

RELATÓRIO SOBRE A SEGURANÇA RODOVIÁRIA COM PERSPETIVA DE GÉNERO

Programa Ibero-americano
de Segurança Rodoviária



Secretaría General
Iberoamericana
Secretaria-Geral
Ibero-Americana



Com o apoio de:



Fundación
MAPFRE

Elaborado por Col·lectiu Punt 6
para o Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI



O Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI é um programa adstrito à cooperação ibero-americana, no âmbito da Secretaria Geral Ibero-americana. O Programa conta com o apoio da Fundação FIA e da Fundação MAPFRE.

Este documento foi editado em Madrid, em fevereiro de 2023.

1. INTRODUÇÃO	4
1.1. Antecedentes	4
2. QUADRO CONCEPTUAL: A SEGURANÇA RODOVIÁRIA COM PERSPECTIVA DE GÉNERO	7
2.1. Crítica à mobilidade androcêntrica	7
2.2. A mobilidade com a perspectiva de género	8
3. METODOLOGIA	17
4. ANÁLISE DE DADOS	18
4.1 Análise de dados de segurança rodoviária na região	18
5. BOAS PRÁTICAS	36
Experiências pioneiras nos países Ibero-americanos	36
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	40
6.1 Conclusões	40
6.2 Recomendações para a adoção da perspectiva de género na segurança rodoviária	41
7. BIBLIOGRAFIA	43

1. INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste trabalho é a realização de um primeiro relatório de Segurança Rodoviária com a perspectiva de género para o Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI e fazer uma análise da informação disponível sobre este assunto na região.

O documento que ora se apresenta tem início com a exposição dos antecedentes que promovem a integração da perspectiva de género nas políticas, programas e análise da segurança rodoviária. Em seguida, no capítulo 2, é apresentado o quadro concetual que serve de ponto de partida para a análise da mobilidade e da segurança rodoviária a partir de uma perspectiva de género interseccional. No capítulo 3 é feita uma análise dos dados disponíveis, recolhidos através de estudos e relatórios do Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI) e de outros países. No capítulo 4 encontra-se previsto um conjunto de boas práticas com exemplos de ações que tenham sido realizadas em diferentes países ibero-americanos para integrar a perspectiva de género nas políticas e nos programas de segurança rodoviária. E, finalmente, no capítulo 5, são apresentadas as conclusões e as recomendações que surgem do presente relatório.

Para a elaboração deste documento foi efetuada uma pesquisa bibliográfica extensa, cujas referências se encontram apresentadas no capítulo da Bibliografia e foi requerida informação, de forma direta, a diversos países e agências de segurança rodoviária através de um questionário.

No presente documento são utilizados de forma indistinta os conceitos de segurança de trânsito, segurança de viação e segurança rodoviária; da mesma forma, os termos automóvel e carro; por seu turno, o termo sinistro é utilizado de forma preferencial para acidente.

1.1. Antecedentes

No ano de 2003, a OMS declarou os sinistros rodoviários como uma pandemia. Os dados de 2018 da Organização Mundial da Saúde (OMS) indicam que, a nível mundial, os sinistros rodoviários causam quase 1,35 milhões de mortes evitáveis e é estima-se um número de entre 20 e 50 milhões de pessoas feridas, com traumatismos ou com incapacidades todos os anos, constituindo a 8.ª causa de morte a nível global¹.

Para além disso, constitui a principal causa de morte de menores de 5 a 14 anos e de jovens de entre os 15 e os 29 anos. Em concreto, anualmente falecem aproximadamente 400.000 pessoas menores de 25 anos, numa média de 1.049 pessoas por dia. A violência rodoviária também tem um impacto diferenciado nas diferentes regiões; enquanto os países de baixa renda possuem 1% do total de veículos motorizados, contam com 13% de todas as mortes. Pelo contrário, os países de alta renda contam com 40% de todos os veículos e 7% das fatalidades². Assim, o impacto é muito mais negativo nos países de baixa renda, apesar de disporem de menos viaturas motorizadas.

De acordo com dados da OMS, desde tenra idade, os homens têm mais probabilidades do que as mulheres de se verem envolvidos em acidentes de trânsito. Para além disso, os homens são vítimas de mais de três quartos (77%) das mortes em trânsito. Por entre os condutores jovens, os do sexo masculino

¹ FIA 2020.

² WHO 2022.

menores de 25 anos são quase 3 vezes mais propensos a falecer por um acidente de viação do que as mulheres da mesma idade.

Há décadas que tem vindo a ser estudada a relação entre a segurança rodoviária e o género, na medida em que a maioria das vítimas e pessoas envolvidas nos acidentes de viação são homens e já ficou demonstrado que os fatores de risco encontram-se relacionados com estereótipos de género e os papéis masculinos hegemónicos associados ao risco.

Neste quadro, o Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI, - constituído em 2018 para incluir na agenda pública as políticas de segurança rodoviária e promover uma deslocação segura dos utilizadores no sistema rodoviário, reduzindo lesões, incapacidades e mortes por acidentes de trânsito em todos os países membros – comprometeu-se e começou a trabalhar na integração da perspectiva de género em segurança Rodoviária a nível dos países ibero-americanos. Este compromisso, que dá também resposta ao Plano Mundial de Ação para a Segurança Rodoviária 2021-2030, materializa-se através deste relatório que indica, numa primeira análise, o estado da arte da segurança rodoviária com perspectiva de género nos países membros da OISEVI.

A OISEVI responde às políticas internacionais promovidas pelas Nações Unidas e a OMS para diminuir as vítimas de acidentes de viação. Em maio de 2011, entrou em vigor o Primeiro Decénio de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020, impulsionado pela Assembleia Geral das Nações Unidas, seguido de um segundo decénio 2021-2030. O objetivo foi o reduzir em 50% as mortes e os traumatismos gerados pelos acidentes de viação no fim do ciclo. Daqui surge o atual Plano de Ação de Segurança Rodoviária das Nações Unidas 2021-2030.

Na **Declaração de Estocolmo de 18 fevereiro 2020**³ no âmbito da III Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Rodoviária, “Atingindo os Objetivos Mundiais 2030”, reitera-se o compromisso para “Abordar as ligações entre a segurança rodoviária, a saúde mental e física, o desenvolvimento, a educação, a equidade, a igualdade de género, as cidades sustentáveis, o meio ambiente e as alterações climáticas”. No âmbito da reunião global de Estocolmo, a FIA também redigiu um documento anexo à declaração, no qual é reconhecida a mortalidade mais elevada de homens do que de mulheres nas estradas devido à sua maior exposição e utilização dos veículos motorizados. Relacionam-se ainda também aos motivos sociais que indicam que os homens tendem a cometer mais infrações de no trânsito do que as mulheres (por exemplo, consumo ilegal de drogas e álcool, excesso de velocidade, entre outros). É reconhecido que, embora os homens tenham mais probabilidades do que as mulheres de morrer em acidentes de viação, é também correto que até ao momento, as mulheres têm suportado a maior parte do ónus socioeconómico dessas mortes prematuras e lesões incapacitantes, isto é, as consequências de cuidar das vítimas em situações económicas mais precárias do que os homens. Neste documento apura-se que os inquéritos de representação da população, em muitos países, confirmam que as mulheres são mais prudentes do que os homens quando se deslocam; preocupam-se mais com a segurança rodoviária do que os homens e encontram-se mais dispostas a aceitar critérios mais rigorosos de segurança rodoviária que reduzam as vítimas mortais.

O documento afirma que, *“se as vozes das mulheres fossem ouvidas com mais força nos meios nos quais se dão as tomadas de decisões e se um número superior das mesmas ocupasse lugares de alto nível em assuntos relacionados com o transporte, a segurança estaria muito mais presente do que aquilo que está”*⁴, tanto no que respeita à formação na condução, como quanto às características de projeto dos

³ Declaração de Estocolmo de 18 de fevereiro de 2020 <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

⁴ FIA 2020.

veículos, adaptando-se à antropometria feminina para que os veículos se adaptassem à diversidade dos corpos.

O **Plano de Ação da Segurança Rodoviária das Nações Unidas 2030** que é elaborado em momento posterior à declaração prevê, pela primeira vez, a necessidade de assegurar uma perspectiva de género no planeamento do transporte pelo impacto da segurança rodoviária diferenciado entre mulheres e homens, tanto a nível físico, económico, social, de saúde como de comportamento. E insta a incorporar os seguintes pontos na aplicação do sistema de segurança:

- Políticas de transporte que facultem uma mobilidade segura, acessível, fiável e sustentável, bem como uma participação não discriminatória no transporte para mulheres e homens.
- Maior número de mulheres no setor dos transportes e nos seus processos, como operadoras nos sistemas de transporte, como responsáveis pela tomada de decisões, como engenheiras e desenhadoras e noutros cargos intermédios.
- Maior atenção às diferenças de género relativamente ao desenho e elaboração de todos os aspetos da infraestrutura de transportes. Por exemplo, o desenho do veículo deve ser modificado de forma a adaptar-se às diferenças ergonómicas entre os géneros, dando como exemplo, a boneca EvaRID.

Neste quadro de declarações, este relatório pretende dar um passo mais além, para ter em consideração a perspectiva de género dentro da segurança rodoviária na região Ibero-americana.

2. QUADRO CONCEPTUAL: A SEGURANÇA RODOVIÁRIA COM PERSPETIVA DE GÉNERO

Em seguida, apresenta-se o quadro conceptual da mobilidade e da segurança rodoviária com perspetiva de género⁵. Em primeiro lugar, é necessário destacar que, para melhorar a segurança rodoviária com perspetiva de género é essencial alterar o paradigma da mobilidade, para incorporar, de forma completa, esta perspetiva e avançar para uma mobilidade quotidiana, equitativa, sustentável e segura.

2.1. Crítica à mobilidade androcêntrica

A mobilidade é um complexo conjunto de deslocações que são feitas pelas pessoas interligando as atividades da vida quotidiana num território concreto num tempo determinado. Este conceito de mobilidade engloba tanto as pessoas que andam a pé, como aquelas que utilizam os diferentes sistemas de transporte público, e ainda aquelas que utilizam meios de transporte privados, desde as bicicletas até aos veículos motorizados. Este conceito coloca as pessoas como o eixo de estudo da mobilidade e não os sistemas de transporte⁶.

Garantir o direito à mobilidade das pessoas no território é essencial para facilitar o desenvolvimento da sua vida quotidiana, melhorar a sua qualidade de vida em termos de tempo e saúde e para poderem aceder aos direitos sociais, económicos e culturais⁷.

Mulheres e homens na sua diversidade têm diferentes padrões de mobilidade. No entanto, as políticas de mobilidade, na maioria das cidades e territórios, têm sido desenhadas dando prioridade aos sistemas de mobilidade androcêntricos, etnocêntricos e classistas, dando resposta à mobilidade de um modelo de pessoa, frequentemente associado a um homem branco adulto de classe média com trabalho remunerado e sem diversidade funcional. Este modelo de mobilidade privilegiou as deslocações por trabalho e veículo motorizado privado. Constitui um modelo de mobilidade também etnocêntrico e classista porque as cidades de todo o mundo têm replicado um modelo de mobilidade dependente do automóvel privado, olhando para um modelo do norte global, cujo nível económico permite contar com um veículo em casa.

Esta visão levou a que a mobilidade com veículos privados motorizados seja aquela que consome mais recursos económicos e espaciais nos ambientes urbanos, mas, ao mesmo tempo, constitui a mobilidade menos acessível às mulheres e a outros grupos cujos padrões de mobilidade são mais sustentáveis (infância, jovens, idosos). Por um lado, existem grandes investimentos públicos nas infraestruturas relacionadas com o veículo privado em comparação com outros sistemas de mobilidade sustentável. Por outro lado, o espaço que ocupa o veículo privado nas cidades é desmedido e tem contribuído para a atual crise ambiental e para níveis de poluição altíssimos que têm um impacto negativo na saúde, sobretudo das mulheres, das crianças e dos idosos. Mas, para além disto, é o tipo mobilidade que gera maior perceção de insegurança e mais violência rodoviária.

⁵ Extraído do guia da Mobilidade quotidiana com perspetiva de género, elaborado pelas autoras (Col·lectiu Punt 6, 2021) e outros trabalhos de mobilidade realizados com diferentes instituições públicas.

⁶ Law, Robin, 1999.

⁷ Miralles-Guasch, 2010.

Os sistemas de mobilidade tampouco podem ser compreendidos de forma separada do planeamento do território. A forma através da qual é planeada uma cidade ou território, os modelos de habitação, a distribuição de equipamentos ou espaços públicos, bem como o sistema de mobilidade ao qual é dado prioridade têm um impacto direto no dia a dia das pessoas. Não é igual fazer o planeamento da mobilidade numa cidade na qual tem vindo a ser dada prioridade à utilização mista e à proximidade em espaço e tempo, do que em territórios nos quais é feito o zoneamento e são separadas atividades e funções, levando a que o dia a dia seja inseparável da utilização do automóvel privado. Ou ainda, em bairros informais que foram construídos sem planeamento prévio, construídos perto de eixos de transporte ou na periferia, com uma topografia que dificulta a mobilidade a pé e também o acesso de transporte público, ou onde apenas se pode chegar em motorizadas partilhadas ou carrinhas.

Portanto, através das políticas de mobilidade foram reproduzidas prioridades, papéis e desigualdades sociais e de género que, além disso, contribuíram para a degradação ambiental do nosso território. As mulheres vêm limitados os seus direitos sociais, económicos e culturais pela inexistência de um sistema de mobilidade que se encontre desenhado a partir de uma perspetiva de género. Isto permite que, por exemplo, não possam aceder a determinadas oportunidades laborais e de desenvolvimento profissional, ou que o seu tempo de cuidado pessoal e lazer seja mais reduzido do que o dos homens, ou mesmo inexistente porque investem muito mais tempo na sua circulação, na medida em que, maioritariamente, tem segundos e terceiros trabalhos: trabalho, tarefas domésticas e de cuidado e gestão destas.

Embora a partir dos anos setenta, através de diferentes disciplinas urbanas tenha vindo a ser exigida a integração da abordagem de género na mobilidade. No que respeita às áreas de transporte, existem ainda muitas deficiências aquando da inclusão de variáveis de análises como a identidade de género, a racial ou ainda a diversidade funcional. São cada vez mais recolhidos dados de mobilidade segregados por género e idade, mas não é necessariamente feita uma análise do ponto de vista da perspetiva de género.

2.2. A mobilidade com a perspetiva de género

A mobilidade a partir de uma perspetiva de género determina a análise da forma como as relações e os papéis de género influenciam a utilização a fruição das nossas cidades. E de que forma o género e a sua interligação com outras características, como a idade, a origem, o nível de rendimentos, a diversidade funcional, o tipo de unidade de convivência, o bairro ou localidade na qual se vive, condiciona e determina as opções de mobilidade das pessoas.

Incluir uma perspetiva de género na mobilidade significa avançar em três pontos: o primeiro, avançar para a equidade de género e o aumento da participação das mulheres no planeamento, desenho e gestão da mobilidade; o segundo, garantir uma visão completa e integral da mobilidade diária; o terceiro, ampliar o conceito da segurança na mobilidade atendendo às violência contra as mulheres e as perceções de segurança diferenciadas⁸.

⁸ Col·lectiu Punt 6, 2021.

Planeamento, desenho e gestão com perspetiva de género

É essencial rever a equidade de género no interior da gestão do sistema de mobilidade e transporte. Historicamente, o âmbito do transporte e da mobilidade tem sido um setor altamente masculinizado e dominado por pessoas técnicas. Este facto foi também uma condicionante importante da falta de uma perspetiva de género nas políticas de mobilidade.

Por um lado, deve ser aumentado o número de mulheres na respetiva diversidade nos órgãos de participação e nos conselhos de mobilidade, bem como nos processos participativos que sejam realizados no quadro do desenvolvimento de novas infraestruturas. Em particular, é importante que a experiência das mulheres mais velhas, mulheres chefes de família, mulheres cuidadoras, trabalhadoras domésticas e mulheres com diversidade funcional sejam incluídas de forma explícita em todas as reuniões. Por outro lado, é essencial incorporar uma perspetiva de género interseccional na dinamização dos órgãos consultivos e dos processos participativos, de forma a adaptar horários, espaços, dinâmicas e assuntos sobre a diversidade das pessoas, incluir os valores da mobilidade diária e de cuidados, visibilizar o valor acrescentado da experiência de mobilidade quotidiana das mulheres e garantir que não sejam silenciadas certas vozes nem sejam desenvolvidas dinâmicas de condescendência machista ou de liderança hegemónicas.

