologia da pesquisa será definida numa etapa posterior, mas incluirá aspectos como disponibilidade de informações, facilidades para consulta, processos de facilitação, comunicação, quantidade de reuniões, entre outros. A SMPU/SUPLAN fornecerá a Base de Referência, a meta e a metodologia atualizadas.	SMPU/SUPLAN e URBEL
Porcentagem de mulheres que participaram das atividades de consulta na Região Jatobá	Este indicador mede a proporção de mulheres que participaram das atividades de consulta em relação ao total de participantes	-	Definição após conhecimento do território e caracterização da comunidade	Semestral	Relatórios de Supervisão	A definir	SMPU/SUPLAN e URBEL

**ASSENTAMENTOS ESTRATÉGICOS**

<b>NOME DO INDICADOR</b>	<b>DEFINIÇÃO / DESCRIÇÃO</b>	<b>BASE DE REFERÊNCIA</b>	<b>META</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>FONTE DE DADOS</b>	<b>METODOLOGIA</b>	<b>RESPONSÁVEL</b>
<p>Percentagem de beneficiárias que relatam satisfação com os principais aspectos do processo de envolvimento do cidadão nos assentamentos Novo Lajedo, Jardim Getsêmani, Montes Claros e Maria Tereza</p>	<p>Este indicador mede o nível de satisfação das mulheres a respeito do processo de consulta dos moradores nos assentamentos durante a preparação e a implementação dos projetos. Durante a fase de implementação, será pedido que as mulheres forneçam feedback, no formato de pesquisa de satisfação, sobre atividades de consulta, como workshops temáticos, audiências públicas, consultas on-line e informações disponíveis sobre o projeto. Também será perguntado se elas consideram que o planejamento reflete suas necessidades.</p>	-	<p>Definição após conhecimento do território e caracterização da comunidade</p>	Semestral	Pesquisas	<p>Participantes de atividades de envolvimento das partes interessadas responderão as pesquisas depois de cada atividade de envolvimento das partes interessadas. As pesquisas conterão perguntas relacionadas com a satisfação do cidadão no que diz respeito aos aspectos principais do processo de envolvimento do cidadão. A metodologia da pesquisa será definida numa etapa posterior, mas incluirá aspectos como disponibilidade de informações, facilidades para consulta, processos de facilitação, comunicação, quantidade de reuniões, entre outros). A SMPU fornecerá a Base de Referência, a meta e a metodologia atualizadas.</p>	SUPLAN e URBEL
<p>Percentagem de mulheres que participaram das atividades de consulta nos assentamentos Novo Lajedo, Jardim Getsêmani, Montes Claros e Maria Tereza</p>	<p>Este indicador mede a proporção de mulheres que participaram das atividades de consulta em relação ao total de participantes</p>	-	<p>Definição após conhecimento do território e caracterização da comunidade</p>	Semestral	Relatórios de Supervisão	A definir	SUPLAN e URBEL

## GLÓSSARIO

**Assédio:** conduta abusiva, insistente e inoportuna; assim como, perseguição ou pretensão constante em relação a alguém, com perguntas, propostas, sugestões, atos e gestos. Provoca na vítima o sentimento de ter sido maltratada, humilhada e pode produzir dano à personalidade, à dignidade ou à integridade física ou psíquica. O assédio sexual é um tipo de violência que se caracteriza por qualquer comportamento sexual que acontece sem o consentimento da vítima. Esse tipo de assédio engloba uma série de ações, que vão desde o contato físico até um comentário com conotação sexual.

**Empoderamento:** é o potencial de conquistar a emancipação individual e a consciência coletiva necessárias para a superação da dependência social e dominação política. Consiste na concepção de poder das mulheres como forma de exigir equidade de gênero nos variados tipos de atividades sociais, de modo democrático e responsável.

**Equidade:** A noção de equidade pressupõe tratar da mesma maneira os que são semelhantes e de forma diferente os que não o são. Este tratamento baseia-se em critérios de justiça e reconhece a importância de compreender as pessoas, levando em consideração suas particularidades, com intuito de desenvolver ações afirmativas para alcançar a igualdade.