Na América Latina, as mulheres representam 21% das trabalhadoras do setor transporte e 22% na Europa. Em Espanha, as mulheres representam 19%; no Chile e na Colômbia, 17% das pessoas trabalhadoras; enquanto no Peru e na Argentina constituem 7,5% e 8% respetivamente.⁹

Para além da percentagem de trabalhadoras, seria necessário analisar a que níveis da hierarquia estas trabalham, na medida em que, da mesma forma, no interior das organizações, reproduz-se a divisão do trabalho por sexo, através da segregação vertical e horizontal. Existe segregação vertical porque os homens são os que ocupam os cargos de direção de maior poder e decisão. Verifica-se a segregação horizontal porque os homens se habituaram a ocupar posições em meios masculinizados como a construção, a manutenção, a condução, a segurança ou a direção, enquanto as mulheres trabalham no apoio ao cliente, como pessoal administrativo ou nas limpezas, setores historicamente femininos. É, portanto, essencial aumentar o número de mulheres em todos os patamares da mobilidade para chegar à equidade de género, tanto a nível dos órgãos de decisão, na medida em que costumam ser espaços masculinos, como das operadoras, dos conselhos e órgãos consultivos e decisórios da mobilidade, na construção de infraestruturas, ou ainda dos órgãos de participação dos cidadãos.

Juntamente com os critérios de género que se encontram relacionados com a parte física da infraestrutura, é necessário que sejam implementados critérios de género que fomentem a contratação e a promoção das mulheres no âmbito dos transportes, através de diferentes mecanismos, como sejam quotas de género nos concursos para novas infraestruturas e subcontratos de serviços (segurança, limpeza), formação transversal para as diversas instituições e organizações envolvidas no sistema de mobilidade, etc.. As operadoras e entidades de mobilidade e transporte devem também dispor de planos de igualdade no interior da instituição que garanta a equidade de género e desenvolvimento de mecanismos e protocolos de abordagem ao assédio sexual ou por motivos de género.

⁹ Bramuglia e Pereyra, 2019

Abordagem integral da mobilidade quotidiana

Até ao momento, o planeamento da mobilidade tem vindo a priorizar os sistemas de mobilidade que respondem a um modelo de masculinidade hegemónica, dando prioridade às deslocações lineares por motivos laborais e ao veículo motorizado privado. Estes sistemas de mobilidade não têm tido em consideração que as relações entre as diferentes atividades da vida quotidiana das pessoas criam redes complexas de deslocações, nem as relações com o ambiente, contribuindo para uma crise ambiental, energética e de cuidados a nível global. Portanto, através das políticas de mobilidade foram reproduzidas prioridades, papéis e desigualdades sociais e de género que, além disso, contribuíram para a degradação ambiental do nosso território.

Através do planeamento também podemos alterar a abordagem predominante e androcêntrica das políticas de mobilidade, deixar de analisar a mobilidade como uma decisão individual e as deslocações como unidireccionais relacionados com os lugares de trabalho e recentrar o olhar para responder à mobilidade quotidiana na sua complexidade. Isto é, a análise e o planeamento da mobilidade compreendendo a diversidade de atividades da vida quotidiana das pessoas, da esfera produtiva, de cuidados, comunitária e própria.

Isto implica uma alteração de prioridades para colocar a vida quotidiana das pessoas e a sustentabilidade da vida no centro das decisões territoriais em termos de mobilidade. São as mulheres aquelas que continuam a suportar de forma gratuita o trabalho de cuidar e o doméstico. Continuam a ser as principais cuidadoras e dedicando o dobro do tempo ao trabalho doméstico do que os homens. Por consequência, têm uma mobilidade mais complexa e diversa porque fazem mais deslocações diárias do que os homens graças aos seus segundo e terceiros trabalhos remunerados, trabalho doméstico e de gestão do lar e das relações afetivas e comunitárias¹⁰. As suas deslocações são poligonais e têm lugar por um maior número de motivos, interligando diferentes atividades e trajetos. Por seu turno, as mulheres percorrem menos distâncias por cada viagem e otimizam o tempo dos seus percursos, fazendo viagens mais curtas e mais próximas¹¹.

As mulheres executam uma mobilidade mais sustentável porque deslocam-se maioritariamente a pé ou em transportes públicos. Esta tendência é geral na região ibero-americana. De acordo com dados do BID, 55,3% das mulheres de Santiago do Chile e 51% das mulheres de Bogotá deslocam-se a pé, contra 39% dos homens¹².

Embora a mobilidade das mulheres seja mais sustentável, as desigualdades de género que as mulheres continuam a viver na atual sociedade dificultam esta mobilidade.

As deficiências de intermodalidade entre diferentes transportes públicos a nível horário, de sinalização, visibilidade e segurança têm um maior impacto nas deslocações das mulheres, pela feminização da pobreza e a falta de recursos económicos, por serem as responsáveis pela mobilidade do cuidado e pelas necessidades de conciliar tarefas quotidianas que limitam os seus tempos.

Por outro lado, os dados demonstram que os homens fazem uma utilização mais intensiva do veículo privado motorizado, apesar destes contarem com uma carga muito inferior de tarefas de cuidado e não enfrentem as barreiras da intermodalidade, falta de tempo e frequência, insegurança e acessibilidade com que se deparam as mulheres quando se deslocam a pé, em bicicleta ou em transportes públicos.

¹⁰ Granada e outros. BID, 2016.

¹¹ Ciocchetto y Col·lectiu Punt 6 2014, Col·lectiu Punt 6 2021.

¹² Granada e outros. BID, 2016.

Não obstante, nem todas as mulheres se deslocam da mesma forma. A mobilidade com perspectiva de género também significa ter em conta de que forma a diversidade de corpos condiciona as opções de mobilidade (pessoas com mobilidade reduzida, infância, pessoas maiores, jovens, pessoas trans, pessoas de diferentes pesos e medidas). Por esse motivo, é necessário analisar de que forma o género e a sua interligação com outras características, como a idade, a origem, o nível de rendimentos, as capacidades, o tipo de unidade de convivência, bairro ou localidade na qual se vive, condiciona e determina as opções de mobilidade das pessoas.

Finalmente, incluir a perspectiva de género na mobilidade implica a análise da mobilidade num ciclo de 24 horas por dia, sete dias por semana. É necessário reconhecer as diferentes dinâmicas temporais de mobilidade, bem como a mobilidade noturna quotidiana das pessoas e como se vê condicionada pelo género, a percepção de medo, a menor frequência de transporte público ou uma ligação intermodal deficiente. Por isso, será essencial recolher dados quantitativos e qualitativos que recolham informação sobre mobilidade noturna e em fins de semana e feriados, já que este tipo de mobilidade não é abordada em muitos dos inquéritos de mobilidade efetuados nos diferentes países da região ibero-americana. Pelo contrário, as mulheres reduzem substancialmente a sua mobilidade em horário noturno em oposição aos homens, na medida em que a sua percepção de medo a sofrer agressões sexuais influencia os seus percursos e atividades¹³.

Ampliar o conceito de segurança a partir da perspectiva de género

Integrar uma perspectiva de género implica abordar as violências contra as mulheres e outros crimes de ódio no sistema de mobilidade, incorporar as percepções de segurança diferenciadas das pessoas, bem como o género na análise da segurança rodoviária.

Em concreto, significa ir mais além do atual conceito de segurança na mobilidade e analisar de que forma a violência contra as mulheres e outras agressões racistas, contra as pessoas do coletivo LGTBIQ+ ou contra pessoas com diversidade funcional, condicionam as percepções de segurança das pessoas dependendo da sua identidade de género e limitam o direito das mulheres e das pessoas com identidade não binária a uma mobilidade livre e autónoma.

As mulheres continuam a ser influenciadas pela sociedade a ter medo do espaço público, das pessoas desconhecidas e sobretudo, de se deslocarem sozinhas de noite, embora o maior número de agressões continuem a ter lugar no ambiente familiar e por parte de pessoas conhecidas. O medo do espaço público também é alimentado pelas experiências de assédio verbal e sexual que vivem as mulheres diariamente. A percepção de segurança das pessoas depende de fatores sociais, políticos, económicos e culturais, mas a configuração física e social do espaço pode contribuir para a sua melhoria.

Mais de 60% das mulheres em Quito, Guadalajara, Lima e Bogotá viveram algum tipo de assédio ou agressão sexual nos transportes públicos. Em Buenos Aires, 72% das mulheres que residem na Área Metropolitana de Buenos Aires sentem-se inseguras a viajar em transportes públicos, por comparação a 58% dos homens¹⁴. Em Barcelona, o inquérito de assédio sexual realizada em 2020 indica que 57% das utilizadoras viveram alguma situação de violência sexual no transporte público¹⁵.

¹³ Ibid.

¹⁴ Allen, Heather et al, 2018.

¹⁵ IERMB e ATM, 2020.

Para além da análise da violência contra as mulheres no sistema de mobilidade, as melhorias no desenho das infraestruturas de mobilidade podem reduzir a percepção de insegurança das mulheres e pessoas com identidade não binária. Quando se pensa em infraestruturas de mobilidade e transporte, é necessário que sejam cumpridos aquilo que se conhecem como os 6 princípios de segurança das mulheres, para conseguir meios¹⁶:

- Vitais (diversidade de atividades e pessoas);
- Vigados e cuidados de maneira formal e informal (acesso à ajuda e apoio mútuo);
- Equipados (manutenção e planeamento);
- Sinalizados (saber onde está e onde vai);
- Visíveis (ver/perceber e ser vista); e
- Comunitários (desenvolvidos com a participação ativa das mulheres).

No entanto, igualmente **uma mobilidade segura e livre deve garantir a segurança rodoviária** e a autonomia da infância e as pessoas idosas, bem como a acessibilidade universal, porque também a percepção de segurança rodoviária muda, dependendo do género, a idade, a origem, a diversidade funcional, etc.

Há algumas décadas que tem vindo a ser estudado o impacto diferenciado da violência rodoviária nas mulheres e nos homens em diferentes territórios e países do mundo. O recém aprovado *Plano de Ação de Segurança Rodoviária das Nações Unidas* destaca que:

“As questões relativas à segurança rodoviária afetam de forma diferente homens e mulheres, por um conjunto variado de motivos físicos, de comportamento e sociais.”

O espaço viário é dos muitos que se encontram masculinizados na nossa sociedade. No quadro da segurança rodoviária, a socialização do género masculino hegemónico acarreta a assunção de condutas de risco, de riscos excessivos, a crença de ser imune à dor, percepções que levam à prática de atos prejudiciais para a sua saúde. Com efeito, já em 2002, a OMS emitiu um relatório no qual indicava que *a masculinidade é prejudicial para a saúde*¹⁷.

Integrar uma perspetiva de género na segurança rodoviária leva-nos também a reconhecer que este impacto diferenciado de género visibiliza que as violências rodoviárias são violências machistas. Relativamente isto, a *Asociación Compromiso Vial* da Argentina argumenta:

“Quando referimos a violência rodoviária, fazemos referência a uma forma muito específica de violência urbana e de violência de género, compreendendo como tal que muito do que sucede na rua está relacionado com a nossa condição de mulher e identidades feminizadas. É impossível pensar na segurança rodoviária a partir de uma abordagem de género sem pensar em formas mais equitativas de habitar o meio urbano, no qual os espaços comuns são espaços de cuidado e já não de perigo”.¹⁸

Em todos os tipos de mobilidade, a violência rodoviária encontra-se atravessada pelo género e às mulheres causa impacto não apenas a violência rodoviária, mas também o assédio por motivos de género e sexual. Torna-se muito evidente no caso das mulheres peonas e ciclistas. Tal como adiante será

¹⁶ Michaud, Anne. 2002. Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Ville de Montreal. https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1985553?docref=QQ1f91Gnud9rN2mw_1M9XA

Col·lectiu Punt 6. 2017. Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Ed. Col·lectiu Punt 6. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf

¹⁷ WHO, 2002.

¹⁸ Asociación Compromiso Vial, 2021.

analisado, os dados demonstram que as taxas de mortalidade mais elevadas ocorrem nos homens, mas não poderemos esquecer que, no que respeita a mortalidade e lesões de peonas, as idosas são as mais afetadas em muitas cidades. Todavia, igualmente na mobilidade em bicicleta existem estudos que demonstram que o assédio rodoviário tem uma componente sexista contra as mulheres, porque recebem um assédio rodoviário diferente. Em específico, existem estudos no Reino Unido que analisam as “quase-fatalidades” (*near misses*) que têm lugar mais frequentemente contra as mulheres. Vem argumentar-se que este fenómeno tem lugar porque se respeita menos o ritmo de circulação das mulheres, que muitas vezes é um ritmo mais tranquilo do que o dos homens ciclistas e são menos respeitadas pelos condutores de veículos motorizados¹⁹.

Por esse motivo é que a perspetiva de género é uma ferramenta essencial para alterar a cultura rodoviária e que seja mais equitativa e segura. Integrar esta perspetiva na segurança rodoviária leva-nos a compreender melhor três assuntos transversais em questões de género:

Padrões de mobilidade diferenciados relativamente à segurança rodoviária

Os padrões e tipos de mobilidade diferenciados de homens e mulheres também estão relacionados com os sinistros e as fatalidades às quais estão expostos no trânsito. Por um lado, os homens utilizam, em maior medida do que as mulheres, veículos motorizados como o automóvel ou a motorizada e representam a quase totalidade de condutores profissionais. Da mesma forma, os homens fazem trajetos relacionados com a mobilidade ocupacional, que são trajetos mais lineais, motivo pelo qual a velocidade atingida pode ser superior. Deslocam-se também menos vezes com crianças.

Em contrapartida, as mulheres fazem uma mobilidade mais sustentável, deslocando-se maioritariamente a pé ou em transportes públicos. Por um lado, a percentagem de mulheres com carta de condução é inferior que a dos homens²⁰. Não obstante, mesmo em contextos nos quais a taxa de mulheres com carta conheceu um aumento, as mulheres têm menos propriedade ou condução do carro ou da motorizada. Por fatores económicos, não têm a possibilidade de aceder a veículos motorizados em muitos países e optam pelo transporte público ou outros meios mais sustentáveis e acessíveis.

Quando as mulheres conduzem, costumam efetuar deslocações poligonais que interligam tarefas e atividades, deslocam-se em maior medida com menores de idade e pessoas dependentes pelo seu papel de cuidadoras, e portanto, percorrem distâncias inferiores, fazem mais paragens e respeitam mais os limites de velocidade, associado ao estereótipo de género de que as mulheres são mais prudentes, embora no final do dia acumulem mais quilómetros percorridos. Estes padrões de mobilidade estão também associados a comportamentos rodoviários e a uma exposição ao risco diferenciados por género²¹. Por exemplo, as mulheres, à medida que vão envelhecendo, conduzem menos e andam mais a pé para se deslocar, pelo que estão mais expostas a sinistros rodoviários como peonas.

O Plano de Ação indica que: “Apesar da sua maior vulnerabilidade numa colisão, as mulheres têm muito menos probabilidade de falecer que os homens. Se falecem, tal ocorre, por regra, em circunstâncias diferentes, mais como peonas e passageiras de veículos ligeiros do que como condutoras de automóveis e motorizadas.”

¹⁹ Aldred and Croweller, 2015.

²⁰ Pérez 2019, Anuario Seguridad Vial de Bogotá 2020, DGT 2022, ANSVA 2022.

²¹ Farapi 2009, ANSVA 2022.

Comportamento rodoviário e exposição ao risco

De acordo com a OMS, os principais fatores de risco relacionados com a segurança rodoviária são:

- Excesso de velocidade
- Condução sob os efeitos do álcool
- Falta de utilização do capacete ou do cinto de segurança e distrações

Na sua maioria, estes fatores de risco são assumidos pelos homens. Estes estão associados a estereótipos de género que desencadeiam condutas violentas e acidentes de trânsito. Os homens que falecem em acidentes de trabalho são maioritariamente condutores de automóvel e de motorizada, enquanto que as mulheres que falecem são maioritariamente as acompanhantes. O motivo é o comportamento na condução dos homens, que é atravessado por uma socialização no âmbito da masculinidade tóxica que os leva a assumir riscos na condução – sentimento de imunidade subjetiva, sensação de estar no controlo da situação que os leva a ter comportamentos perigosos – que contrasta com modelos de feminidade que enfatizam nas mulheres a ética do cuidado – receio de causar danos a outras pessoas, a consciência do risco e das consequências de ações arriscadas²².

Rosa Geldstein et al., nas suas investigações na Argentina, argumentam que existem *posições discursivas dominantes* no âmbito do trânsito, que justificam e subscrevem o tipo de valores e de práticas habitualmente identificados com a “masculinidade hegemónica” (força, poder, agressividade, competitividade, assunção do risco, valentia, belicosidade, decisão, eficiência, violência, vontade de domínio, entre outros). E, por outro lado, definem as *posições discursivas subdominantes* que, sem serem obrigatoriamente minoritárias em termos de frequência, expressam identidades, valores e comportamentos opostos, alternativos ou de resistência às práticas e aos discursos dominantes²³.

Os dados indicam que os condutores/passageiros masculinos associam-se a um risco superior em duas a quatro vezes do que nas mulheres, por quilómetro percorrido, mesmo quando é tido em consideração que os homens utilizam em maior medida o automóvel e a motorizada que as mulheres²⁴. Portanto, é facto que existe uma maior exposição ao risco dos homens porque conduzem mais. Mas mesmo existindo mais homens do que mulheres, a taxa de sinistralidade demonstra também que os homens sofrem mais sinistros do que as mulheres em muitos dos contextos pelos fatores de risco diferenciados que adotam. Por exemplo, estudos realizados em diferentes países indicam que as mulheres não violam, em grande medida, as normas de trânsito, na medida em que não excedem a velocidade, não consomem álcool antes de conduzir como os homens, utilizam mais o cinto e, portanto, expõem-se menos aos riscos relacionados com a condução. As mulheres “têm mais cuidado” e têm um maior número de comportamentos saudáveis relativamente à sua mobilidade.

No entanto, tampouco é certo afirmar que as mulheres têm sempre aversão ao risco, por isso é importante esclarecer e não reforçar o estereótipo. Não é que as mulheres não arrisquem, mas preferem assumir riscos em relação a outras ações. Harris y Jenkins (2006) argumentam que as mulheres também assumem riscos na sua vida diária, mas correspondem a outro tipo de riscos, não necessariamente relacionados com a violência rodoviária. O estudo desconstrói o imaginário tradicional de que as mulheres não assumem riscos e que as definem como sujeitos passivos, indicando que as mulheres assumem riscos de tipo “social” (por exemplo, educadoras sociais ou trabalhadoras domésticas em

²² Gilligan, 1982.

²³ Geldstein et al, 2011.

²⁴ Ibid.

territórios com altos índices de violência), onde se arriscam para poder dar bem-estar ou apoiar alguém. Enfrentam com maior medida estas situações e consideram-no satisfatório. De acordo com as autoras, as mulheres assumem menos riscos em áreas relacionadas com a saúde, lazer e jogo. Compreendem em maior medida as consequências negativas perante uma determinada conduta de risco. Da mesma forma, usufruem menos quando se encontram em situações de risco. Diferentemente, quando as mulheres compreendem que a consequência da sua ação irá levar a uma ação positiva, assumem maiores riscos do que os homens. E isto foi já exemplificado em muitas lutas pacíficas que as mulheres tiveram no decurso da história para conseguir direitos.

Consequências e impactos dos sinistros rodoviários: impactos físicos, sociais e económicos

As consequências e os impactos físicos, sociais e económicos dos sinistros e as fatalidades rodoviárias são também diferentes por género. Dados recolhidos em Espanha demonstram que 88,6% das pessoas falecidas/hospitalizadas por sinistros em motorizada, 80,3% em ciclomotores e 87,8% em bicicleta são homens. Por seu turno, as mulheres representam 62,7% das pessoas falecidas/hospitalizadas em autocarro e 49,6% das peonas.

Foram documentadas grandes diferenças de género nos traumatismos causados pelo trânsito. As mulheres correm um risco 47% mais elevado que os homens de sofrer traumatismos graves numa colisão de automóvel e um risco cinco vezes superior de lesões por esticão. As diferenças intrínsecas de género no esqueleto podem ser um dos possíveis motivos de uma incidência superior de traumatismos nas mulheres. No entanto, a maioria dos testes regulamentares que avaliam a segurança dos ocupantes do veículo apenas utilizam modelos de homem médio, pelo que não refletem as características físicas e as necessidades específicas e diversas das mulheres.²⁵

De acordo com Barry (2019), “outra importante diferença de género encontra-se refletida nos desenhos dos automóveis, que podem ter um maior impacto nas mulheres envolvidas em acidentes na estrada. Por exemplo, os programas para avaliar o comportamento dos automóveis durante um acidente podem ser simulados com bonecos ‘neutros’ que representam figuras masculinas. Isto ignora as diferenças anatómicas entre mulheres e homens. Por outras palavras, os automóveis são desenhados e testados para corpos de homens. O resultado leva a que as condutoras sejam 17% mais vulneráveis à morte em caso de acidente de viação.”²⁶

Lake Sagaris (2021) denota que as mulheres estão expostas a uma dupla vulnerabilidade, pela mobilidade do cuidado, na medida em que são as principais protagonistas destas deslocações e porque andam mais a pé e expõem-se mais ao assédio sexual e à violência rodoviária como peonas. O impacto sobre as mulheres também ocorre como cuidadoras dos homens que ficam com lesões graves ou incapacidade depois de um acidente de viação.

É também preciso calcular e analisar o impacto económico dos sinistros de viação nos lares e, em particular, naqueles que se transformam em monoparentais. O estudo “Ela anda segura” realizado na América Latina demonstra que:

“A maioria das vítimas não são aqueles que estão por trás do volante, mas os peões e ciclistas, muitos dos quais são menores, que morrem ou ficam incapacitados para toda a vida. É estimado que o custo económico direto dos acidentes de trânsito oscila entre 2 e 3% do PIB mundial e a responsabilidade pelos cuidados das vítimas incide diretamente sobre as mulheres (em particular, sobre mães e esposas).

²⁵ Florentina Burlacu e González Carvajal, 2021.

²⁶ Montes e Díaz Acosta, 2022.

Em muitos casos, as famílias perdem o seu principal sustento e as mulheres têm de cuidar dos feridos. Este aspeto de género é frequentemente ignorado.”²⁷

A dependência económica das mulheres piora quando um homem do meio familiar falece num acidente de viação ou sofre uma grave lesão que o incapacita para trabalhar depois de um sinistro. Os homens, por norma, têm, um maior poder aquisitivo, pelo que se sofrerem qualquer tipo de lesão que derive numa incapacidade, podem suportar o custos destes cuidados. As mulheres têm um poder aquisitivo inferior e as suas redes de cuidados são mais reduzidos.

²⁷ Allen, Heather et al. 2018

3. METODOLOGIA

Para realizar este relatório foi feita uma revisão bibliográfica extensa da literatura, de relatórios, artigos acadêmicos e planos e programas de segurança rodoviária. Toda a informação revista foi incluída no capítulo da bibliografia. Foi através desta revisão bibliográfica que foi recolhida a maioria dos dados quantitativos e qualitativos que são apresentados e analisados neste relatório.

Para além desta revisão bibliográfica, procurou-se recolher dados diretamente das diferentes direções de segurança rodoviária. No mês de julho de 2022 foi elaborado e enviado um formulário de questões às diferentes direções de segurança rodoviária dos países membros do Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária, bem como das organizações da sociedade civil. Para além disso, foi igualmente enviado o formulário às associações da sociedade civil, bem como às pessoas que trabalham na segurança rodoviária a nível urbano ou metropolitano. No mês de setembro a informação foi reenviada para procurar captar mais respostas dos diferentes países. Através deste formulário, procurou recolher-se informação sobre quais os territórios que estavam a integrar uma perspetiva de género nas ações, políticas e programas de segurança rodoviária e a que níveis.

Através da revisão bibliográfica realizada e das respostas aos formulários, foi possível recolher dados gerais sobre sinistralidade por género da região ibero-americana bem como dados mais detalhados de 9 países: Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Costa Rica, Espanha, Guatemala, Honduras, Paraguai. Através do formulário foi também possível apurar boas práticas de 6 países: Argentina, Colômbia, Chile, Costa Rica, Guatemala e México. No México foi recolhida informação da *Coalición de Movilidad Segura* e da *Liga Peatonal* que atua a nível nacional, bem como da associação civil *Bicitekas*. Da Colômbia foi recolhida informação da *Agencia Nacional de Seguridad Vial* e de Bogotá foi reunida informação junto da responsável pela segurança rodoviária da Secretaria Distrital de Mobilidade. No Brasil, foi possível recolher informação do Plano de Segurança Rodoviária de São Paulo. Na Guatemala, foi analisada a informação do *Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito*. E no Chile foram analisados os dados da *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones*. Nas Honduras, foram analisados dados de falecimentos por sinistros rodoviários da Secretaria da Segurança referente aos anos 2019-2021. E no Paraguai foi possível recolher dados da sinistralidade rodoviária de 2020.

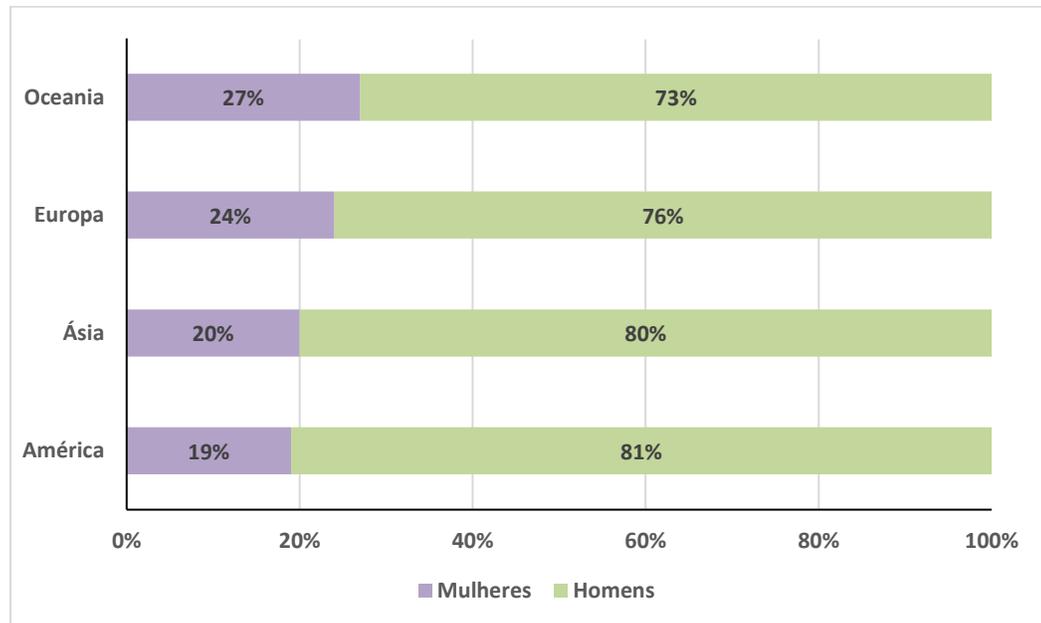
Das respostas dadas no formulário, todas as entidades realizaram de forma parcial algumas atividades concretas do ponto de vista do género, sobretudo relacionadas com a análise de dados de segurança rodoviária com a perspetiva de género e a publicação e difusão de relatórios. Quatro das seis experiências realizaram formação interna para incorporar a perspetiva de género no âmbito da segurança rodoviária.

Os dados analisados neste formulário incluíram no capítulo 4 de análise de dados, no capítulo de dados por país e no capítulo 5 sobre Boas Práticas foi incluída a informação referente a experiências inovadoras na região.

4. ANÁLISE DE DADOS

Por norma, a nível mundial, nos diferentes continentes, as mulheres representam aproximadamente 20% das pessoas falecidas em acidentes de viação. Em termos gerais, segundo dados da OMS 2018, na América constituem 19% das falecidas e nas Europa, 24%.

Gráfico 1. Percentagem de pessoas falecidas em sinistros de viação por género, por continente



Fonte: OMS 2018, extraídos de Montes et al. 2022

Tanto na região ibero-americana como a nível mundial, os homens falecem como condutores de automóvel ou de motorizada, enquanto que as mulheres falecem como peonas ou acompanhantes de veículos motorizados. Se for observado em termos de idade, as afetadas são sobretudo as mulheres idosas e as meninas. Como comentamos no capítulo anterior, os homens também costumam desenvolver comportamentos mais arriscados: maior velocidade, maior consumo de álcool e de drogas antes de conduzir e menor uso de sistemas de proteção como o cinto ou o capacete.

Neste capítulo são analisados dados de segurança rodoviária com perspetiva de género acedidos, referentes à região Ibero-americana. Principalmente, os dados correspondem aos países membros do Programa de Segurança Rodoviária da SEGIB, que advêm do “**X Relatório Ibero-americano de segurança Rodoviária 2017/2018**” e também aos dados atualizados da OMS, de fevereiro de 2021.

4.1 Análise de dados de segurança rodoviária na região

Os dados desagregados por género constituem uma ferramenta essencial para visualizar os problemas e quantificar as causas dos mesmos. Para além de fazer a recolha de dados segregados por género, idade e outras variáveis identitárias, tais como a diversidade funcional, raça, etc., a análise de dados deve realizada a partir duma perspetiva de género para poder compreender e visualizar a complexidade do

problema e as determinantes da segurança rodoviária, as componentes sociais e culturais, as diferenças nos corpos das mulheres, homens, pessoas não binárias e pessoas de diferentes idades, bem como os diferentes impactos da violência rodoviária.

Segundo o estudo sobre a perspectiva de género e segurança rodoviária elaborado pela MURGIBE²⁸ para o departamento de Segurança do Governo do País Basco, são ainda escassas as investigações que incluem esta perspectiva no âmbito da segurança rodoviária. A maioria dos estudos e artigos académicos revistos nesse estudo analisam a juventude como um grupo de risco e igualmente o processo de socialização masculino. Estes estudos analisam as diferenças entre mulheres e homens no que respeita à utilização de veículo, às medidas de segurança e aos tipos de sinistros. Alguns estudos desagregam a informação conforme o género, mas sem o analisar a partir de uma perspectiva de género.

Até ao momento, a maioria dos países relacionados com o Programa de Segurança Rodoviária OISEVI recolhem dados segregados por género binário (homem-mulher) apenas para as mortes/fatalidades em 15 dos países da região. Os dados disponíveis encontram-se expostos no X Relatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária de 2017-2018. Para além destes dados da região, alguns países avançaram mais na adoção da perspectiva de género e recolheram mais dados ou desenvolveram inquéritos específicos. Apresentam-se, em seguida, em primeiro lugar, os dados da região, provenientes do X Relatório, seguido dos dados específicos classificados por país, para aqueles que avançaram mais na adoção da perspectiva de género.

Do total das fatalidades que se verificam na região, 54% das fatalidades são de pessoas como peões, ciclistas e motorizadas (28% são motociclistas, 23% peões e 3% ciclistas). Conforme já foi referido, correspondem a homens, numa grande maioria, as fatalidades entre motoristas, enquanto que as mulheres idosas são o grupo mais afetado como vítimas de acidentes de viação com peonas.

De acordo com o X Relatório Ibero-americano, as mulheres falecidas em acidentes de viação representam 19% do total de pessoas falecidas no conjunto de países reportados (gráfico 1). Se for analisada a taxa de homens falecidos por cada 100.000 habitantes também supera de forma importante a das mulheres. Em 7 países, a taxa de homens falecidos multiplica-se por 5 a das mulheres (gráfico 3) segundo dados de 2018. Da mesma forma, o país com a taxa de mulheres falecidas mais elevada é o Uruguai com 25% do total de pessoas falecidas e a taxa de mulheres mais baixa teve lugar na Nicarágua e na República Dominicana. Os dados mais recentes sobre a taxa de falecimentos na região, apurados pela OMS, em fevereiro de 2021 (gráfico 4), revelam que, em todos os países da região, a taxa de falecimentos de homens supera sempre a das mulheres. Estes dados mais recentes demonstram que a taxa de mulheres mais elevada é na República Dominicana, seguida da Venezuela e das Honduras.

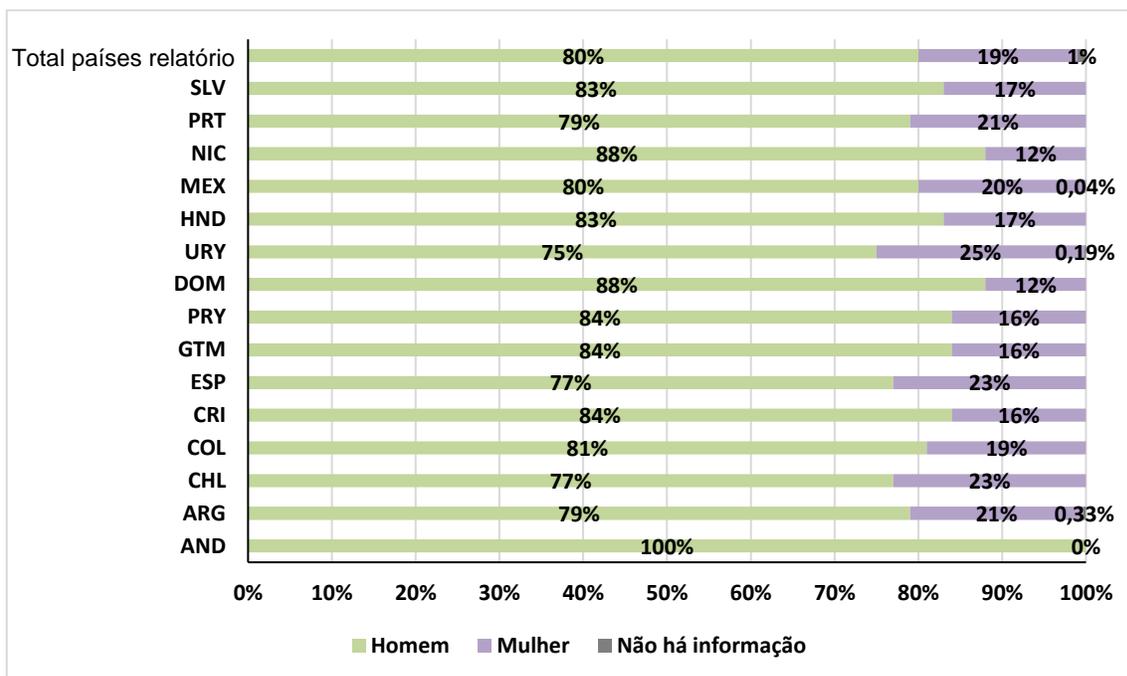
Tabela 1. Falecidos segundo o género. Países OISEVI. 2018

	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP	GTM	PAN	PRY	DOM	URY	HND	MEX	NIC	PRT	SLV	TOTAL
Masculino	6	4.339	1.511	5.253	680	1.399	1.622		980	2.646	395	1.342	12.480	636	536	1.083	34.908
Feminino	0	1.136	445	1.267	131	407	313		182	360	132	272	3.088	90	139	226	8.188
Não há informação	0	18	0	0	0	0	0		0	0	1	0	6	0	0	0	25
Total	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806	1.936	353	1.162	3.006	528	1.614	15.574	726	675	1.309	43.474

Fonte: Unidade Técnica do Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI

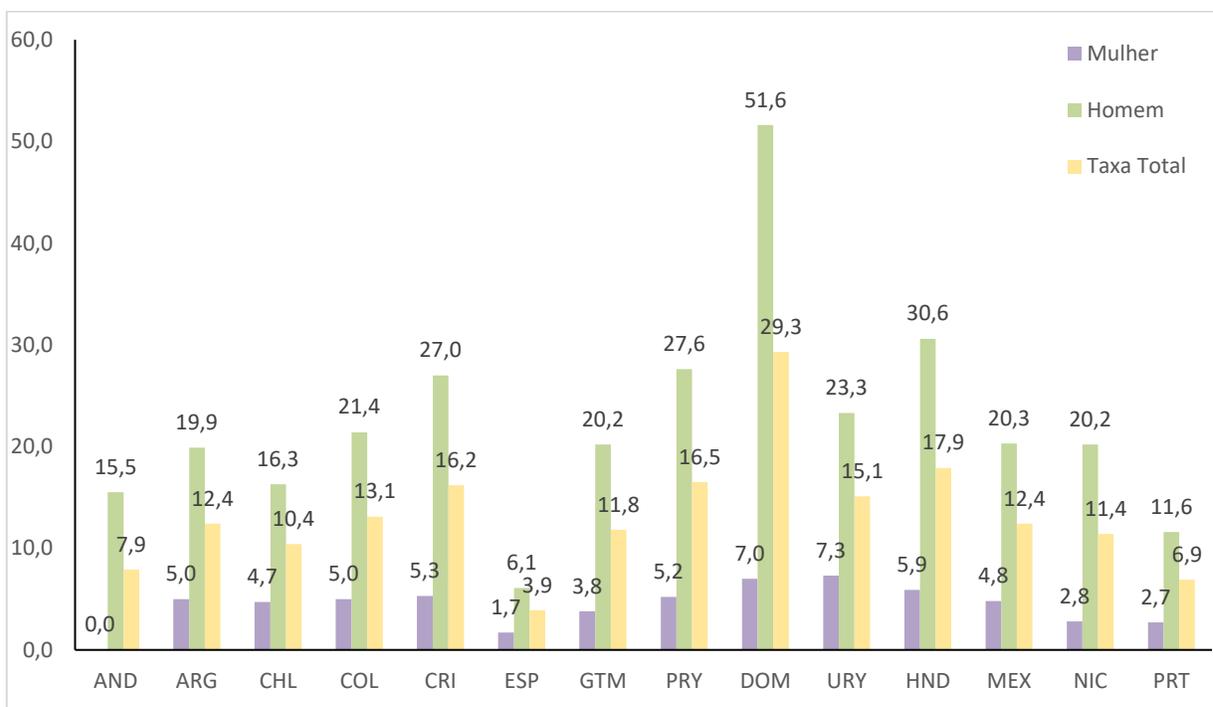
²⁸ Murguialday et al., 2016.

Gráfico 2. Distribuição percentual de pessoas falecidas segundo o gênero. 2018



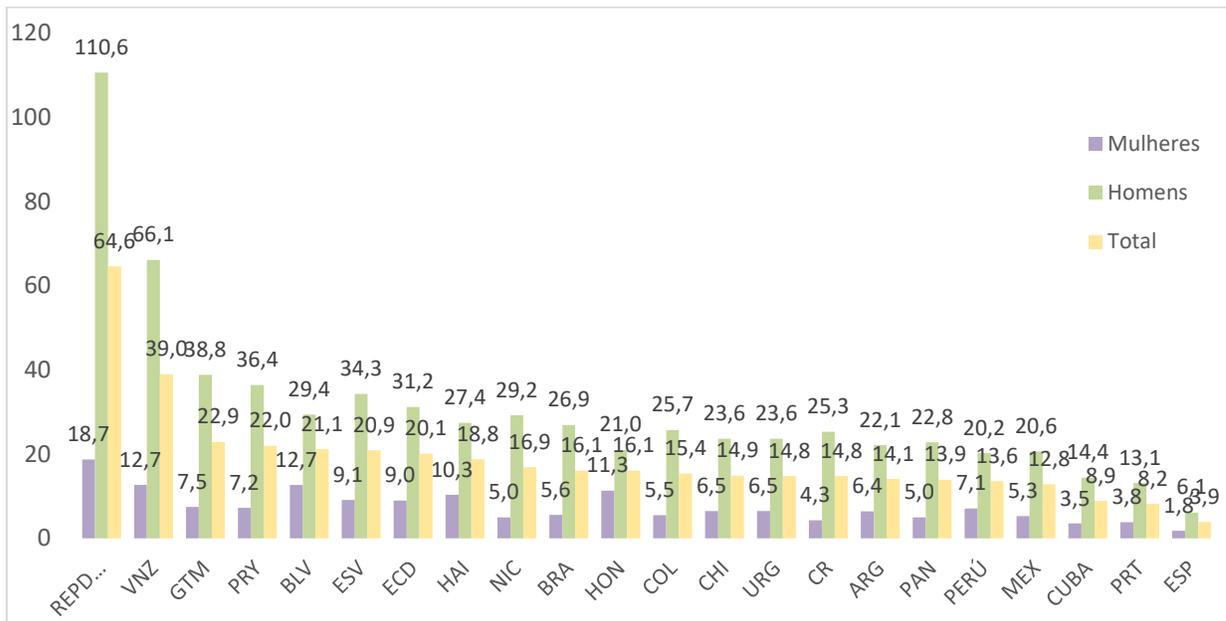
Fonte: Unidade Técnica do Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI

Gráfico 3. Falecimentos por cem mil habitantes segundo o gênero e em comparação com a Taxa total, 2018



Fonte: Unidade Técnica do Programa Ibero-americano de Segurança Rodoviária/OISEVI

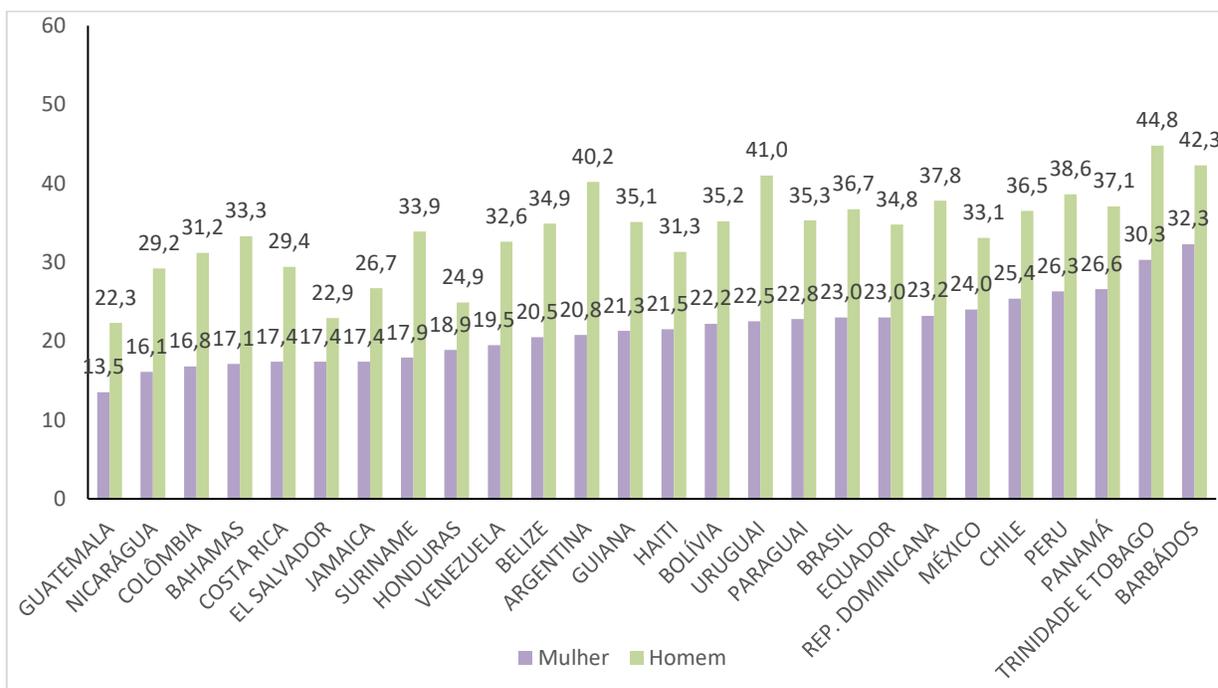
Gráfico 4. Taxa estimada de mortes por acidentes de trânsito (por 100.000 habitantes), fevereiro 2021



Fonte: Organização Mundial da Saúde (OMS) 2021

Dados analisados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), através de fontes da OMS (2018), demonstram a percentagem de fatalidades na América Latina que são atribuídas ao consumo de álcool (ver gráfico 3). Em concreto, o gráfico 3 indica a proporção de fatalidades que poderiam ser evitadas se fosse eliminado o consumo de álcool. Em todos os países, o impacto é maior nos homens do que nas mulheres e encabeçam a lista Trinidad e Tobago, seguido dos Barbados, Uruguai, Argentina e Peru.

Gráfico 5. Percentagem de fatalidades por género atribuídas ao consumo de álcool para maiores de 15 anos



Fonte: Elaborado pelo BID com base em dados da OMS 2018²⁹

Para além desta informação, há menos países da região que recolhem outros dados segregados por género e seria necessário ampliar as fontes de dados, relativamente ao tipo de transporte, intervalos horários, se a viagem é feita sozinha ou acompanhada, etc. Em seguida, apresentam-se os dados de alguns estudos de maior profundidade que foram realizados em alguns dos países membros. Mesmo assim, a grande maioria dos estudos foram realizados através de dados quantitativos e seria necessário complementá-los com dados qualitativos recolhidos através de ferramentas participativas e ampliar a análise com uma perspetiva de género interseccional que atravesse toda a informação.

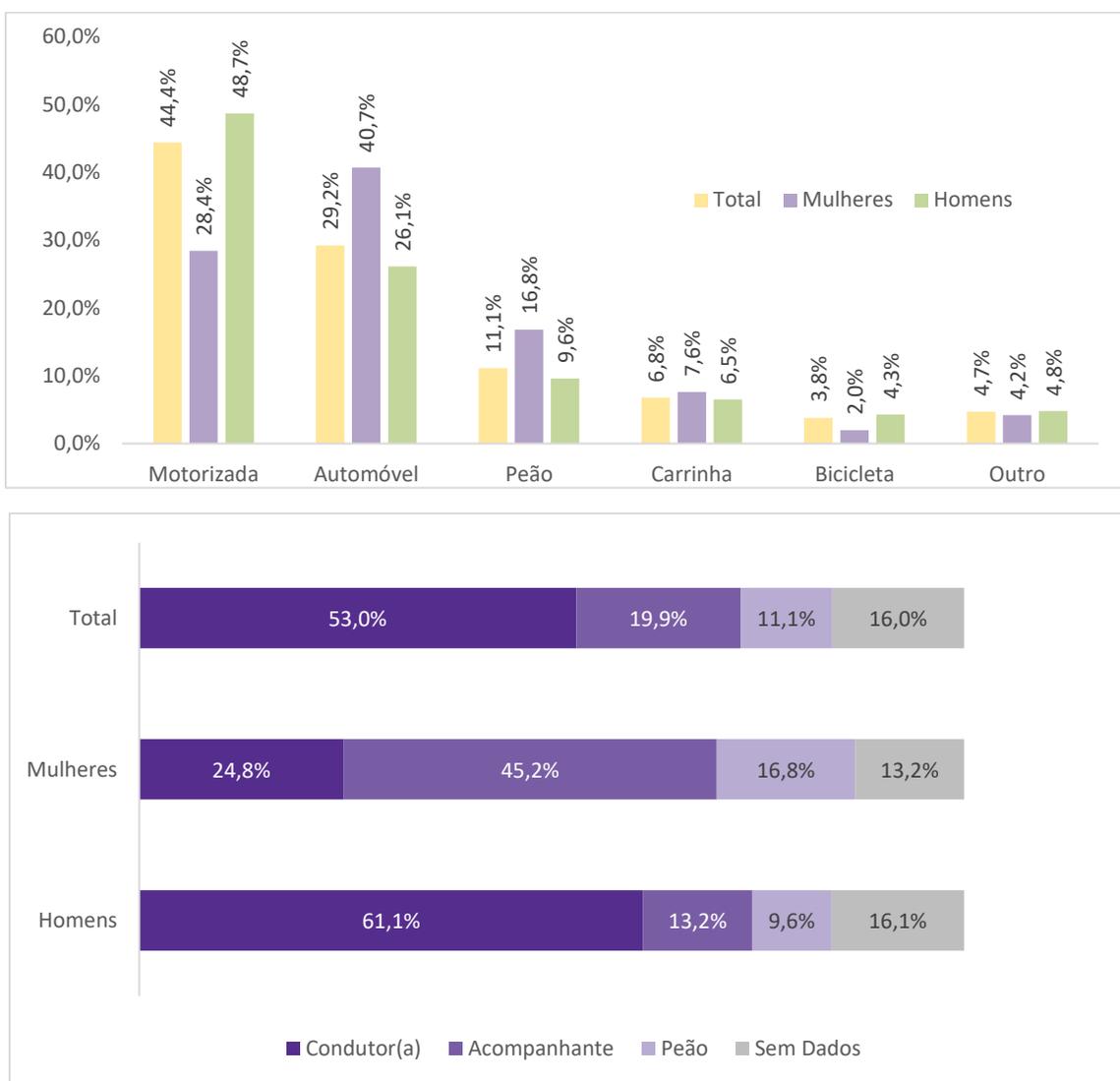
²⁹ <https://blogs.iadb.org/transporte/en/is-there-a-link-between-gender-biases-and-road-safety-outcomes/>

Argentina

Na Argentina, diferentes instituições, entidades e organismos têm vindo a adotar uma perspetiva de género nas suas ações e políticas. Entre estas, a *Agencia Nacional de Seguridad Vial* e a *Red Académica de Seguridad Vial*.

Dos dados analisados pela ANSV, 3 de cada 10 vítimas (fatais ou pessoas feridas são mulheres) e os homens quadruplicam as mulheres como vítimas mortais. A taxa de mortalidade, por cada 100.000 habitantes, em 2019, foi de 17,4 para homens e de 4,6 para mulheres. Estas fatalidades concentram-se sobretudo em homens entre 15 e os 34 anos de idade. Na Argentina, as vítimas mortais mulheres são maioritariamente acompanhantes (45,2%) que se deslocavam em automóveis (representam metade das fatalidades) e peonas (16,8%). Enquanto que as vítimas mortais homens são condutores, sobretudo de motorizadas. Em concreto, metade (48,7%) correspondem a fatalidades em motorizada.

Gráficos 6 e 7. Distribuição das Vítimas Fatais de acordo com o tipo de utilizador das vias



Fonte: Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária 2019. Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina

No que respeita a dados de comportamento rodoviário, segundo os estudos da rede académica em segurança rodoviária³⁰, as mulheres utilizam mais o cinto de segurança do que os homens, enquanto que os homens utilizam mais o capacete nas motorizadas dos que as mulheres, porque maioritariamente são estes os condutores e elas as acompanhantes. Entre as mulheres há menos prevalência de álcool na condução, menor excesso de velocidade, mais respeito pelas sinalizações e menos infrações no geral. Apenas 31% das infrações são praticadas por mulheres. As mulheres têm mais tendência a respeitar as normas, os limites de velocidade, etc.. Quando as mulheres praticam infrações são consideradas de inferior impacto para a segurança rodoviária e são, sobretudo, infrações de estacionamento.

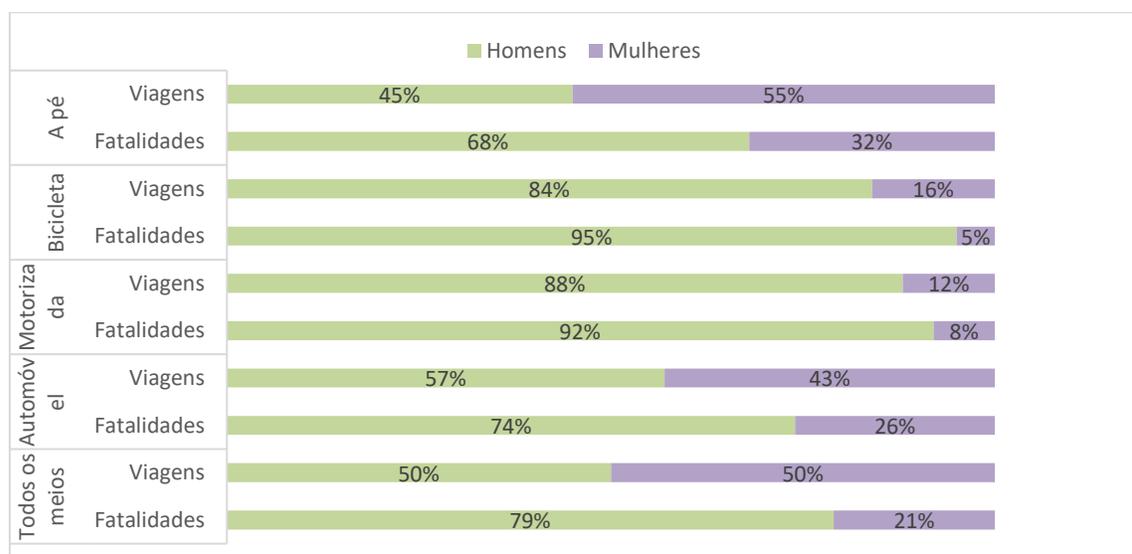
Também é analisada a sinistralidade por horários: as mulheres são mais vítimas de sinistros entre as 12 e as 16 horas, que correspondem maioritariamente à hora de entrada e saída das escolas e para onde elas acompanham as crianças como condutoras. Por seu turno, os homens sofrem uma maior sinistralidade de noite e de madrugada: entre as 20 horas e as 6 da manhã.

Um dado interessante que foi analisado é que existem mais meninos do que meninas que faleciam na estrada e uma das hipóteses prende-se com o tipo de atividades e jogos que fazem na rua: os meninos ocupam a estrada para fazer jogos mais expansivos como jogar à bola, enquanto que as meninas ocupam mais as bermas, ou não jogam da mesma forma no espaço público.

Brasil

No Brasil, foram conseguidos dados específicos para São Paulo, através do Plano de Segurança Rodoviária do município. Tal como noutros países, a percentagem e a taxa de sinistros de viação é mais elevada entre os homens. 79% das fatalidades afetam os homens. Mas os dados que foram recolhidos demonstram que, não é apenas uma questão de os homens conduzirem mais, mas que, proporcionalmente, também intervêm em mais sinistros rodoviários do que as mulheres. Isto é apresentado no seguinte gráfico, no qual é apresentada a proporção de viagens por tipo de mobilidade e as fatalidades.

Gráfico 8. Proporção de viagens (2012) e fatalidades (2017) por género



Fonte: Plano de Segurança Rodoviária do município de São Paulo. Elaboração: WRI Brasil

³⁰ ANSVA, 2022

Como indicado no gráfico, as mulheres são vítimas fatais em maior proporção, sobretudo como peonas (32%), e os homens sobretudo como ciclistas, motoristas e condutores de automóvel.

O relatório expõe dados específicos por tipos de transporte e analisa diferentes infraestruturas e as suas condições, embora não façam uma análise com a perspectiva de género para todos os pontos, existem dados que será interessante destacar. O plano indica que, em 2017, os motociclistas foram os utilizadores com o maior número de vítimas no trânsito em São Paulo, que representam 49,7% do total e 39% das vítimas mortais. Entre os motociclistas falecidos no trânsito, 60% são menores de 29 anos e 92% são homens. É por isso que o plano determina que os jovens motociclistas do sexo masculino devem ser uma prioridade nas ações educativas e de comunicação.

No plano estão previstos objetivos e ações a desenvolver até 2030. Embora não seja adotada uma perspectiva de género transversal em todas as ações, o objetivo 11.2 propõe “facultar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e suportáveis para todos, melhorar a segurança rodoviária através da expansão do transporte público, com especial atenção às necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, as mulheres, as crianças, as pessoas com incapacidades e os idosos.”

Neste caso surgem as mulheres e outros grupos, mas classificados como grupos vulneráveis. Seria interessante rever a abordagem para adotar uma perspectiva de género interseccional na qual as mulheres são reconhecidas como 50% da população e como agentes de mudança, bem como modelo de mobilidade segura e sustentável.

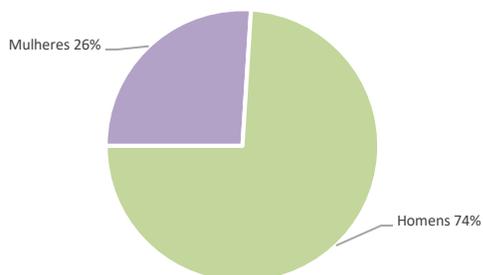
Chile

No Chile, a *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito* é a responsável por recolher e analisar os dados de segurança rodoviária. Na comissão têm sido feitas as análises com a perspectiva de género desde o ano 2000, com a publicação de relatórios: o primeiro para o decénio 2000-2010, seguido de relatórios anuais nos anos 2011 e 2012 e, depois, bianuais: 2013-2015, 2016-2018; sendo o último trianual 2019-2021, possivelmente porque 2020, tendo sido o ano da pandemia de Covid-19, apresenta dados muito diferentes das tendências registadas. Estes relatórios são muito detalhados pois contêm uma diversidade de informação sobre as pessoas envolvidas, falecidas e lesionadas; comparação feita de acordo com o dia da semana e o mês do ano; segundo o tipo de sinistro; por região e por zona rural ou urbana; a causa do sucedido (onde surge indicado se foi motivado por álcool, deficiências da via, negligência, entre outras causas).

Destes relatórios extrai-se a evolução ao longo das duas últimas décadas, em que os homens representam uma maior percentagem de pessoas envolvidas e falecidas em acidentes de trânsito. Entre 2000-2011, os homens representam 74% das pessoas participantes e 80% das vítimas fatais. Onde a percentagem de mulheres é superior é entre as pessoas lesionadas, nesta primeira década representam 40% do total. Neste período, tanto mulheres como homens falecem, sobretudo, vítimas de atropelamento (38% e 37% respetivamente), seguidos pelas colisões. No que respeita a causas, os homens representam uma maior percentagem de participantes, falecidos e lesionados em sinistros onde foi detetado álcool no condutor, negligência do condutor e do peão.

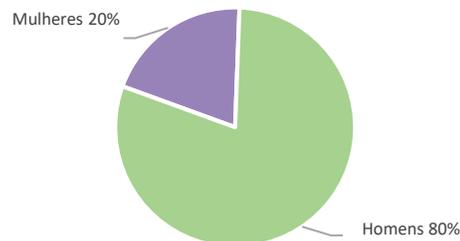
Gráfico 9. Percentagem de pessoas participantes, falecidas e lesionadas por género 2000-2011³¹

Proporção percentual de participante segundo género



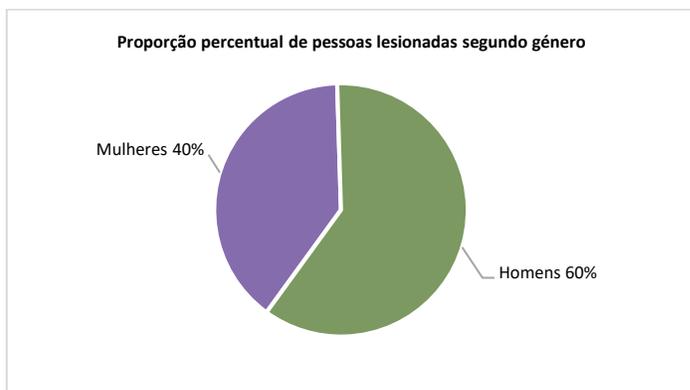
Período 2000-2011	
Homens participantes	946.587
Mulheres participantes	324.374

Proporção percentual de pessoas falecidas segundo género



Período 2000-2011	
Homens falecidos	15.715
Mulheres falecidas	3.935

Fonte: Carabineros do Chile. Elaboração CONASET.



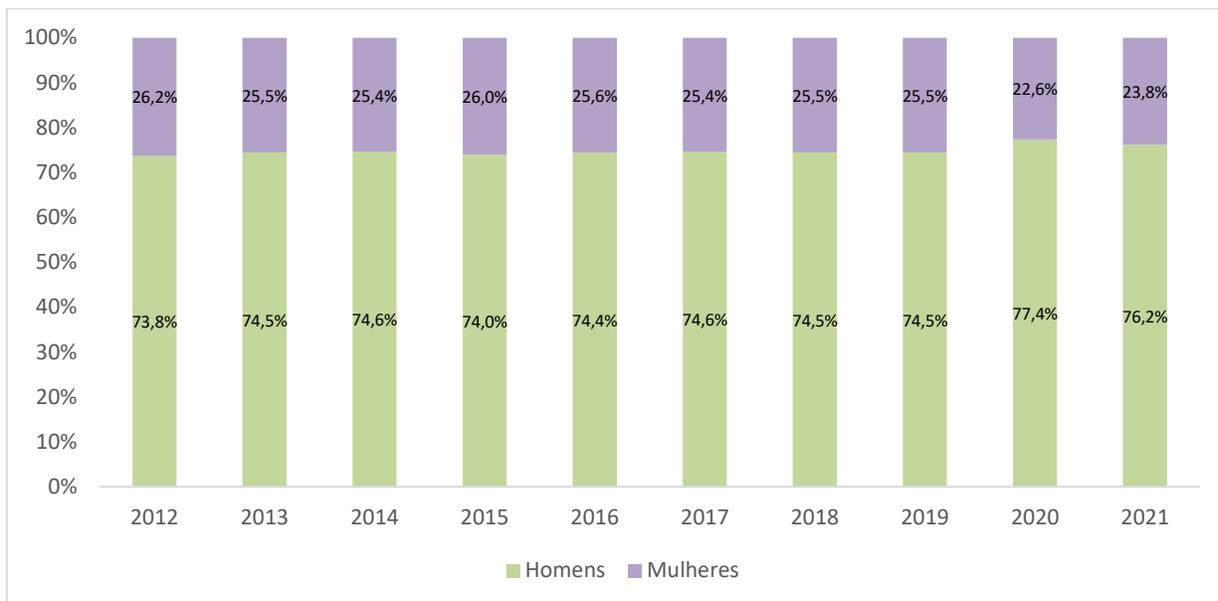
Período 2000-2011	
Homens lesionados	357.700
Mulheres lesionadas	233.733

Para o decénio 2012-2021 tem vindo a ver-se diminuída a percentagem de mulheres envolvidas, falecidas e lesionadas em sinistros. Os homens, em 2021, passaram a representar 76,2% dos participantes, 78,7% dos falecidos e 63% dos lesionados. A maioria dos eventos afetam os jovens adultos entre 30 e 44 anos, maioritariamente condutores, seguidos dos peões, tal como no decénio anterior³².

³¹ Relatório perspectiva de género nos acidentes de trânsito no Chile, ano 2011.

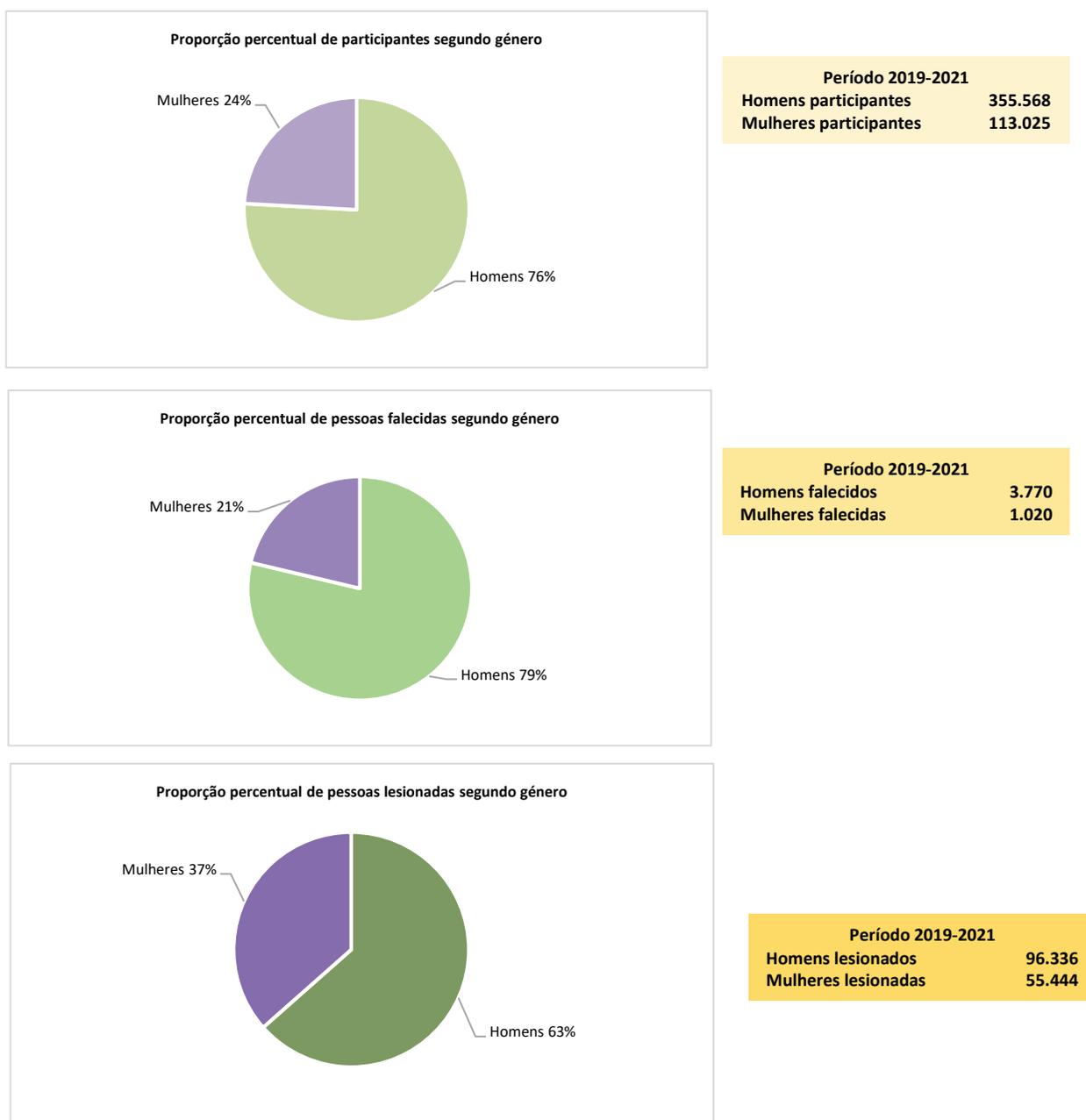
³² Relatório trianual: Perspetiva de género nos acidentes de trânsito no Chile, 2019-2021.

Gráfico 10. Percentagem de participação em sinistros de trânsito segundo o sexo. Anos 2012-2021



Fonte: Carabineros do Chile. Elaboração CONASET.

Gráfico 11. Percentagem de pessoas participantes, falecidas e lesionadas por género 2019-2021³³



Fonte: Carabineros do Chile. Elaboração CONASET.

Este relatório indica que a maioria das pessoas estiveram envolvidas em sinistros de trânsito quando se encontravam a conduzir um veículo, no entanto, o maior número de mulheres que faleceram eram passageiras, enquanto que no caso dos homens eram condutores. Para além disso, um grande número de mulheres e homens faleceram como peões, sendo o segundo lugar de falecidos por tipo de utilizador.

³³ Ibid.

Colômbia

Na Colômbia, a *Agencia Nacional de Seguridad Vial* também está a adotar a perspectiva de género de forma parcial nalgumas das ações: na recolha e análise de dados da segurança rodoviária com perspectiva de género, a publicação e a difusão de relatórios, bem como na formação ao nível da perspectiva de género de pessoal da agência.

À luz de dados do *Observatorio Nacional de Seguridad Vial* (ONSV) colombiano, de 2018, os resultados sobre sinistros de viação com viaturas indicam que, tanto homens como mulheres são vítimas em proporções similares, mas há diferenças no que respeita à idade, veículos envolvidos e papéis.

Enquanto que entre os 0 e 12 anos, meninos e meninas falecem em sinistros de viação numa proporção quase igual, a diferença por género entre vítimas de acidentes rodoviários aumenta de forma significativa a partir dos 13 anos. Nas idades de entre 13 e 17 verifica-se que a percentagem de propensão a sofrer sinistros de viação é de 78% em meninos e de 22% em meninas.

Tal como noutros países, a taxa de homens motociclistas vítimas de acidentes de viação é de quase o dobro do que nas mulheres, tendo em consideração as cartas de condução em vigor em 2018. 65% das mulheres falecidas como utilizadoras de motorizadas eram acompanhantes, enquanto que apenas 9% dos homens que faleceram tinham este mesmo papel.

Os resultados sobre ciclistas indicam que 93% dos falecidos eram homens, contra 7% das mulheres.

Embora o número de mulheres que assumem o papel de peões ser superior ao dos homens, nos acidentes de viação a percentagem de falecimentos em homens é superior do que a das mulheres: 73% contra 27%.

Também na capital, Bogotá, foi adotada a perspectiva de género nalgumas ações, tanto na análise dos dados como na forma como são feitos os inquéritos. Na cidade, as mulheres falecem, sobretudo, como acompanhantes e os homens como condutores. É interessante visualizar o 'Inquérito sobre a ira na condução' que foi efetuado em 2021 e 2022, dentro do processo de elaboração de um percurso do processo que as pessoas vítimas de sinistros de viação seguem para aceder a serviços institucionais, para o apoio e à assessoria nestes casos. Este inquérito conclui que os homens têm maior disposição para assumir condutas de risco no trânsito que as mulheres.

Gráfico 12. Pessoas falecidas e lesionadas em acidentes com motorizadas por género

		Pessoas Falecidas		Pessoas Lesionadas	
Motociclistas	Masculino	117	90%	4250	89%
	Mulheres	13	10%	537	11%
Acompanhantes de motociclistas	Homens	6	27%	337	32%
	Mulheres	16	73%	722	68%

Fonte: *Anuario de siniestralidad vial*, Secretaria de Mobilidade, Município de Bogotá

Costa Rica

Na Costa Rica, o Ministério dos Transportes também adota uma perspectiva de género na análise da mobilidade e nas análises de segurança rodoviária. Neste país, as mulheres representam 27% das pessoas falecidas em acidentes de trânsito. Os dados analisados neste país por parte do *Consejo de Seguridad Vial* (COSEVI)³⁴ concluem também que os homens têm mais condutas agressivas e violentas na estrada e que consideram interessante assumir riscos na condução. Através dos dados disponíveis, observa-se que os homens participantes não consideram a socialização masculina como um fator que aumenta as suas vulnerabilidades e desvalorizam o risco. “Pelo contrário, consideram que o risco é um elemento atrativo e necessário de assumir nesse processo de equiparação e validação dos seus pares, mesmo com as consequências e possibilidades de sofrer lesões graves e mesmo a morte”³⁵.

A nível urbano, no Plano Integral de Mobilidade Urbana Sustentável para a área metropolitana de San José de 2017 encontra-se integrado na perspectiva de género e na mobilidade segura como metas do plano. Na seção de boas práticas desenvolve-se ainda este exemplo.

Espanha

Em 2021, faleceram 1.533 pessoas em acidentes de viação em Espanha, sendo 79% homens, verificando-se que o número de homens falecidos superou o das mulheres em todos os grupos de idade. Os homens também apresentam as maiores taxas de falecimentos por milhão de habitantes, enquanto que as mulheres representam 43% das pessoas envolvidas em sinistros de viação e 21% das pessoas falecidas. Elas representam 29% das hospitalizadas e 40% das vítimas não hospitalizadas. Estes dados indicam que as mulheres encontram-se envolvidas em sinistros de menor gravidade do que os homens.

Gráfico 13. Sinistros, pessoas falecidas e feridas por género, 2021

Sinistros de viação	Homens	62.259	69%
	Mulheres	38.586	43%
Pessoas Falecidas	Homens	1.214	79%
	Mulheres	318	21%
Pessoas feridas hospitalizadas	Homens	5.546	71%
	Mulheres	2.225	29%
Pessoas feridas não hospitalizadas	Homens	66.009	60%
	Mulheres	44.039	40%

Fonte: DGT 2022

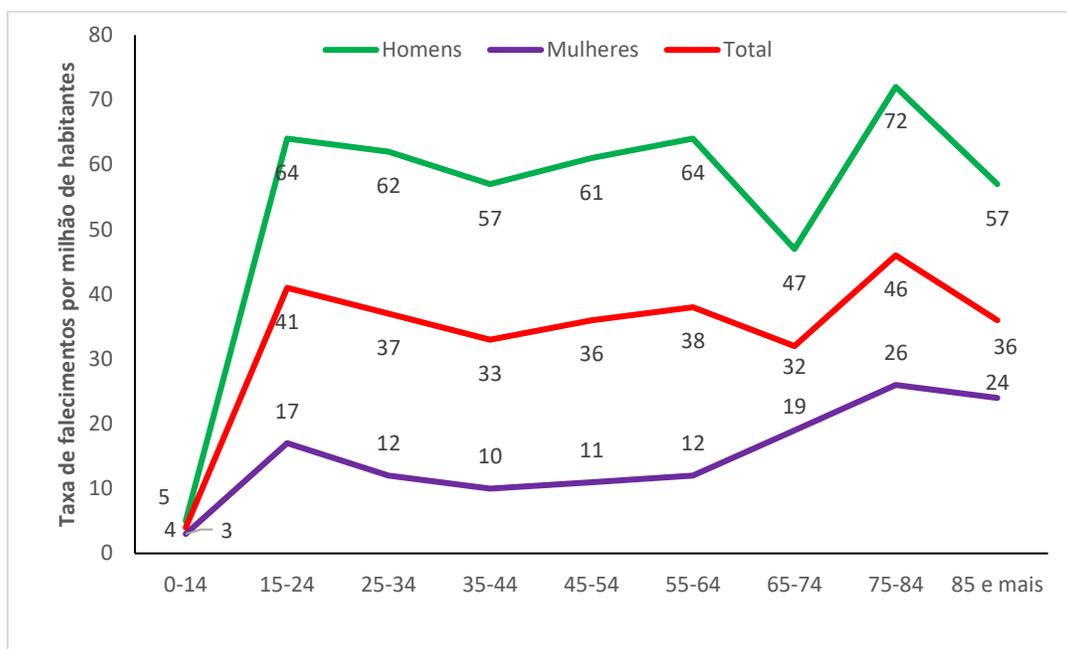
Existem diferenças consideráveis na taxa de falecimentos por milhão de habitantes de acordo com o género: a dos homens é sete vezes a das mulheres no grupo de idade de 15 a 17 anos e de quase quatro vezes nos grupos de idade de 18 a 20 anos e de 21 a 24 anos. Por género, entre as mulheres, a taxa mais

³⁴ Consultora Daket S.C, 2018

³⁵ Ibid. Pág. 17.

elevada dá-se em maiores de entre 65 e mais 85 anos, enquanto que nos homens, essa taxa é mais alta para homens de 75 a 84 anos, seguida dos homens entre os 15 e 64 anos.

Gráfico 14. Taxa de falecimentos por milhão de habitantes por género e idade, 2021



Fonte: DGT 2022

A nível global, 67% das pessoas falecidas eram condutoras e, destas, 91% eram homens. Analisando o intervalo de pessoas maiores de 64 anos, tanto homens como mulheres faleceram maioritariamente como peões.

Em 2021, 50% das pessoas falecidas eram peões, ciclistas, utilizadores de veículos de mobilidade pessoal ou motoristas. É o terceiro ano consecutivo em que as pessoas falecidas em meios vulneráveis representam 50% ou mais das pessoas falecidas em acidentes de viação. É nas vias urbanas em que esta percentagem é elevada, traduzindo-se em 80% das pessoas falecidas nestas vias, no ano de 2021 e em 39% nas vias interurbanas.

Em períodos anteriores, entre 2015-2019, foi analisada a diferença de género entre as pessoas falecidas em meios vulneráveis (peões, ciclistas, VMP e motorizadas). Os homens representam 88,6% dos falecidos como condutores de motorizada e 88% dos falecidos ciclistas. As mulheres representam 50% das falecidas como peonas e 63% de falecidas/hospitalizadas em sinistros viários em autocarro. Diferentemente de outros territórios, em Espanha, 59% dos acompanhantes falecidos são homens³⁶. Também em Espanha, tal como noutros países do estudo, as mulheres utilizam mais o cinto de segurança do que os homens, enquanto que os homens utilizam mais o capacete do que as mulheres.

A nível autonómico, foi no País Basco onde foram efetuadas mais análises de segurança rodoviária com perspetiva de género. Em 2014, foi feita uma análise de segurança rodoviária e de género, onde também foram indicadas as diferenças de género que se verificam noutros territórios graças a padrões de mobilidade diferenciados e comportamentos de risco entre os homens, mais do que entre as mulheres,

³⁶ DGT, 2022a.

em que os homens são também a percentagem mais elevada de falecidos e lesionados. No Plano Estratégico de Segurança Rodoviária e Mobilidade Sustentável do País Basco 2015-2020 foi adotada uma perspetiva de género na análise dos dados.

Na Catalunha, o Plano de Segurança Rodoviária 2021-2023 inclui também uma análise dos dados de sinistralidade por género que também demonstra que os homens representam 3,8 vezes mais as vítimas mortais do que as mulheres. Os vítimas mortais, tal como na globalidade, em Espanha representam sobretudo motoristas e ciclistas entre os homens. Neste plano, pela primeira vez, foram incluídas ações e indicadores de acompanhamento com perspetiva de género. Em concreto, foram incluídas três ações: Adotar a perspetiva de género no estudo dos acidentes e das condutas de risco na condução (2.1.10); Realizar campanhas de promoção da condução colaborativa em face de uma condução competitiva (3.1.02); Incluir os conhecimentos de perspetiva de género e das diferenças culturais na formação da classe docente das escolas de condução (3.4.07).

Guatemala

Na Guatemala, o organismo responsável por recolher e analisar os dados da segurança rodoviária é o *Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET* do Departamento de Tránsito.

As pessoas falecidas por sinistros de trânsito representam o segundo lugar por causa de morte violenta na Guatemala. Os dados de janeiro a julho de 2022 demonstram que os que os homens representam 88% das pessoas envolvidas, 86% das vítimas falecidas em sinistros e 74% das lesionadas. Portanto, as mulheres representam uma percentagem pequena das pessoas falecidas (14%) e 26% das lesionadas.

Dos dados de segurança rodoviária, a maior percentagem de sinistros têm lugar por colisão (52%) seguido dos atropelamentos (27%). No que respeita ao tipo de veículo, é de destacar as motorizadas como os veículos maioritariamente envolvidos em sinistros, em 45,47% dos casos, seguidas muito por trás pelos automóveis (19,77%).

Honduras

Nas Honduras, segundo os dados do Centro Nacional de Segurança, tal como nos restantes países, os homens representam a grande maioria das pessoas falecidas em acidentes de viação, em 2021 representaram 86% da totalidade.

Gráfico 15. Falecimentos por género, 2019-2021

	2021		2020		2019	
	Não.	%	Não.	%	Não.	%
Mulheres	239	14%	190	15%	247	14%
Masculino	1503	86%	1079	85%	1514	86%
TOTAL	1742		1269		1761	

Fonte: Secretaria de Segurança das Honduras

A taxa de falecimentos por cada 100.000 habitantes é também muito mais elevada entre os homens do que entre as mulheres, embora de 2019 a 2021 se tenha verificado uma ligeira diminuição (gráfico 14).

Enquanto que, em 2019, a taxa para os homens era de 34 e para as mulheres de 5,3, em 2021 passou a ser de 32,7 homens falecidos e 4,9 mulheres falecidas por cada 100.000 habitantes.

Gráfico 16. Taxa de falecimentos por género, 2019-2021

	2021	2020	2019
Mulheres	4,9	4	5,3
Masculino	32,7	23,8	34

Fonte: Secretaria de Segurança das Honduras

No que respeita ao tipo de pessoa utilizadora da via, a maioria dos falecimentos têm lugar na qualidade de pessoa condutora (45% das pessoas falecidas). No entanto, se for efetuada uma análise por género, é de destacar que as mulheres faleceram maioritariamente como peonas (43% das mulheres falecidas) e passageiras/acompanhantes (40%), enquanto que 50% dos homens falecidos faleceram na qualidade de condutores e 32% como peões.

Gráfico 17. Falecimentos por género e tipo de pessoa utilizadora, 2021

	MULHERES	HOMENS	TOTAL
PEONA	43%	32%	34%
CONDUTORA	15%	50%	45%
PASSAGEIRA	40%	11%	15%
CICLISTA	3%	7%	6%

Fonte: Secretaria de Segurança das Honduras

Paraguai

No Paraguai, segundo dados da *Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial*, foram analisados dados segregados por gênero e idade para 2020. Em condições similares que, no resto dos países da região, os homens representam 86% das pessoas falecidas em acidentes de viação. De entre as pessoas lesionadas, a percentagem de mulheres aumenta. Por idade, a maioria das pessoas falecidas são homens jovens de entre 16 e 35 anos.

Gráfico 18. Falecimentos por gênero e idade, 2020

Grupo de idade	Total	Mulheres	Homens
Total	1.146	159	987
0 a 5 anos	15	7	8
6 a 10 anos	18	9	9
11 a 15 anos	27	13	14
16 a 20 anos	145	17	128
21 a 25 anos	176	23	153
26 a 30 anos	134	24	110
31 a 35 anos	122	11	111
36 a 40 anos	103	9	94
41 a 45 anos	70	9	61
46 a 50 anos	58	4	54
51 a 55 anos	72	3	69
56 a 60 anos	70	5	65
61 a 65 anos	43	3	40
65 anos e más	87	21	66
Não é especificado	6	1	5

Fonte: Processamento elaborado pela *Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial* tendo por base os dados do Ministério de Saúde Pública e do Bem-estar Social, 2020.

No Paraguai foram também recolhidos dados por pessoas utilizadoras da via e por gênero. Em todas as categorias, os homens representam uma percentagem muito superior do que as mulheres. 61% dos falecimentos têm lugar entre motociclistas e, destes, maioritariamente são homens (89% das mortes de motociclistas). O segundo grupo mais afetado pelos sinistros são as pessoas peonas, mas muito por baixo dos motociclistas, pois representam 16% das pessoas falecidas. Como peonas, existe uma percentagem um pouco mais elevada de mulheres falecidas que noutros tipos de mobilidade (representam 20% das peonas falecidas em sinistros), mas os falecimentos continuam a ser maioritariamente de homens.

Gráfico 19. Falecimentos por género e tipo de pessoa utilizadora, 2020

Utilizadores das vias	Total	Mulheres	Homens
Total	1.146	159	987
Motociclista	698	76	622
Peão	187	39	148
Passageiro de automóvel	115	23	92
Outros	87	7	80
Passageiros de carrinha	40	14	26
Passageiro de veículo de transporte pesado	11	-	11
Ciclista	7	-	7
Passageiro de autocarro	1	-	1

Fonte: Processamento elaborado pela *Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial* tendo por base os dados do Ministério de Saúde Pública e do Bem-estar Social, 2020.

Em 2020, as mulheres representaram 33% das pessoas lesionadas. Portanto, embora a percentagem de falecidas seja muito inferior à dos homens, de entre as pessoas lesionadas, as mulheres representam uma em cada três. Por grupos de idade, a maioria das pessoas lesionadas são jovens e têm entre 15 e 29 anos.

Gráfico 20. Pessoas lesionadas por género, 2020

Grupo de idade	Total	Feminino	Masculino
Total	15.505	5.100	10.405
0 a 4 anos	332	175	157
5 a 14 anos	1.212	513	699
15 a 24 anos	4.839	1.337	3.502
25 a 29 anos	3.963	1.242	2.721
30 a 44 anos	2.429	853	1.576
45 a 54 anos	1.187	529	958
55 anos e mais	1.243	451	792

Fonte: Processamento elaborado pela *Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial* tendo por base os dados do Hospital del Trauma Manuel Giagni, 2021.

5. BOAS PRÁTICAS

Experiências pioneiras nos países Ibero-americanos

ARGENTINA

A Argentina é um dos países que está a adotar a perspectiva de género na segurança rodoviária, tanto em instituições como a *Agencia Nacional de Seguridad Vial* (ANSV), como em organizações da sociedade civil. Neste ponto, são apresentadas as ações realizadas pela ANSV e pela *Asociación Civil de Compromiso Vial*.

Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina

A ANSV, na Argentina, é pioneira por ter introduzido habilitações de género em matéria de segurança e cultura rodoviária para obter as cartas de condução. Trata-se de uma iniciativa inovadora na região, impulsionada pela ANSV junto do Ministério dos Transportes e o Ministério das Mulheres, Géneros e Diversidade³⁷.

Neste módulo é feita referência às diferenças provocadas pelos estereótipos de género que têm lugar na condução, os comportamentos rodoviários e a assunção do risco.

Compromisso Rodoviário, Associação Civil:

A associação *Compromiso Vial* foi criada em Rosário, na Argentina, em maio de 2005, depois de um condutor, que se encontrava a conduzir sob os efeitos do álcool, ter provocado um sinistro fatal que levou à morte da adolescente Úrsula Notz e deixou em estado grave e irreversível Carmen Alfaro, ambas de 16 anos. Este incidente levou as familiares a criar a associação, que é atualmente uma referência no ativismo pelos direitos civis por uma mobilidade segura. Esta organização faz parte do Comité Consultivo da ANSV. O seu trabalho foi o de criar incidência social e política ao longo de mais de 15 anos de experiência. No ano de 2010 deram início à reflexão sobre a necessidade de adotar uma perspectiva feminista no seu trabalho e publicaram “Seguridad Vial desde un enfoque de género. Debates y Desafíos” (Segurança Rodoviária a partir de uma abordagem de género. Debates e Desafios) juntamente com a Fundação *Mujeres en Igualdad*.

Esta associação realiza relatórios mas também publicou um “Decálogo para uma comunicação feminista em matéria de segurança rodoviária” (2018) que foi publicado como uma ferramenta para a prática comunicacional, mas também como um compromisso para contribuir para a construção de uma educação rodoviária no âmbito de uma cultura anti patriarcal.

*Decálogo para uma comunicação feminista em matéria de segurança rodoviária*³⁸

1. Antes de mais, marcar uma posição. A segurança rodoviária não é neutra, relativamente ao género
2. Evitar e problematizar os estereótipos de género na construção de uma notícia rodoviária
3. Evidenciar as diferenças entre géneros como assimetrias na segurança rodoviária
4. Utilizar um vocabulário adequado e diverso
5. Incluir dados, informação e argumentos
6. Considerar a complexidade da segurança rodoviária como um problema social
7. Dar ênfase ao regime jurídico

³⁷ Vídeo Segurança Rodoviária e Género <https://www.youtube.com/watch?v=LMIcdlJklgw>

³⁸ Compromiso Vial Asociación Civil, 2018; <http://www.compromisovial.org.ar/>

8. Assumir a responsabilidade da comunicação na segurança rodoviária
9. Dar a conhecer e somar as vozes das associações civis e organizações sociais relacionadas com a problemática
10. Fornecer informação sobre os canais de comunicação oficiais

BOGOTÁ, COLÔMBIA

Em Bogotá, na Colômbia, a Secretaria Distrital da Mobilidade adota uma perspectiva de género de forma parcial nalgumas ações. Por um lado, recolhe e analisa dados desagregados por género e levam a cabo ações específicas que respondem a estas análises. Para além disso, foi elaborado um Plano Interno de Igualdade no âmbito da agência e foram levadas a cabo campanhas de sensibilização e formação para o pessoal da instituição na perspectiva de género.

Em concreto, a Secretaria tem como Objetivos 2022 uma Estratégia de transversalização para o Plano de igualdade de oportunidades para a equidade de género no Gabinete da Segurança Rodoviária, com 4 objetivos específicos:

1. Desenvolver e atualizar um protocolo integral orientado para a identificação de práticas e hábitos que incidem e reforçam violências implícitas e explícitas contra as mulheres em cenários pedonais, no sistema integrado de transporte e na utilização de motorizada e as suas implicações na segurança rodoviária.
2. Desenhar e fortalecer ações de difusão e a promoção de hábitos e práticas que produzam resultados tanto na mitigação das violências contra as mulheres como no fomento e proteção dos seus direitos no âmbito de um sistema de mobilidade da cidade.
3. Fortalecer e atualizar a componente concetual referente à relação entre género e à segurança rodoviária nos termos da política pública distrital atual, à luz de quatro conceções centrais: proximidade, viagem, tempo, risco e vulnerabilidade.
4. Identificar a relação entre as práticas, hábitos e comportamentos na construção de normas sociais, morais e legais referentes à segurança rodoviária e aos seus efeitos na produção de formas de violência de género e contra as mulheres.

A Secretaria elabora um Anuário de Sinistralidade Rodoviária no qual são recolhidos os dados desagregados por género e desenvolveu também o Questionário da Ira na condução 2021 e 2022 com o objetivo de elaborar e definir uma rota do processo, que é realizado pelas pessoas vítimas de sinistros rodoviários para aceder aos serviços institucionais para o apoio e consultoria nestes casos.

Para além disso, levam a cabo outras atividades com abordagem de género, diretamente relacionadas com a segurança rodoviária:

- Identificar formas de violência implícitas e explícitas exercidas contra as mulheres no sistema da mobilidade em Bogotá
- Formular uma capacidade de abordagem de género como componente do Modelo de qualidade do Transporte Público individual.
- Realização do curso de formação virtual: Transversalidade de género em Bogotá D.C e conceitos básicos do rastreio orçamental de género.
- Difusão de estratégias informativas sobre o Alinhamento para a estratégia de transversalidade das abordagens pelo género e diferencial para mulheres no Distrito Capital através da intranet da entidade.

- Comemorar acontecimentos emblemáticos relacionados com os direitos das mulheres e que promovam o reconhecimento (8 de março, 25 de novembro e 4 de dezembro).
- Realizar conferências de género com as e os participantes das Redes Empresariais da Mobilidade.

CHILE

Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito - CONASET

No Chile, a CONASET é a referência por ser uma comissão a nível nacional que realiza relatórios com perspectiva de género sobre segurança no trânsito desde 2000. Estes relatórios indicam e analisam a informação com perspectiva de género de diferentes aspetos da segurança do trânsito, não apenas sobre a percentagem das pessoas envolvidas, falecidas e lesionadas em acidentes de trânsito, mas ampliam a análise em muitos aspetos: temporalidade, causas, tipos de sinistros, tipo de mobilidade. Isto permite trabalhar muito mais a informação e compará-la a título temporal para a poder adaptar às políticas de prevenção de segurança do trânsito de uma forma mais adequada. Estes relatórios demonstram que, no Chile, também são os homens os mais envolvidos, falecidos e lesionados em acidentes de trânsito, sobretudo como condutores e por negligências, mas também o consumo de álcool e velocidade. O impacto sobre as mulheres é, sobretudo, sobre as peonas. E, como noutros territórios da região, seria muito interessante poder analisar o impacto social e económico de género dos homens falecidos e lesionados sobre as mulheres.

Agenda para la Política de Equidade de Género e Transportes 2018-2022

No Chile é também de destacar a Agenda que foi realizada para integrar a equidade de género no âmbito dos transportes. Dentro desta agenda existe uma linha estratégica focada na segurança rodoviária “Integrar transversalmente a abordagem de género nos projetos de convivência rodoviária impulsionados pelo Ministério dos Transportes e das Telecomunicações.” Que inclui, como atividades, a avaliação da adoção da abordagem de género na Lei da convivência rodoviária, o desenho de campanhas de segurança rodoviária para diversos utilizadores e utilizadoras da via com uma abordagem de género e a continuação do Estudo trianual da perspectiva de género na sinistralidade rodoviária no Chile.

COSTA RICA

A área metropolitana de San José está a desenvolver o Plan Integral de Mobilidade Urbana Sustentável (PIMUS) para a Área Metropolitana, 2017. Neste plano, existem seis grandes metas, sendo duas delas a “Mobilidade segura, eficiente e limpa”, através da qual se pretende contribuir para que as diversas deslocações nas diversas formas sejam feitas de forma segura, tanto a partir do ponto de vista da segurança rodoviária como da segurança dos cidadãos, bem como a “Acessibilidade Universal e género”, que garanta o acesso a todas as áreas urbanas, a capacidade de aceder economicamente, contribuindo para a equidade de género. Do PIMUS derivam o Plano de Melhoria Rodoviária e uma Estratégia para a equidade de género.

Em 2018 foi desenvolvido o Plano de ação para a abordagem transversal de género no sector de transporte do GAM de San José³⁹. Neste plano encontra-se abrangido o eixo estratégico da Mobilidade Livre de Violência, onde para além da implementação de Protocolos de prevenção, denúncia e apoio às

³⁹ Pérez 2019, pág. 38

mulheres, a monitorização de unidades e de paragens e campanhas de sensibilização sobre o assédio no transporte público. Em específico, são impulsionadas campanhas de pacificação da cultura rodoviária, bem como a sinalização inclusiva e informação disponível sensível ao género.

Este plano também adota como objetivo a melhoria da infraestrutura não motorizada e isso já é, em si mesmo, um avanço para a pacificação do trânsito e o aumento da segurança rodoviária.

GUATEMALA

Na Guatemala, uma das ações identificadas que tiveram início para melhoria da segurança rodoviária é o programa de “Motorista segura”. Este programa é patrocinado pelo Departamento de Trânsito da Direção Geral da Polícia Nacional Civil, por intermédio da Secção de Educação Rodoviária. O objetivo é a sensibilização, habilitação e avaliação teórica e prática das mulheres para lhes atribuir a carta de condução de forma gratuita.

É de destacar também que o mesmo departamento foi impulsionado para a realização de outras atividades destinadas a sensibilizar e a capacitar pessoas de diversas idades e âmbitos em assuntos de segurança rodoviária e legislação de trânsito de pessoas condutoras, passageiras e peonas; promovendo a participação de mulheres e homens. Entre fevereiro e junho de 2022, 47% das pessoas formadas foram mulheres-

É de destacar que este departamento recolhe informação sobre as pessoas capacitadas não apenas segundo o sexo, mas também em virtude de comunidade linguística, visibilizando a diversidade linguística do país.

MÉXICO

No México, a *Coalición de Movilidad Segura* recolhe e analisa dados desagregados por género e desenvolveu ações específicas para responder a esta análise. Em concreto, foi redigida a proposta de “Lei geral da mobilidade e da segurança rodoviária” aprovada a 17 de maio de 2022, na qual foi promovida a inclusão do conceito da mobilidade de cuidado, a perspetiva de género e artigos sobre a igualdade (art. 21 e 22). Esta lei tem aplicação a nível nacional e envolve governos locais, nacionais, centros de investigação e organizações da sociedade civil na sua implementação. Esta proposta pode ser consultada no seguinte link: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

A Liga Peatonal realizou ações específicas para responder aos resultados da análise com perspetiva de género, campanhas de sensibilização com perspetiva de género e formação interna na perspetiva de género. Em concreto, levaram a cabo uma Auditoria para avaliar o espaço público com perspetiva de género e promoveram uma campanha para visibilizar a violência que enfrentam as mulheres nos seus âmbitos de trabalho, em particular no ativismo em termos de mobilidade.

Bicitekas A.C. desenvolveu um plano interno de igualdade no âmbito da organização e, além disso, realiza conferências específicas de ciclismo urbano para mães para que ganhem segurança e confiança indo de bicicleta.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1 Conclusões

A elaboração deste relatório e a revisão dos estudos e relatórios existentes em matéria de segurança rodoviária e de género permitem concluir que é essencial adotar a perspetiva de género interseccional de forma transversal e transformadora em todas as escalas das políticas públicas de segurança rodoviária. Até ao momento, a adoção da perspetiva de género é parcial na região.

A segurança rodoviária é uma questão de género, que não depende do estado das infraestruturas mas dos padrões de mobilidade diferenciados por género, dos comportamentos rodoviários estereotipados que se reproduzem e da exposição ao risco dos homens que se reproduzem em papéis masculinos hegemónicos associados à exposição ao risco, à velocidade e à sensação de imunidade e imortalidade.

Tanto na região ibero-americana como a nível mundial são maioritariamente os homens aqueles que maioritariamente falecem em sinistros de viação, sobretudo como condutores de motorizada e automóvel. Mas os comportamentos masculinos têm também um impacto negativo nas mulheres, de carácter tanto físico, social, como económico. As mulheres constituem uma percentagem inferior das vítimas fatais, mas são-no maioritariamente no seu papel de peonas e isto é também consequência de um comportamento rodoviário muito provavelmente ao volante. É essencial refletir sobre as construções sociais e culturais da masculinidade e questionar os prejuízos para com as mulheres na condução. São também os homens aqueles que têm maiores fatalidades, mas é necessário estudar e analisar a perceção de segurança rodoviária por género e o impacto nas mulheres do assédio rodoviário sexista como peonas, ciclistas e condutoras.

Alterar o paradigma da mobilidade também passa por visibilizar e avaliar socialmente o tipo de mobilidade que as mulheres tiveram historicamente em todos os territórios, desenvolvendo planos de mobilidade que se refletem nestes comportamentos: mobilidade mais sustentável, com deslocações mais próximas, com menor velocidade, na qual seja valorada a mobilidade do cuidado e também a ética do cuidado, ganhando consciência do risco e das consequências das nossas ações perante outras pessoas. Isto representa o corte com os comportamentos tóxicos de risco relacionados com o desrespeito pelos limites de velocidade e a violação as normas de trânsito, como a condução sob os efeitos do álcool ou alguma outra substância, não utilizar elementos de segurança como o cinto, entre outras.

Para avançar para um modelo de mobilidade seguro, deve também ser questionado o modelo urbano e territorial no qual vivemos e é necessário que, a partir do planeamento urbano, também se diminua o espaço para o trânsito motorizado e seja privilegiado o espaço para a mobilidade a pé, de bicicleta e em transportes públicos.

O relatório demonstra a necessidade urgente de recolher e analisar dados com uma perspetiva de género interseccional. E ampliar igualmente os dados para adotar e avaliar os dados qualitativos que possam ser também recolhidos através de espaços de participação comunitária, onde as diferentes instituições, entidades e agentes envolvidos trabalhem conjuntamente por uma mobilidade sustentável, justa, equitativa e segura.

Em seguida, são apresentadas algumas recomendações que podem auxiliar a alterar o paradigma da mobilidade.

6.2 Recomendações para a adoção da perspetiva de género na segurança rodoviária

- **Trabalhar por uma transformação das cidades e territórios que privilegiem sistemas de mobilidade sustentável**

Para cidades e territórios que privilegiem a mobilidade ativa (a pé e de bicicleta) e em transporte público para reduzir a utilização e a ocupação dos veículos motorizados do espaço público, pois alterando a forma de mobilidade aumentar-se-á também a segurança rodoviária.

- **Garantir a acessibilidade do transporte público e coletivo, a frequência e os percursos úteis**

Para que seja aumentada a transferência de pessoas utilizadoras de outros meios poluentes para meios mais sustentáveis e com maior segurança rodoviária.

- **Melhorar a mobilidade ativa, a pé e em bicicleta**

Onde a infraestrutura responda a critérios de género relacionados com a segurança rodoviária e livre de assédio sexual e onde sejam recolhidos e analisados mais dados da mobilidade pedonal e ciclista com uma perspetiva de género interseccional. Por exemplo, recolhendo dados sobre os “quase sinistros” que, de acordo com os estudos existentes, afetam mais as mulheres ciclistas do que os homens; construindo infraestruturas de prioridade pedonal e ciclista, com espaço suficiente para responder a diferentes ritmos e segregados do trânsito motorizado. Para melhorar a mobilidade a pé e em bicicleta é essencial reduzir também o espaço dedicado aos veículos motorizados e reduzir as velocidades nas zonas urbanas e interurbanas. Por seu turno, são necessárias políticas de mobilidade que promovam este tipo de mobilidade em detrimento da mobilidade em motorizada.

- **Ampliar a recolha e a análise de dados quantitativos e qualitativos com perspetiva de género interseccional**

É essencial recolher e analisar dados quantitativos desagregados por género, superando o binarismo e incluindo, nos estudos, a diversidade de identidades: mulheres, homens e pessoas não binárias. Mas deve ser também prestada atenção a que tipos de dados são recolhidos, quais as questões incluídas nos inquéritos, os estudos; analisar os dados a partir de uma perspetiva de género interseccional que permita cruzar a variável género não binário com outras variáveis como a idade, a diversidade funcional, o cuidado de pessoas dependentes, a origem, etc. Por seu turno, aumentar os dados e os estudos qualitativos que poderão analisar o problema em diferentes escalas, permitindo uma leitura mais completa e complexa de segurança rodoviária. Isto permitirá perceber o motivo pelo qual se dão comportamentos diferenciados e a necessidade de trabalhar para eliminar as desigualdades e discriminações. Por exemplo, não apenas recolher dados de pessoas falecidas e lesionadas por género, mas também relacioná-los com outras variáveis como o tempo de condução, tipos de transporte, padrões de mobilidade por género, os impactos socioeconómicos nas pessoas sobreviventes, etc.

- **Adotar a perspetiva de género em todos os programas e planos de mobilidade e segurança rodoviária**

Tanto a nível local, nacional e internacional respondendo às políticas internacionais impulsionadas pelas Nações Unidas e pela OMS. É necessário desenvolver objetivos e ações que adotem a perspetiva de género, os quais sejam destinados a avaliar a mobilidade sustentável e segura das mulheres e a alterar comportamentos de condução masculinos, bem como práticas de mobilidade motorizadas.

- Avançar para a equidade de género em todas as escalas da mobilidade**

Aumentando o número de mulheres e pessoas não binárias nos comités e equipas técnicas e de gestão, na operação dos sistemas de mobilidade, bem como na construção de infraestruturas.
- Adotar uma consultoria de género nas Comissões de Segurança Rodoviária**

Composta por pessoas peritas e especialistas na mobilidade com perspetiva de género que acompanhem a adoção desta perspetiva de forma transversal na segurança rodoviária.
- Adotar a Ética do Cuidado Rodoviário nos planos de mobilidade e segurança rodoviária**

Dando valor à mobilidade sustentável a pé, em bicicleta e em transporte público, bem como nas deslocações relacionadas com a mobilidade do cuidado. E adotando ainda ações que promovam o auto-cuidado e a tomada de consciência do cuidado das outras pessoas nas deslocações.
- Formação na perspetiva de género interseccional**

Para pessoas trabalhadoras e responsável de toda a cadeia de mobilidade e transporte, na qual seja dada formação sobre o que é a perspetiva de género e de que forma aplicá-la às diferentes escalas de trabalho.
- Infraestruturas e veículos que respondam à diversidade dos corpos**

Não apenas a um corpo masculino hegemónico, mas que tenha em consideração as diferenças e a diversidade de corpos, idades e capacidades.
- Campanhas de comunicação e difusão de prevenção da segurança rodoviária com perspetiva de género**

Concentradas em identificar e romper com os estereótipos de género relacionados com as condutas de risco na condução e rompendo com comportamentos masculinos tóxicos. Destinadas e relacionadas com públicos específicos, em particular homens como os principais agentes da violência rodoviária: homens jovens, homens adultos, mulheres cuidadoras, etc. É importante que as campanhas rodoviárias sejam endereçadas a quem está envolvido em maior proporção nos sinistros: condutores de motorizadas e de automóveis.
- Sinalização e informação relacionadas com a segurança rodoviária com linguagem e simbologia diversa e não sexista**

A informação da sinalização rodoviária tem que adotar uma linguagem diversa e não sexista e deve ser revista a iconografia para que seja adotada uma diversidade de corpos e géneros e não apenas figuras masculinas padronizadas.
- Adotar módulos de perspetiva de género nas escolas de condução**

Em todos os programas e para todos os tipos de carta de condução, adotar um módulo de perspetiva de género que questione as relações e os papéis de género na condução, atitudes estereotipadas e machistas e que trabalhem na prevenção do assédio sexual e por motivos de género.
- Formação continua do corpo docente das escolas de condução em matéria de género e segurança rodoviária**

O corpo docente das escolas de condução também deverá ser formado em perspetiva de género para não reproduzir comportamentos enviesados e estereotipados entre os alunos.

7. BIBLIOGRAFIA

AC&A Global e Gensler. “PIMUS. Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el Área Metropolitana de San José, Costa Rica. Resumen Ejecutivo”. BID, Noviembre 2017.

Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSVA) “Investigación cualitativa de la relación entre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género”. Dezembro 2021. https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_inv_estigacion_genero.pdf

Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSVA). “Jornada Red Académica: Principales Indicadores de la Seguridad Vial con Perspectiva de Género”, 20 de abril de 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=QeBnhwnkdjM>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. “Infografía. Análisis de Género de los Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - Transversalización del enfoque de género en transporte y seguridad vial”. <https://ansv.gov.co/es/escuela/4602>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Siniestralidad vial en Colombia: Diferencias entre hombres y mujeres. Colombia 2010-2021. Ed. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes 2018-2022. Comisión de Género – Unidad de Género. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

Aldred, Rachel and Croweller, Sian. “Investigating the rates and impacts of near misses and related incidents among UK cyclists”. Journal of Transport & Health, Vol. 2, Pág. 379–393. Setiembre 2015.

Allen, Heather, Cárdenas, Galo, Pereyra, Leda, Sagaris, Lake (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF and FIA Foundation. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Bramuglia, Julieta e Leda Pereyra. 2019. Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Feito em colaboraçã com CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

Cidades de São Paulo. 2020. Vida Segura: Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo.

Ciocoletto, Adriana e Col·lectiu Punt 6. 2014. Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de género. Ed. Comanegra

Col·lectiu Punt 6. 2021. Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Caracas: Ed. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>

Compromiso Vial Asociación Civil. 2018. “Compromiso vial por la igualdad de género. Ideas y aproximaciones desde una mirada feminista”. <http://www.compromisovial.org.ar/investigaciones>

Compromiso Vial Asociación Civil. “La seguridad vial desde un enfoque de género. Debates y desafíos”. <https://contralaviolenciavial.org/uploads/file/DOCUMENTOS/la%20seguridad%20vial%20desde%20un%20enfoque%20de%20genero%20debates%20y%20desafios.pdf>

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile (período 2000-2010). Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2011. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2012. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2013-2015. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2016-2018. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2019-2021. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

Consultora Daket S.C. “Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica”. MiTransporte Costa Rica. Noviembre 2018.

Cordellieri, Pierluigi; Baralla, Francesca; Ferlazzo, Fabio; Sgalla Roberto; Piccardi Laura e Giannini Anna Maria. “Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behaviors and Risk Perception.” Front. Psychol. Setembro 2016. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2016.01412/full>

DGT. 2002a. “Ciudades más seguras, ciudades más humanas”. Revista tráfico y seguridad Vial. Vol. 262. Junho 2022. <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2022/06JUNIO/0629-Un-ano-a-30-kmh.shtml>

DGT. 2022b. Las principales cifras de la Siniestralidad vial. Espanha 2021. Ministerio del Interior.

Dirección de Tráfico, Departamento de Seguridad, Gobierno de País Vasco. “Plan Estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015 – 2020”. Janeiro 2015. https://www.trafikoa.euskadi.eus/wps/wcm/connect/trafico/02707600472ef522871297f64d0fa320/P_LAN2020_CAST.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mfl2wgP

Dirección Nacional de Observatorio Vial. “Informe. Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina”. Ministerio de Transporte de Argentina. Dezembro 2021. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf

Dirección Nacional de Observatorio Vial. “Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina” en la Jornada de la Red Académica en Seguridad Vial. Ministerio de Transporte de Argentina. Abril 2022. <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/redacademica/jornadas/principales-indicadores-de-la-seguridad>

European Transport Safety Council. “Risk On The Roads: A Male Problem? The Role Of Gender In Road Safety”. 2013. <https://www.nrspp.org.au/resources/risk-on-the-roads-a-male-problem-the-role-of-gender-in-road-safety/>

Farapi SL. “Siniestralidad vial y género” Gizonduz e Emakunde. 2009. https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/es_def/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf

FIA 2020. Road Safety as It really mattered: a sea- change in Thinking. Road Safety 2030. Stockholm, 18 February 2020.

Florentina Burlacu, Alina e González Carvajal, Karla. “Who is safer on the road, men or women?” World Blank Blogs, March 3, 2021. <https://blogs.worldbank.org/transport/who-safer-road-men-or-women>

Geldstein, Rosa N.; Di Leo, Pablo Francisco e Ramos Margarido, Silvina. “Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires”.

Physis, Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, 21 [2]: 695-720, 2011. <https://www.scielo.br/j/physis/a/qd5t5KwDtt4TXJxzBFYzwZK/?lang=es>

Gobierno do México, "Ley General de Movilidad y Seguridad Vial." De 17 de maio de 2022 <https://coalicionmovilidadsegura.mx/LGMSV.pdf>

González-Sánchez, Guadalupe; Olmo-Sánchez, María Isabel; Maeso-González, Elvira; Gutiérrez-Bedmar, Mario e García-Rodríguez, Antonio. "Traffic Injury Risk Based on Mobility Patterns by Gender, Age, Mode of Transport and Type of Road". Sustainability 2021, 13, 10112. Setembro 2021. <https://doi.org/10.3390/su131810112>

Granada, Isabel; Navas, Cristián; Ramos, Camila, Glen, Claudia; Reyes, Francisca; Ayala, Verónica; Weinstein, Maria; Versezio, Maria Eugenia; Quiroz, Soledad e Rubio, Daniela "Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago". BID - Transport Gender Lab-Santiago, 2019. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/Booklet-Conductoras-v3.pdf>

Granada, Isabel; Urban, Anne-Marie; Monje, Andrea; Ortiz, Paola; Pérez, Daniel; Montes, Laureen e Caldo, Alejandra. "El porqué de la relación entre género y transporte" BID, Fevereiro 2016 <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte>

Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad, BID, Novembro 2013. <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38712784>

International Transportation Forum (ITF). "Road safety, inclusion, equity, gender and sustainability: exploring links" 24 novembro de 2021, <https://www.youtube.com/watch?v=N3C5mPhbUCY&list=PLmidloSvnJgLSX1AqwxWyH1nGx3wlfZ7&index=1>

Jaimurzina, Azhar, Cristina Muñoz Fernánadez, Gabriel Pérez. (2017) Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL.

Jirón, Paola e Zunino Singh, Dhan Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio. 2017; (16):1-8. . ISSN: . Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3330/333051591001>

Law, Robin. 1999. "Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility." Progress in Human Geography 23 (4): 567–88. doi:10.1191/030913299666161864.

Miralles-Guasch, Carme. 2010. Dones, Mobilitat, Temps i Ciutats. Barcelona: Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme. Institut Català de les Dones.

Montes, Laureen y Díaz Acosta, Claudia. "Is there a link between gender biases and road safety outcomes?" Mobiliblog IDB, March 16, 2022. <https://blogs.iadb.org/transporte/en/is-there-a-link-between-gender-biases-and-road-safety-outcomes/>

Montes, Laureen; Moscovich, Nicole; Bernal, Valeria e Café, Eduardo. "A business case for road safety data with a gender perspective". MoviliBlog, BID. Março 2022. <https://blogs.iadb.org/transporte/en/a-business-case-for-road-safety-data-with-a-gender-perspective/>

Murguialday, Begoña; Martínez, Itxasne; Díaz, Silvia e Paz, Verónica. "Estudio perspectiva de género y seguridad vial". MURGIBE, Consultoría de Igualdad. Fevereiro 2016.

https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/documents/62353/1183156/Murgibe_INFORME+febrero2016.pdf/ec3c4464-637a-f24a-c2d8-65a5f6c8d5bd?t=1583396191271

OISEVI. X Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Programa Iberoamericano de Seguridad Vial. 2019.

OMS e Nações Unidas. “Plan mundial. Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030” 20 de outubro de 2021. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Observatorio Nacional de Seguridad en el Tránsito – ONSET. Boletín estadístico de seguridad vial no. 07-2022. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Julho 2022.

Perdomo, Valentina; Gómez, Hilda; Ramírez, María Fernanda e Hidalgo, Darío. “Cómo está la seguridad vial vehicular en Colombia” Ed. Despacio. 2021. <https://www.despacio.org/portfolio/como-esta-la-seguridad-vial-vehicular-en-colombia/>

Pérez, Gabriel. “Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina”, serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.

Proyectamos Colombia SAS. “Movilidad y estereotipos de género”. Dirección de Comportamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). 2021 <https://ansv.gov.co/es/repositoriodeconocimiento/7254>

Rodrigues, Helena Sofia; Fonseca, Manuel José e Cardoso Ribeiro, Paulo. “The effect of drivers gender on the perception of Portuguese road safety communication campaigns”. International Journal of Business and Management. Vol. III, Núm. 4 / 2015

Secretaria de Movilidad de Bogotá. “Camino hacia la nueva movilidad”. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2022.

Secretaría Distrital de Movilidad “Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2020”. Alcaldía Mayor de Bogotá. 2022. <https://datos.movilidadbogota.gov.co/documents/movilidadbogota::anuario-de-siniestralidad-vial-de-bogota-2020/about>

Segaris, Lake. “Perspectiva de género y violencia vial: innovar con estrategias para el buen vivir”. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable - CEDEUS - CIUDAD VIVA. BRT+ Centre of Excellence. Pontificia Universidad Católica de Chile. Módulo 6, Curso Internacional de Seguridad Vial, Noviembre 2021

SEMOVI, Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

Servei Català de Trànsit. Pla de Seguretat Viària 2021-2023. Generalitat de Catalunya, Departament d’Interior.

Slootmans, Freya. “Facts and Figures – Gender – 2022” European Road Safety Observatory, European Commission. Junho 2022. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/facts-and-figures_en

Turner, Jeff y Fletcher, John. “TI-UP Enquiry: Gender and Road Safety.” TI-UP Resource Center, Londres, 2008. <https://www.gov.uk/research-for-development-outputs/ti-up-enquiry-gender-and-road-safety>

Unidad de Género Coordinación de Usuarios Subsecretaría de Transportes Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. “Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas”. Gobierno do Chile. Março 2018.

WHO. 2002. Gender and road traffic injuries. WHO, Department of Gender and Women's Health. Geneva (pág. 3)

WHO. Road Traffic Injuries. 20 June 2022. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>