**Gênero:** termo utilizado para designar a construção social do sexo biológico. Este conceito faz uma distinção entre a dimensão biológica e associada à natureza (sexo) da dimensão social e associada à cultura (gênero). Apesar das sociedades ocidentais definirem as pessoas como homens ou mulheres, desde seu nascimento, com base

nos genitais, existem correntes teóricas que argumentam que gênero se refere à organização social da relação entre os sexos e expressa que homens e mulheres são produtos do contexto social e histórico e não resultado único da anatomia de seus corpos.

**Igualdade de gênero:** Igualdade de reconhecimento e de acesso a direitos e oportunidades tanto para mulheres e meninas como para homens e meninos, considerando as diferenças sem condicionar o acesso aos direitos e oportunidades ao gênero.

**Importunação Sexual:** É caracterizada como a prática, na presença de alguém e sem sua anuência, de ato libidinoso com o objetivo de satisfazer lascívia própria ou de outro. (Lei 13.718, sancionada em 24 de setembro de 2018).

**Violência de Gênero:** É uma condição multidimensional de intensa opressão, que atinge predominantemente mulheres, constituindo um problema social e de saúde pública, é uma violação aos direitos humanos e um obstáculo para a cidadania. A violência, junto com o erotismo e a intimidade estruturam a relação conjugal (Smigay, 2000), marcando profundamente o corpo e os espaços psíquicos da mulher.

**Violência contra a mulher:** Segundo SAFFIOTI (2015), caracteriza-se como violência qualquer forma de ruptura da integridade da vítima: integridade física, psíquica, sexual e moral. A Lei Maria da Penha (Lei 11.340, de 7 de agosto de 2006), considera violência contra a mulher, qualquer ato que resulte em morte, lesão, sofrimento físico, psicológico, sexual e inclusive, dano moral e patrimonial.

## Regularização fundiária

O primeiro reconhecimento do papel da mulher na Política Municipal de Habitação foi a Lei do Profavela, que define parâmetros para regularização fundiária.

- LEI No 3995, DE 16 DE JANEIRO DE 1985

Artigo 13, Inciso II, § 6º: Quando se tratar de família não legalmente constituída, a alienação será feita diretamente à mulher, salvo no caso de acordo entre os coabitantes, hipóteses em que esses passarão a ser coproprietários do respectivo lote.

## Violência contra a mulher

- Lei 11.340/2006 (Lei Maria da Penha)
- Lei 13.104/2015 (Feminicídio)
- Lei 13.718/2018 (Importunação Sexual)

### Lei Maria da Penha

No Brasil, a Lei Maria da Penha (lei nº 11.340, de 2006) define violência doméstica e familiar contra a mulher como qualquer ação ou omissão, baseada no gênero, que lhe cause morte, lesão, sofrimento físico, sexual ou psicológico e dano moral ou patrimonial:

I – No âmbito da unidade doméstica, compreendida como o espaço de convívio permanente de pessoas, com ou sem vínculo familiar, inclusive as esporadicamente agregadas;

II – No âmbito da família, compreendida como a comunidade formada por indivíduos que são ou se consideram aparentados, unidos por laços naturais, por afinidade ou por vontade expressa;

III – em qualquer relação íntima de afeto, na qual o agressor conviva ou tenha convivido

com a ofendida, independentemente de coabitação.

### Lei Nº 13.104, de 9 de março de 2015

Altera o art. 121 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio, e o art.1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos.

O art. 121 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Homicídio simples Art. 121 [...]

Homicídio qualificado [...]

§ 2º [...]

Feminicídio [...]

VI – Contra a mulher por razões da condição de sexo feminino:

§ 2º-A Considera-se que há razões de condição de sexo feminino quando o crime envolve:

I – Violência doméstica e familiar;

II – Menosprezo ou discriminação à condição de mulher.

Aumento de pena

§ 7º A pena do feminicídio é aumentada de 1/3 (um terço) até a metade se o crime for praticado:

I – Durante a gestação ou nos 3 (três) meses posteriores ao parto;

II – Contra pessoa menor de 14 (catorze) anos, maior de 60 (sessenta) anos ou com deficiência;



III – Na presença de descendente ou de ascendente da vítima. ” (NR)

Art. 2º O art. 1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º

I – Homicídio (art. 121), quando praticado em atividade típica de grupo de extermínio, ainda que cometido por um só agente, e homicídio qualificado (art. 121, § 2º, I, II, III, IV, V e VI);

### **Lei da Importunação Sexual**

Lei nº 13.718 de 24 de setembro de 2018

Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais).

Art. 1º Esta Lei tipifica os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, torna pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelece causas de aumento de pena para esses crimes e define como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo.

Art. 2º O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Importunação sexual”

Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo

de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave.”

Art. 217-A.

§ 5º As penas previstas no caput e nos §§ 1º, 3º e 4º deste artigo aplicam-se independentemente do consentimento da vítima ou do fato de ela ter mantido relações sexuais anteriormente ao crime.” (NR)

“Divulgação de cena de estupro ou de cena de estupro de vulnerável, de cena de sexo ou de pornografia

Art. 218-C. Oferecer, trocar, disponibilizar, transmitir, vender ou expor à venda, distribuir, publicar ou divulgar, por qualquer meio - inclusive por meio de comunicação de massa ou sistema de informática ou telemática - fotografia, vídeo ou outro registro audiovisual que contenha cena de estupro ou de estupro de vulnerável ou que faça apologia ou induza a sua prática, ou, sem o consentimento da vítima, cena de sexo, nudez ou pornografia:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o fato não constitui crime mais grave.

Aumento de pena

§ 1º A pena é aumentada de 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços) se o crime é praticado por agente que mantém ou tenha mantido relação íntima de afeto com a vítima ou com o fim de vingança ou humilhação.

Exclusão de ilicitude

§ 2º Não há crime quando o agente pratica as condutas descritas no caput deste artigo em publicação de natureza jornalística, científica, cultural ou acadêmica com a adoção de recurso que impossibilite a identificação da vítima, ressalvada sua prévia autorização, caso seja maior de 18 (dezoito) anos.”

Art. 225. Nos crimes definidos nos Capítulos I e II deste Título, procede-se mediante ação penal pública incondicionada.

Parágrafo único. (Revogado). (NR)

Art. 226.

II - De metade, se o agente é ascendente, padrasto ou madrasta, tio, irmão, cônjuge, companheiro, tutor, curador, preceptor ou empregador da vítima ou por qualquer outro título tiver autoridade sobre ela;

IV - De 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços), se o crime é praticado:

Estupro coletivo

a) Mediante concurso de 2 (dois) ou mais agentes;

Estupro corretivo

b) Para controlar o comportamento social ou sexual da vítima. ” (NR)

“Art. 234-A

III - De metade a 2/3 (dois terços), se do crime resulta gravidez;

IV - De 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços), se o agente transmite à vítima doença sexualmente transmissível de que sabe ou deveria saber ser portador ou se a vítima é idosa ou pessoa com deficiência. ” (NR)

## Transporte Público “ponto fora do ponto”

Portaria BHTrans DRO Nº 002/2002 de 28 de fevereiro de 2002: altera a operação de embarque e desembarque das linhas do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Belo Horizonte - "Ponto Fora do Ponto".

O Diretor-Presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS, Ricardo Mendanha Ladeira, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 3º, V e XII e XVII do art. 26, todos do Estatuto Social da BHTRANS, aprovado pelo Decreto n.º 6.985/91,

Considerando que os itens conforto e segurança estão sempre sendo pontuados como indicadores na qualidade do serviço de transporte público.

Resolve:

Art. 1º - Ampliar o serviço (programa) PONTO FORA DO PONTO que consiste a operação dos Pontos de Embarque e Desembarque (PED's) das linhas do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Belo Horizonte, permitindo o embarque e desembarque, fora dos pontos sinalizados, nos horários seguintes:

- Dias úteis: 21:00 às 05:00 horas;
- Sábados: a partir das 14:00 horas;
- Domingos e feriados: horário liberado.

§1º - Não será permitida a parada fora dos Pontos de Embarque e Desembarque (PED's) regulamentados nos seguintes locais:

I - Na área central de Belo Horizonte, definida como área delimitada pela Avenida do Contorno, inclusive;

II - Nos seguintes corredores:

- a. Av. Amazonas
- b. Av. Tereza Cristina
- c. Av. dos Andradas
- d. Via Expressa Leste/Oeste
- e. Av. Pres. Antônio Carlos
- f. Av. Dom Pedro I
- g. Av. Dom Pedro II
- h. Rua Padre Eustáquio
- i. Rua Pará de Minas
- j. Rua Jacuí
- k. Av. Cristiano Machado
- l. Rua Platina
- m. Rua Niquelina
- n. Av. Silviano Brandão
- o. Rua Carangola
- p. Av. Prudente de Moraes
- q. Av. Afonso Pena
- r. Av. Raja Gablágia
- s. Av. Nossa Senhora do Carmo
- t. Rua Padre Pedro Pinto

u. Av. Carlos Luz

III - Onde for proibida a parada, por força da legislação de trânsito ou da sinalização local;

IV - Onde a parada de ônibus interfira na segurança do trânsito ou nas condições de fluidez do trânsito local;

V- Locais já conhecidos como perigosos, devido a histórico de assaltos.

§ 2º - Nos locais discriminados no inciso II do parágrafo 1º, será permitida a parada em

qualquer ponto de embarque e desembarque, mesmo que seletivo, no horário de 23:00 h às 04:00 h em todos os dias.

Art. 2º - Ficam revogadas as Portarias DTP 119/98 e 014/00 e 052/2000, cujo conteúdo está incorporado nesta Portaria.

Art. 3º - Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições contrárias.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**ARQUITETURA NA PERIFERIA.** Disponível em: <https://arquiteturana-periferia.org.br/>

**BARNETT, S.** *Creating walkable urban environments.* Engineering Sustainability, 159, pp. 91–97, 2006.

**FORNECK, Maria Luiza; ZUCCOLOTTO, Silvana.** *Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo.* Revista dos Transportes Públicos, Brasília, n. 73, p. 95-103, 1996

**GEHL, Jan.** *Cidade para Pessoas.* Perspectiva, São Paulo; 1ª edição, 2013.

**INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO & INSTITUTO LOCOMOTIVA** (2019). Segurança das mulheres no transporte.

**ITDP Brasil.** *Índice de Caminhabilidade.* 1ª edição: fevereiro de 2018. Versão 2.2 - março de 2019.

**ITDP Brasil.** Disponível em: [https://itdpbrasil.org/wp-](https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/06/200521-ITDP-Factsheet-Cachoeirinha-WEB.pdf)

[content/uploads/2020/06/200521-ITDP-Factsheet-Cachoeirinha-WEB.pdf](https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/06/200521-ITDP-Factsheet-Cachoeirinha-WEB.pdf)

**PLANO MUNICIPAL DE EQUIDADE DE GÊNERO.** Resolução CMDM Nº 3/2019. Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE.** Disponível em: <http://pbhativos.com.br/concessoes-e-ppps-2/ppp-iluminacao-publica-2/>

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE.** Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/onibus/pontos-de-parada#:~:text=ABRIGOS,esta%C3%A7%C3%B5es%20de%20transfer%C3%A2ncia%20do%20MOVE.>

**PREFEITURA DE BELO HORIZONTE** “BH em pauta: Direitos da Mulher”.

**INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION.** *World Employment and Social Outlook: Trends for women 2017.* International Labour Office – Geneva: ILO, 2017.



**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA