

# Género Território Ambiente

Estudo de Diagnóstico e Criação de Indicadores de Género

## Relatório

Fevereiro 2009



# **Género, Território e Ambiente**

*Estudo de diagnóstico e criação  
de indicadores de género na  
área do ambiente e território e  
elaboração de um guia para o  
mainstreaming de género*

FEVEREIRO 2009

## **Coordenação**

Prof. Dr. Jorge GASPAR

Profª Dra. Margarida QUEIRÓS

## **Equipa Técnica**

Prof. Dr. Nuno MARQUES DA COSTA

Prof. Dr. Eduardo BRITO HENRIQUES

## **Colaboraram neste Relatório**

Lic.º Pedro PALMA

Lic.ª Ana MENDES

Lic.ª Mónica CHALABARDO

Lic.ª Susana MONTEIRO

<u>1. APRESENTAÇÃO</u>	<u>5</u>
<u>2. METODOLOGIA</u>	<u>8</u>
<u>3. ENQUADRAMENTO</u>	<u>10</u>
<u>4. ENQUADRAMENTO NACIONAL</u>	<u>14</u>
<u>4.1 Planos para a Coesão Social</u>	14
<u>4.2 QREN 2007-2013</u>	17
<u>4.3. A ENDS E O PNPOT</u>	21
<u>4.4. O PROT Algarve</u>	23
<u>4.5. Os PDM</u>	24
<u>4.6. Matrizes de coerência dos programas e planos</u>	25
<u>5. GÉNERO MOBILIDADE E MODOS DE TRANSPORTE</u>	<u>26</u>
<u>5.1 Diferenças nos padrões de mobilidade entre mulheres e homens</u>	27
<u>5.2 O género nas políticas e no planeamento dos transportes</u>	30
<u>5.3 Diferenças de género nos transportes em Portugal</u>	33
<u>5.3.1 Cartas de condução</u>	34
<u>5.3.2 Sinistralidade</u>	36
<u>5.3.3 Padrões de mobilidade</u>	39
<u>5.3.4 Síntese</u>	46
<u>6. GÉNERO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL</u>	<u>47</u>
<u>6.1 Evolução dos modelos de interpretação da relação género-ambiente</u>	50
<u>6.2 Género e desenvolvimento sustentável</u>	53
<u>6.3 Dimensões de género nas políticas e programas ambientais</u>	55
<u>6.4 Género e energia</u>	60
<u>6.5 Género, riscos naturais e ambientais</u>	62
<u>6.6 Diferenças de género no ambiente em Portugal</u>	66
<u>7. INDICADORES DE GÉNERO NA ÁREA DO TERRITÓRIO E AMBIENTE EM PORTUGAL</u>	<u>75</u>
<u>7.1 Indicadores de género em Portugal</u>	85
<u>7.1.1 Indicadores de Transportes</u>	87
<u>7.1.2 Indicadores de Ambiente</u>	89
<u>8. CONCLUSÕES</u>	<u>92</u>
<u>9. BIBLIOGRAFIA E FONTES DE REFERÊNCIA</u>	<u>95</u>
<u>10. ENDEREÇOS ELECTRÓNICOS</u>	<u>100</u>
<u>11. GLOSSÁRIO</u>	<u>101</u>

<u>Quadro 1. Entidades entrevistadas</u>	<u>9</u>
<u>Quadro 2. PNI 2007-2010: Perspectiva de género nos domínios prioritários de política Território e ambiente (Área 2, Medida 2.6)</u>	<u>15</u>
<u>Quadro 3. Algumas iniciativas para a introdução da igualdade de género no sector dos transportes</u>	<u>27</u>
<u>Quadro 4. Evolução do número de cartas de condução por sexo e escalão etário, 1999 e 2006 (Continente)</u>	<u>35</u>
<u>Quadro 5. Repartição das cartas de condução por sexo e escalão etário, 1999 e 2006 (Continente)</u>	<u>36</u>
<u>Quadro 6. Número de condutores intervenientes em acidentes com vítimas por sexo dos condutores, 2001-2007 (Continente)</u>	<u>37</u>
<u>Quadro 7. Número acidentes com vítimas por 1000 encartados, por sexo dos condutores, 2001-2006 (Continente)</u>	<u>37</u>
<u>Quadro 8. Algumas iniciativas para a introdução da igualdade de género no ambiente e recursos naturais</u>	<u>48</u>
<u>Quadro 9. Áreas-chave para recolha de informação numa base desagregada por sexo</u>	<u>77</u>
<u>Quadro 10. Hierarquia do HDI e GDI para uma selecção de países europeus, 2005</u>	<u>78</u>
<u>Quadro 11. Índice das Capacidades Básicas Regional</u>	<u>79</u>
<u>Quadro 12. Índice de Equidade de Género para uma selecção de países, 2008</u>	<u>80</u>
<u>Quadro 13. Índice das Diferenças de Género Global (os 10 maiores)</u>	<u>82</u>
<u>Quadro 14. Indicadores de Género - Domínio dos Transportes</u>	<u>87</u>
<u>Quadro 15. Indicadores de Género - Domínio do Ambiente</u>	<u>89</u>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<u>Figura 1. As dimensões do Género</u>	<u>6</u>
<u>Figura 2. Evolução do número de cartas de condução por sexo, 1995-2006 (Continente)</u>	<u>35</u>
<u>Figura 3. Evolução do número vítimas mortais ou feridos graves resultantes de acidentes rodoviários (condutores e passageiros), por sexo 1998-2007 (Continente)</u>	<u>38</u>
<u>Figura 4. Evolução do número peões vítimas mortais ou feridos graves resultantes de acidentes rodoviários por sexo 1998-2007 (Continente)</u>	<u>38</u>
<u>Figura 5. Destino das deslocações casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%)</u>	<u>40</u>
<u>Figura 6. Principal modo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%) (I)</u>	<u>41</u>
<u>Figura 7. Principal modo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001 Continente (%) (II)</u>	<u>42</u>
<u>Figura 8. Índice de disparidade de género segundo os modos de deslocação, 2001</u>	<u>43</u>
<u>Figura 9. Tempo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%)</u>	<u>44</u>
<u>Figura 10. Índice de disparidade de género segundo os tempos de deslocação, 2001</u>	<u>45</u>
<u>Figura 11. Relações género-ambiente</u>	<u>59</u>
<u>Figura 12. Modelo conceptual do Risco</u>	<u>62</u>
<u>Figura 13. Vigilantes da Natureza, 2007</u>	<u>68</u>
<u>Figura 14. Região Norte: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007</u>	<u>69</u>
<u>Figura 15. Região Centro: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007</u>	<u>70</u>
<u>Figura 16. Região LVT: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007</u>	<u>70</u>
<u>Figura 17. Região Alentejo: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo,</u>	<u>71</u>

<u>Figura 18. Região Algarve: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007</u>	<u>71</u>
<u>Figura 19. N° de diplomados do ensino superior, por área de educação e formação e sexo, 2005</u>	<u>72</u>
<u>Figura 20. Género do(a)s Presidentes das ONGA e Equiparadas</u>	<u>72</u>
<u>Figura 21. GEI Regional: avanços e retrocessos</u>	<u>81</u>
<u>Figura 22. Índice de Equidade de Género para Portugal, 2008 (Social Watch)</u>	<u>81</u>
<u>Figura 23. Índice das Diferenças de Género Global, 2008 (Fórum Económico Mundial)</u>	<u>83</u>



## I. APRESENTAÇÃO

O presente relatório constitui a síntese dos trabalhos desenvolvidos no período de 01 de Junho de 2008 a 28 de Fevereiro de 2009, no âmbito do **Estudo de Diagnóstico e Criação de Indicadores de Género na Área do Território e Ambiente**, bem como do **Guia para o Mainstreaming de Género**, encomendados pela *Comissão para a Igualdade do Género (CIG) ao Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa (CEG/FLUL)*, na sequência da proposta técnica apresentada pelo CEG/FLUL, em Março de 2008, e aprovada pela CIG em 24 de Abril do mesmo ano.

É objectivo deste relatório: **a)** traçar o estado da arte sobre as relações de género nos domínios que se articulam mais estreitamente com o território e o ambiente, **b)** recomendar a utilização de um conjunto de indicadores que permitirão conhecer a situação específica da igualdade de género em Portugal nos referidos domínios, bem como medir as alterações desta condição ao longo do tempo e finalmente, **c)** produzir os elementos necessários à construção de um guia para o *mainstreaming* de género nos domínios em análise.

O enquadramento internacional, sobretudo o da UE, revelou-se importante para a contextualização da temática (directivas, orientações e recomendações supra-nacionais existentes) porém o enfoque do estudo procurou incidir sobre o âmbito nacional, sendo que a este nível se encontraram inúmeras dificuldades de obtenção de informação, quer estatística, quer bibliográfica.

Conclui-se assim uma análise, que se quis tão exaustiva quanto o possível, acerca dos conhecimentos científicos de que se dispõe actualmente sobre o tema do “território e ambiente” e a igualdade de género ao nível nacional, particularmente, as políticas e os projectos do país em matéria de diferenças de género:

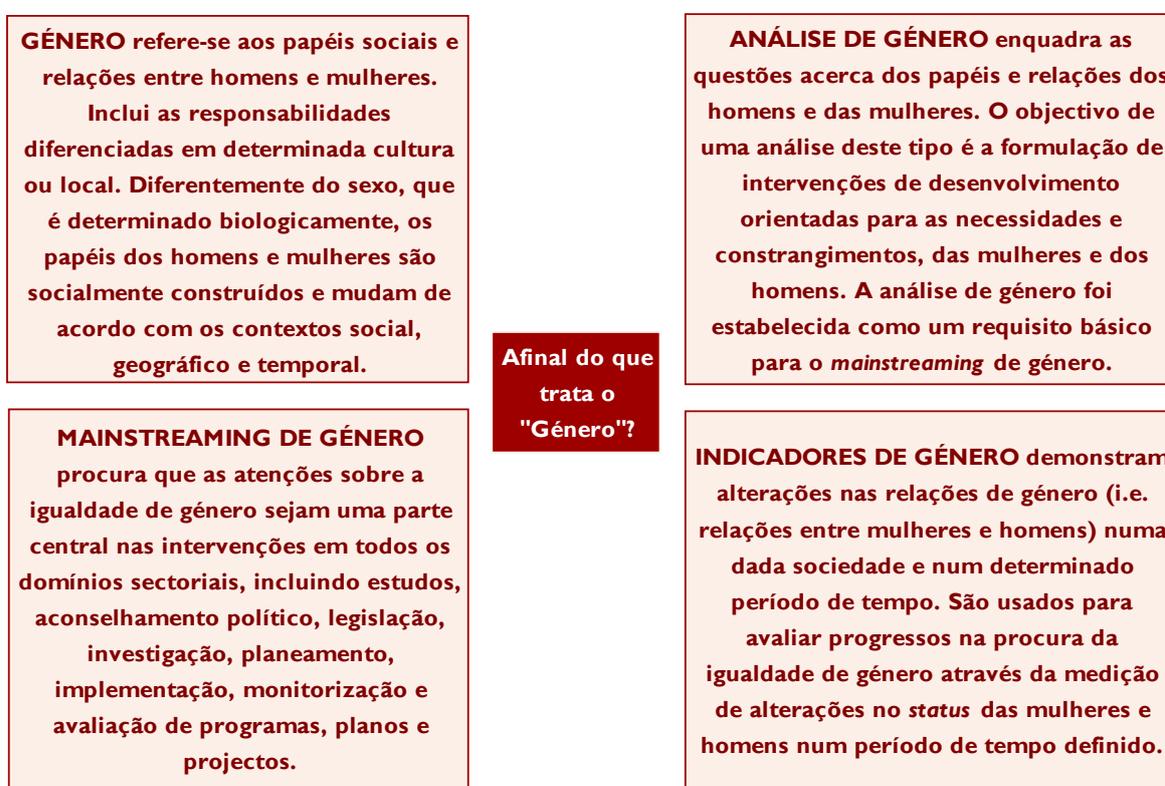
- No acesso à mobilidade/transportes ao ambiente urbano.
- No contributo para a conservação da natureza e da biodiversidade, utilização dos recursos energéticos, alterações climáticas, floresta, agricultura e pescas e na vulnerabilidade aos riscos ambientais.

Estes objectivos inserem-se num conjunto de metas de política, definidas a nível nacional (III PNI), nomeadamente:

- Integrar a dimensão de género nas políticas de planeamento urbano e ordenamento do território.

- Reforçar as acessibilidades, a qualidade e adaptação dos transportes públicos às necessidades de homens e mulheres, assegurando trajectos que facilitem a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal.
- Estimular uma maior utilização, nomeadamente por parte das mulheres, dos incentivos ao desenvolvimento de actividades ligadas à conservação da natureza e da biodiversidade e uma maior acessibilidade aos serviços públicos ambientais.

Assumem-se neste Relatório as noções inscritas na **Figura I**, adoptadas pela FAO (mandato para o *mainstreaming* de género estabelecido pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas - ECOSOC, *United Nations Economic and Social Council*).



Fonte: Adaptado de FAO, *Women in Development Service/Women and Population Service*, 2001

**Figura I. As dimensões do Género**

São ainda adoptados os seguintes conceitos da UNESCO (2002):

- a *igualdade de género* significa que os direitos, responsabilidades e oportunidades das mulheres e dos homens não dependem do facto de terem nascido com o sexo feminino ou masculino. A igualdade de género, também definida em termos de uma igual distribuição de poder

económico, deve ser entendida como a distribuição de influência, poder e oportunidades baseadas na paridade;

- a *equidade de género* significa justiça no tratamento de mulheres e homens, de acordo com as respectivas necessidades. Pode incluir tratamento igual ou diferenciado, porém considerado este último equivalente em termos de direitos, benefícios, obrigações e oportunidades.



## 2. METODOLOGIA

A 1ª Fase da pesquisa centrou-se na análise das políticas públicas formuladas sobretudo ao nível nacional, mas também regional e local. De entre as grandes prioridades do *Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013* (QREN) estão: “valorizar o ambiente e promover o desenvolvimento sustentável”, “valorizar o território e a qualidade de vida”, “promover a igualdade de género” e “afirmar a cidadania, a igualdade de oportunidades e a coesão social”. Neste quadro de prioridades de política da administração pública para o desenvolvimento futuro do País, analisaram-se os actos legislativos, programas e planos em vigor, nos domínios “Território” e “Ambiente” e afins, no sentido de averiguar se, de facto, se espelham estas prioridades ao nível horizontal. A pesquisa desenvolvida a este nível propunha-se averiguar se nas preocupações da administração pública, a promoção da igualdade de oportunidades surgia de uma forma transversal e sistemática, o que, na tradução prática, nem sempre acontece ou transparece.

A elaboração de um diagnóstico sobre esta situação foi o resultado principal, se bem que também se diligenciou no sentido de fornecer algumas informações que viriam a ser desenvolvidas em fase posterior. A execução de um Relatório de Diagnóstico (o “estado da arte”) finalizou esta etapa, juntamente com a sua apresentação na sede da CIG (1º Workshop), na qual foram convidados a participar, um grupo restrito de actores relevantes no tema.

Na 2ª Fase pretendeu-se conhecer e avaliar as práticas (que seguem determinadas orientações políticas) em curso no que respeita à promoção da igualdade de género nos domínios “Território” e “Ambiente” centrando-se a pesquisa ao nível da acção mais próxima dos “territórios do quotidiano”, isto é ao nível local. Assim ao longo desta fase, procedeu-se à auscultação de uma amostra de *stakeholders* pertinentes através de entrevistas directas (**Quadro 1**)<sup>1</sup> no sentido de apoiar a formulação dos indicadores relevantes e de orientações para o guia de *mainstreaming*.

Complementarmente, recorreu-se a fontes estatísticas oficiais (INE, DGV, ITTF, MIE ...) para a recolha de informação desagregada por sexo, nos domínios do ambiente e transportes e afins - tarefa fundamental para a detecção de falhas nas políticas de promoção da igualdade de género – tendo por objectivo a construção de indicadores pertinentes.

---

<sup>1</sup> Contactaram-se as instituições por via telefónica e posteriormente por e-mail ou fax; cerca de 15 entidades disponibilizaram-se para receber a equipa (9 autarquias, 3 ONG e 3 empresas de transportes).

Estas tarefas permitiram colmatar lacunas no relatório de Diagnóstico, construir uma base de Indicadores pertinentes e elaborar um suporte para a formulação de um Guia de *Mainstreaming* de Género dirigido para grupos-alvo da Administração Pública, das Organizações Não Governamentais, etc.

#### Quadro I. Entidades entrevistadas

<b>ONG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moura Salúquia</li> <li>▪ Associação Mulher Migrante</li> <li>▪ Associação Cultural Moinho da Juventude</li> </ul>
<b>Empresas de Transportes Públicos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.</li> <li>▪ Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC)</li> <li>▪ Transportes Urbanos de Braga, Empresa Municipal (TUB/EM)</li> </ul>
<b>Administração Pública Local (*)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amadora</li> <li>▪ Cascais</li> <li>▪ Guimarães</li> <li>▪ Montijo</li> <li>▪ Vila Franca de Xira</li> <li>▪ Vila Nova de Gaia</li> <li>▪ Moura</li> <li>▪ Oeiras</li> <li>▪ Tavira</li> </ul>
<b>Administração Pública Central</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MOPTC</li> <li>▪ MAOTDR</li> <li>▪ MADRP (**)</li> </ul>

(\*) De entre os municípios do país, foram seleccionados para entrevista aqueles que à data, tinham um Protocolo de colaboração com a CIG, indicando haver iniciativas nos domínios da igualdade de género; depois de contactadas, foram entrevistadas as autarquias que responderam positivamente ao contacto.

(\*\*) Sem resultados.



### 3. ENQUADRAMENTO

Na Primeira Conferência Mundial sobre as Mulheres, que decorreu no México em 1975, foram definidos três objectivos: igualdade, desenvolvimento e paz. Para alcançar estes objectivos a Conferência de Copenhaga, em 1980, colocou a ênfase em três domínios: igualdade de acesso à educação, emprego e saúde. Em 1985, na Conferência de Nairobi, foi declarado que os problemas que a humanidade enfrenta são também problemas para as mulheres, constituindo esta declaração um marco histórico nos legítimos direitos das mulheres de participação em processos de decisão e nos assuntos de gestão social.

Mais tarde, a Conferência de Pequim deu peso ao conceito de *mainstreaming* de género<sup>2</sup>, ao reconhecer a necessidade de incorporar a igualdade do género em todas as instituições, políticas e acções dos estados-membros das Nações Unidas. Com efeito, em 1995, no 50º aniversário da fundação das Nações Unidas, firmou-se um compromisso representado pela *Declaração de Pequim e Plataforma de Acção*, adoptado pela Quarta Conferência Mundial sobre as Mulheres: Acção para Igualdade, Desenvolvimento e Paz. Esse compromisso defende que os governos e outros actores devem colocar no centro das suas atenções uma análise de género no sentido da sua inclusão em todas as políticas e programas, de modo que, numa lógica de antecipação de tomadas de decisão e acções, seja efectuada uma análise dos seus efeitos diferenciados em mulheres e homens (*mainstreaming* de género); tratava-se de integrar a análise de género na concepção, implementação, monitorização e avaliação de políticas e programas com o objectivo de promover a igualdade entre mulheres e homens.

Na União Europeia estas preocupações foram incluídas no Tratado de Amsterdão (1997) que formaliza um compromisso de *mainstreaming*, nomeadamente nos seus Artigos n.º2 e n.º3. No Artigo 13 faz da eliminação das desigualdades e, especialmente, da promoção da igualdade entre homens e mulheres, uma das considerações centrais em todas as políticas públicas, aos níveis administrativos central e local, na UE. Na sequência do Tratado e no espírito de Pequim, a Comissão Europeia tem aprofundado esta preocupação e muitos países da UE adoptaram iniciativas neste sentido. Não caberá neste Relatório a inclusão de todas as acções e documentos produzidos na UE sobre o tema, no entanto, alguns momentos e iniciativas são incontornáveis, pelo que serão aqui referidos, ainda que sumariamente.

Actualmente a igualdade de género é um direito fundamental e um valor comum na UE; é considerada pela Comissão como uma condição necessária para alcançar os objectivos de desenvolvimento, emprego e coesão social. Através dos estímulos da Comissão Europeia e de acordo com os Tratados é pois notória a meta da União Europeia em eliminar as desigualdades e promover a igualdade de género. Esta

---

<sup>2</sup> O conceito o *mainstreaming* de género surgiu inicialmente em 1985, na 3ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mulheres, em Nairobi. A definição adoptada neste relatório é a do Conselho da Europa e que consiste na (re)organização, melhoria, desenvolvimento e avaliação dos processos de tomada de decisão, por forma a que a perspectiva da igualdade de género seja incorporada em todas as políticas, a todos os níveis e em todas as fases, pelos actores geralmente implicados na decisão política.

aproximação aos assuntos de género inclui, *grosso modo*, quatro tipos de acções: (i) institucionais; (ii) financiamento e acções positivas; (iii) *mainstreaming* e (iv) legislativas.

Assim, e do ponto de vista institucional foi instituída a **Direcção-Geral do Emprego, Assuntos Sociais e Igualdade de Oportunidades** no seio da Comissão Europeia.

Um outro avanço inequívoco é o da criação do **Instituto Europeu para a Igualdade de Género**, cujo início de funcionamento previsto teve lugar em Janeiro de 2008, de acordo com o Regulamento (CE) n.º1922/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro. Este Instituto funciona como uma agência comunitária que se destina a sensibilizar os cidadãos da União para este tema (através de colaborações na organização de conferências, campanhas e reuniões a nível europeu e da criação de um centro de documentação e de um sítio Internet) e a ajudar as instituições europeias e os Estados-Membros a promover a igualdade entre homens e mulheres em todas as políticas comunitárias e políticas nacionais delas decorrentes, bem como a lutar contra a discriminação com base no sexo. Neste contexto o Instituto tem por missão estabelecer e coordenar uma *Rede Europeia para a Igualdade de Género*; organizar reuniões *ad hoc* de peritos; incentivar o intercâmbio de informações entre investigadores e promover a inclusão da análise de género na sua investigação; desenvolver o diálogo e a cooperação com ONG e organizações que operam no domínio da igualdade de oportunidades, universidades, peritos, centros de investigação e parceiros sociais.

As acções positivas e o suporte financeiro são atribuídos através de programas de acção com três grandes objectivos: aumentar a atenção prestada ao fenómeno (*awareness raising*), análises e avaliação, e construção de capacidades (*capacity building*). No contexto da política de financiamento da UE, destaca-se o **Programa Progress para 2007-2013** (Decisão n.º1672/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro) que apoia a implementação do princípio da igualdade de género e promove o *mainstreaming* de género em todas as políticas comunitárias. Este programa financeiro (com um orçamento de 743 milhões de euros) visa conceder apoio financeiro à aplicação dos objectivos da União Europeia no domínio do emprego e dos assuntos sociais. Financia as actividades de análise e de aprendizagem mútua, sensibilização e divulgação, bem como os auxílios aos principais intervenientes.

O programa divide-se em cinco grandes domínios de acção: emprego, protecção e inclusão sociais, condições de trabalho, luta contra a discriminação e igualdade entre homens e mulheres. Outros apoios financeiros estiveram e/ou estão disponíveis, por exemplo, através da iniciativa comunitária EQUAL e dos Fundos Estruturais. É ainda atribuído financiamento às redes europeias para promover a igualdade de género.

Ainda no âmbito da política europeia, em termos de mainstreaming, a **Estratégia de Lisboa (2000)**, o **Roteiro para a Igualdade entre Homens e Mulheres (2006-2010)** e o **Pacto Europeu para a Igualdade de Género (2006)**, são referenciais que representam uma oportunidade para acelerar o processo de modernização, por via do reforço dos níveis de competitividade da economia europeia, a qual se propõe integrar a perspectiva da igualdade de género na política de governação.



Nos referidos documentos de referência da UE, a consolidação da igualdade implica um forte investimento na promoção do *mainstreaming* de género em domínios prioritários de política. Assim, a integração da análise de género no **Território e Ambiente**, na Educação, na Investigação e Formação, na Saúde, na Inclusão e Desenvolvimento Sociais, bem como na Independência Económica e na Conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, na Actividade Física e Desporto e na Cultura, contribuem substantivamente para a construção de uma sociedade mais inclusiva, solidária e paritária.

No contexto da **Estratégia de Lisboa** (2000), a igualdade de género é encarada como uma matéria não despicienda no crescimento e na competitividade europeia. Com efeito, alguns dos objectivos da Estratégia incidem sobre as questões relacionadas com o género, onde é referida a insuficiente participação das mulheres na actividade económica e a exposição diferenciada de mulheres e homens aos riscos em matéria de saúde e de pobreza. Todavia, a Comissão Europeia reconhece a necessidade de reforçar o empenho para atingir os referidos objectivos, designadamente no que diz respeito à taxa de actividade e desemprego das mulheres [COM (2006) 92Final].

O **Roteiro para a Igualdade entre Homens e Mulheres** (2006-2010)<sup>3</sup>, tem como objectivo fazer avançar o programa sobre a igualdade de género. Sucede à Estratégia-Quadro da Comunidade para a igualdade entre homens e mulheres (2001-2005) e faz o respectivo balanço, procurando reforçar actividades existentes e propor novas acções. O roteiro identifica seis áreas de intervenção prioritárias<sup>4</sup> e, para cada uma delas, objectivos, acções de primeira importância, aptos a facilitar a sua realização. Este documento apresenta uma lista não exaustiva de indicadores para monitorizar os progressos obtidos com o *Roadmap*. Todavia, a Comissão tem conhecimento que, por si só, não pode concretizar estes objectivos, dado que muitas áreas são da competência dos Estados-Membros. Por conseguinte, o Roteiro representa o compromisso da Comissão no sentido de avançar com a agenda da igualdade entre homens e mulheres, reforçando a parceria com os Estados-Membros e outros intervenientes.

Aprovado pelos Estados-Membros no Conselho Europeu, de 23 e 24 de Março de 2006, e na linha do Roteiro, o **Pacto Europeu para a Igualdade de Género** demonstra a determinação dos Estados-Membros em implementar políticas de promoção do emprego das mulheres e garantir um maior equilíbrio entre a vida profissional e privada, com o objectivo de enfrentar o desafio demográfico.

Na UE os Estados-membros têm, ainda, como referência, as Recomendações e Resoluções adoptadas pelos vários órgãos das diferentes Organizações Internacionais (i.e. Nações Unidas, OCDE) de que fazem parte.

Sendo a igualdade entre homens e mulheres um princípio fundamental do direito comunitário consagrado do Tratado, bem como na jurisprudência do Tribunal de Justiça, seria de esperar a produção de legislação comunitária nesta matéria. Não será por isso de estranhar que, pelo menos desde 1976, tenham surgido directivas comunitárias que contêm disposições que têm por objectivo a aplicação do

<sup>3</sup> "A Roadmap for equality between women and men" para 2006-2010, foi adoptado pela Comissão em 1 de Março de 2006.

<sup>4</sup> Independência económica; conciliação da vida profissional e familiar; representação equitativa na tomada de decisões; erradicação de todas as formas de violência em razão do sexo; eliminação dos estereótipos de género; e promoção da igualdade entre homens e mulheres nas políticas externa e de desenvolvimento [COM (2006) 92 final].

princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres, sobretudo no que respeita ao mercado de trabalho. As principais disposições existentes neste domínio estão actualmente reunidas na Directiva 2006/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho, relativa à aplicação do princípio da igualdade de oportunidades e igualdade de tratamento entre homens e mulheres em domínios ligados ao emprego e à actividade profissional.

Merece ainda destaque a Directiva 2004/113/CE do Conselho, de 13 de Dezembro, que aplica o princípio de igualdade de tratamento entre homens e mulheres no acesso a bens e serviços e seu fornecimento. Na UE existe ainda um conjunto alargado de decisões, recomendações e de resoluções em matéria de igualdade de género.

Em síntese, uma série de actividades relacionadas com a promoção da igualdade do género têm vindo a ser organizadas na Europa com base em 4 objectivos:

- direitos: aumentando a atenção ao direito à igualdade e não discriminação e ao problema da múltipla discriminação;
- representação: estimulando o debate sobre as formas de aumentar a participação na sociedade dos grupos que são vítimas de discriminação, e uma participação equilibrada de homens e mulheres;
- reconhecimento: facilitando e celebrando a diversidade e a igualdade;
- respeito: promovendo uma sociedade europeia mais coesa.



## 4. ENQUADRAMENTO NACIONAL

Neste capítulo apresenta-se uma síntese da política de promoção da igualdade de oportunidades/de género em alguns dos instrumentos de políticas sectoriais actualmente em vigor. Procurou-se, através de uma selecção de programas e planos com maior incidência no planeamento e desenvolvimento territorial, salientar de que modo a perspectiva de género é tratada e como influencia e é influenciada nos assuntos do “território” e do “ambiente”.

### 4.1 Planos para a Coesão Social

No âmbito dos compromissos assumidos por Portugal, ao nível internacional e europeu, integram-se o **Plano Nacional de Acção para a Inclusão (PNAI 2006-2008)** e o **Plano Nacional para a Igualdade - Cidadania e Género** (actualmente o PNI 2007-2010). Antecede-lhes o **Plano Nacional para a Igualdade 2003-2006** (PNI 2003-2006), onde se afirmava ser necessário integrar a análise de género de um modo sistemático na agenda política e assegurar que todos os actores envolvidos na sua implementação reconhecessem esta dimensão nas medidas a adoptar ou em execução. Afirmava-se então que a igualdade de oportunidades entre as mulheres e os homens deveria ser tratada de forma estruturante, de modo a introduzir uma modificação da cultura da Administração Pública nos seus diferentes níveis. O *mainstreaming* de género deveria, por isso, ser um objectivo fundamental.

Numa perspectiva complementar, a estratégia global definida no Plano Nacional de Acção para a Inclusão 2006-2008 assume como grande finalidade a igualdade de direitos e de acesso aos recursos, aos bens e aos serviços, bem como a promoção da equidade de oportunidades e de participação numa sociedade com melhor qualidade e coesão social. Entre os princípios em que assenta este documento destaca-se o reconhecimento da importância da igualdade de oportunidades e da análise de género como forma de garantia do exercício dos direitos tanto na esfera pública como na privada.

Decorrente da Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n°82/2007, de 22 de Junho, surge o **III Plano Nacional para a Igualdade - Cidadania e Género (PNI 2007-2010)**. Na sequência do anterior plano, enquadra-se nos compromissos assumidos por Portugal nas várias instâncias internacionais, e mantém como principal linha orientadora o aprofundamento da integração da

perspectiva de género em todos os domínios da actividade política. Segundo a referida RCM, o III PNI corresponde a uma fase de consolidação da política nacional no domínio da Igualdade de Género.

O PNI 2007-2010 é um plano estratégico que procura olhar sectorialmente para as desigualdades e para as assimetrias entre homens e mulheres e avalia cada área através da dimensão de género, percebendo assim quais as medidas a tomar para promover uma melhor organização social. Este plano integra cinco áreas estratégicas de intervenção. A “área II: perspectiva de género nos domínios prioritários de política” identifica oito áreas prioritárias de política, das quais se destaca a do “ **território e ambiente**”. Neste domínio estratégico assume-se que o *planeamento do território não é neutro, devendo integrar os desafios inerentes a que cidades e territórios se constituam como espaços activos de cidadania, competitividade e qualidade de vida*, mas onde se privilegie a respectiva vitalidade e identidade culturais (**Quadro 2**). Assim, um território bem ordenado deve respeitar a perspectiva da igualdade entre mulheres e homens, considerando as suas necessidades específicas. Neste contexto particular, o objectivo “valorizar o contributo das mulheres e dos homens no domínio ambiental e na conservação do património” procura integrar a dimensão de género nas políticas do ordenamento do território, do urbanismo, e do ambiente. Procura ainda incorporar nos diferentes níveis da administração pública, e nas suas práticas e rotinas, a análise de género para que este modelo de referência seja integrado nas práticas de outras organizações societais.

**Quadro 2. PNI 2007-2010: Perspectiva de género nos domínios prioritários de política Território e Ambiente (Área 2, Medida 2.6)**

Medidas	Entidades envolvidas na execução	Indicadores de processo	Indicadores de resultados	Calendarização
A – Integrar a dimensão de género nas políticas de planeamento urbano e desenvolvimento do território	MAOTDR/ CCDR	Orientações emitidas nesta matéria Realizar estudos sobre a integração da dimensão de género no desenvolvimento do território	Publicar os estudos mais relevantes nesta área	A iniciar em 2008 e durante toda a vigência do Plano
B – Estimular uma maior utilização, nomeadamente por parte das mulheres, dos incentivos ao desenvolvimento de actividades ligadas à conservação da Natureza e da Biodiversidade	MAOTDR/ CCDR, MEI	Divulgar os incentivos existentes	Monitorizar a divulgação dos incentivos	Início em 2008 e durante a vigência do Plano
C – Reforçar as acessibilidades, a qualidade e adaptação dos transportes públicos às necessidades de homens e mulheres, assegurando trajectos que facilitem a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal	MOPTC; MAOTDR	Integrar nos protocolos de exploração das empresas de transportes públicos a dimensão de género	Avaliar o grau de melhoria das acessibilidades	A iniciar em 2008 e durante toda a vigência do Plano

Fonte: RCM 82/2007, de 22 de Junho – PNI 2007-2010

Outros planos e estratégias formulados pelo governo com implicações em maior ou menor grau sobre grupos alvo relevantes do ponto de vista do género são abordados de seguida. Neles o género é tratado como uma diferença estrutural que afecta o conjunto da população. Porém, o domínio político em que o género é abordado refere-se sobretudo ao emprego.

A **Estratégia de Lisboa: Portugal de Novo - Programa Nacional de Acção para o Crescimento e o Emprego 2005/2008** (PNACE 2005-2008) procura mobilizar activamente os agentes públicos e privados para a consolidação de uma economia mais competitiva e de uma sociedade inclusiva e **promotora da igualdade de oportunidades entre mulheres e homens e de um ambiente com qualidade e sustentabilidade**. No quadro dos desafios e prioridades para Portugal, o PNACE promove uma política de igualdade de oportunidades transversal, a conciliação entre a vida social e profissional e a igualdade de género. Nas **medidas propostas de promoção da igualdade de género** (medidas 10 e 14), a tónica é colocada nos apoios financeiros para a política de emprego, numa lógica de conciliação da vida profissional e familiar das mulheres e dos homens e na promoção de associativismo em rede, através da formação e certificação de competências em TIC.

Outro documento relevante é o **Plano Nacional de Emprego (PNE 2005-2008)** que, como seria de esperar, coloca as políticas de emprego no centro de actuação. **No PNE a igualdade de oportunidades entre homens e mulheres tem um carácter transversal** a todo o documento, quer ao nível dos objectivos quer dos desafios.

Quanto à **Iniciativa Novas Oportunidades** (2006), refere-se no documento que a instituiu que *a promoção dos níveis de qualificação de base assume-se (...) como instrumento fundamental de combate ao desemprego mas também da política de igualdade de género, na medida em que as mulheres são mais penalizadas pelo agravamento do desemprego de longa duração (representando 56% dos desempregados de longa duração actualmente inscritos). (...) A promoção de dinâmicas de participação social mais intensas, a tolerância social, o ambiente de inovação, a promoção da igualdade de género são exemplos de ganhos sociais que podem ser estimulados por via do investimento na educação e formação das pessoas.*

O **Plano Tecnológico** (aprovado pela RCM n.º190/2005, de 24 de Novembro) estruturado em torno dos eixos de acção conhecimento, tecnologia e inovação apresenta medidas dirigidas aos cidadãos e, no caso do empreendedorismo e emprego, o **estímulo ao empreendedorismo feminino** centra-se na aprovação de acções de formação/consultoria, visando a criação, desenvolvimento ou consolidação de micro e pequenas empresas geridas por mulheres. Neste quadro, o Apoio ao **Empreendedorismo de Mulheres** é uma medida destinada a apoiar intervenções para a Igualdade de Oportunidades, inserida no Programa Operacional Emprego, Formação e Desenvolvimento Social.

As **Grandes Opções do Plano 2008** incluem na sua 2ª Opção (reforçar a coesão social, reduzindo a pobreza e criando mais igualdade de oportunidades) uma estratégia onde **está presente a transversalidade da perspectiva de género**. Existindo um compromisso assumido nas orientações e prioridades das estratégias do governo, revela-se pertinente a análise dos Programas Temáticos e Regionais do QREN.

Nestes planos sectoriais, que se encontram mais vocacionados para o desenvolvimento económico e social, percebe-se haver uma clara preocupação com a igualdade de género, pelo que, a este nível, se pode dizer que as políticas nacionais parecem seguir as orientações internacionais. Existindo esse compromisso assumido nas orientações e prioridades das estratégias do governo, revela-se pertinente a análise dos **Programas Temáticos e Regionais do QREN** de forma a averiguar de que maneira isso se poderá traduzir num futuro próximo em medidas concretas.

## 4.2 QREN 2007-2013

O Conselho Europeu de Dezembro de 2005 chegou a um acordo relativo ao novo ciclo de fundos comunitários no período 2007-2013. O **Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN)**, tal como definido na Resolução de Conselho de Ministros n.º 25/2006, de 10 de Março, estabelece as linhas de orientação e os objectivos estratégicos que devem presidir à operacionalização dessas intervenções.

Uma das prioridades estratégicas nacionais por parte do QREN e de todos os Programas Operacionais (PO) refere-se à garantia da coesão social, *actuando, em particular, nos objectivos do aumento do emprego e do reforço da empregabilidade e do empreendedorismo, da melhoria da qualificação escolar e profissional e assegurando a inclusão social, nomeadamente desenvolvendo o carácter inclusivo do mercado de trabalho, promovendo a igualdade de oportunidades para todos e a **igualdade de género**, bem como a reabilitação e reinserção social, a conciliação entre a vida social e profissional, e a valorização da saúde como factor de produtividade e medida de inclusão social (RCM n.º25/2006).*

A estruturação operacional nacional do QREN foi sistematizada através da criação de três PO temáticos. O dedicado ao Potencial Humano é dirigido à concretização de intervenções no âmbito do emprego privado e público, da educação e formação e da formação avançada, promovendo a mobilidade, a coesão social e a **igualdade de género**, num quadro de valorização e aprofundamento de uma envolvente estrutural propícia ao desenvolvimento científico e tecnológico e à inovação. Assim, entre as prioridades estratégicas do QREN, está a garantia da **coesão social**, na qual se inclui a **promoção da igualdade de género na sociedade portuguesa**. A igualdade de género passou a ser um objectivo estratégico deste instrumento fundamental de desenvolvimento do País.

O QREN aponta como *constrangimento estrutural* ao desenvolvimento do país a **debilidade da expressão territorial das políticas públicas quando dirigidas à coesão social e a reduzida importância das políticas públicas ambientais e das dirigidas a promover a igualdade de género como factor estruturante do desenvolvimento social (Caixa I)**. Neste contexto, assume o compromisso de promover a igualdade de oportunidades para todos e a igualdade de género, bem

como práticas de cidadania inclusiva, reabilitação e reinserção social, conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal.

O *modelo de governação operacional* adoptado estabelece que as Comissões de Acompanhamento do QREN devem desempenhar a missão essencial de assegurar a participação dos municípios e dos parceiros económicos e sociais (incluindo as áreas transversais, como a igualdade de género).

De entre os *vectores fundamentais* de desenvolvimento do país, o QREN identifica a promoção da igualdade de género como um item fundamental, sendo esta agenda particularmente apoiada pelos **Programas Operacionais do Potencial Humano (POPH)**, dos **Factores de Competitividade (POFC)** e da **Valorização do Território (POVT)** no âmbito das respectivas agendas operacionais temáticas. No acompanhamento dos respectivos PO temáticos está previsto um representante da área da igualdade de género.

#### Caixa I

##### QREN

(...) Acresce, ainda, a reduzida expressão territorial das políticas públicas dirigidas ao emprego e à coesão social e o insuficiente reconhecimento da importância das políticas públicas ambientais e das dirigidas a promover a **igualdade de género** como factor estruturante do desenvolvimento social.

Nesta perspectiva, a responsabilidade do QREN e dos seus Programas Operacionais na superação dos constrangimentos estruturais de âmbito territorial é necessariamente elevada nas actuações relativas às infra-estruturas e equipamentos colectivos, à prevenção e mitigação de riscos naturais e tecnológicos, ao desenvolvimento e reabilitação urbana e, bem assim, ao emprego, à coesão social e ao ambiente.

O QREN assume, por isso, o compromisso de assegurar um contributo positivo e significativo no aumento da racionalidade, da coerência e da eficácia das políticas públicas pertinentes (centrais, regionais e locais), particularmente no que respeita às formas de estruturação territorial da administração pública e à participação dos municípios na gestão do desenvolvimento económico e social, à política de cidades e ao ordenamento do território. (...)

Portugal. *Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013*, 2007, p.93

Ao tema “potencial humano”, o QREN estabeleceu o seguinte desígnio: *potencial humano com prioridade para intervenções no âmbito do emprego privado e público, da educação e formação e da formação avançada, promovendo a mobilidade, a coesão social e a igualdade de género, num quadro de valorização e aprofundamento de uma envolvente estrutural propícia ao desenvolvimento científico e tecnológico e à inovação (POPH)*. Assim, na agenda operacional temática para o potencial humano apresenta-se como objectivo estratégico a promoção da igualdade de oportunidades, distinguindo o desenvolvimento de estratégias integradas e de base territorial para a promoção da inserção social de pessoas vulneráveis a trajectórias de exclusão social. Este domínio contempla, ainda, a integração da igualdade de género como factor de coesão social.

No POPH, a estratégia proposta inclui um conjunto de medidas de acção positiva no âmbito da política de igualdade de género, dimensão estratégica de todo o PO, concentrada no Eixo Prioritário 7 que é consignado ao tema da igualdade de género, mas também concretizada de modo transversal.

Ao nível da igualdade de género, a resposta aos principais problemas identificados situa como principais domínios de objectivo do POPH os seguintes:

- Aumentar a eficiência dos instrumentos de política pública na promoção da igualdade de género e do seu sistema de governação.
- Reforçar o papel da Sociedade Civil como agente estruturante para a Igualdade de Género.
- Difundir os valores da igualdade de género através da educação e informação.
- Promover a igualdade de oportunidades no acesso e na participação no mercado de trabalho, assumindo a prioridade de combater a segregação horizontal e vertical do mercado de trabalho e a desigualdade salarial.
- Promover a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal, dando prioridade à criação de condições de paridade na harmonização das responsabilidades profissionais e familiares.
- Prevenir a violência de género, incluindo a violência doméstica e o tráfico de seres humanos.

É notório no POPH a promoção da igualdade de género que enquadra actuações dirigidas a difundir uma cultura de igualdade através da integração da análise de género nas estratégias de educação e formação, a igualdade de oportunidades no acesso e na participação no mercado de trabalho, a conciliação entre a vida profissional e familiar, dando prioridade à criação de condições de paridade na harmonização das responsabilidades profissionais e familiares, a prevenção da violência de género, incluindo a violência doméstica e o tráfico de seres humanos e a promoção da eficiência dos instrumentos de política pública na promoção da igualdade de género e de capacitação dos actores relevantes para a sua prossecução. Sugerem-se ainda indicadores - de realização e de resultado - para o tema da igualdade de género.

Na agenda para os factores de competitividade é referido como uma das prioridades estratégicas nacionais: *garantir a coesão social actuando, em particular, nos objectivos do aumento do emprego e do reforço da empregabilidade e do empreendedorismo, da melhoria da qualificação escolar e profissional e assegurando a inclusão social, nomeadamente desenvolvendo o carácter inclusivo do mercado de trabalho, promovendo a igualdade de género e a igualdade de oportunidades para todos e para todas, bem como a reabilitação e reinserção social, a conciliação entre a vida social e profissional, e a valorização da saúde como factor de produtividade e medida de inclusão social.* É ainda referido, com vista a assegurar as iniciativas da sustentação da promoção da igualdade de género o estabelecimento de soluções inovadoras nos incentivos e no incremento do acesso aos instrumentos de apoio financeiro à actividade das empresas que prossigam aquele objectivo (POFC).

É na agenda para a valorização do território que se encontra o **problema da igualdade de género analisado numa perspectiva territorial**. Esta agenda compreende quatro vectores principais de intervenção das políticas públicas, dos quais se destaca o das redes, infra-estruturas e equipamentos para a coesão territorial e social. Nos seus objectivos e prioridades, o POVT reforça esta ideia: *a competitividade dos territórios e a promoção da igualdade de oportunidades exigem redes nacionais coerentes de equipamentos colectivos que reforcem a atractividade e o potencial dinamizador dos principais centros*

urbanos regionais. O objectivo é a modelação de um sistema urbano mais equilibrado e, por essa via, mais potenciador da competitividade dos territórios que polarizam e com uma mais eficiente contribuição para a equidade no acesso a bens e serviços por parte da generalidade da população portuguesa. (...) Novas soluções organizativas e de capacitação dos actores e das comunidades contribuirão para o reforço da coesão social, em particular no que respeita à inserção urbana de áreas e grupos mais vulneráveis, para a promoção da igualdade de oportunidades e de género, e para uma maior eficiência da governação (POVT).

No que concerne aos cinco **PO Regionais** do Continente<sup>5</sup>, a igualdade de género é um tema abordado de uma forma semelhante e coerente (**Caixa 2**). Em todos os PO Regionais a problemática do género surge equacionada ao nível do tema “**território e ambiente**”, onde se regista uma preocupação de equidade territorial relativamente ao género. No PO Regional de Lisboa são enunciados os seguintes princípios de coesão social que surgem equacionados numa óptica territorial:

- **Princípio da pertença e do direito à cidade**, através do desenvolvimento de uma identidade urbana, culturalmente dinâmica assente na oferta qualificada de espaços e equipamentos colectivos, muito particularmente de educação e formação, permitindo a melhoria da qualidade de vida e a promoção da conciliação entre a vida profissional, a vida pessoal e a vida familiar, bem como a geração de referentes colectivos, patrimoniais e culturais reforçando a auto-estima pela Região.
- **Princípio da equidade e coesão** sócio-territorial, estabelecendo mecanismos que garantam a igualdade de oportunidades no acesso ao conforto urbano e corrijam os desequilíbrios de partida e dos processos segregacionistas, reforçando, quando necessário, medidas de discriminação positiva para garantir a coesão social e territorial.
- **Princípio da diversidade, multiculturalidade e inovação**, desenvolvendo e apoiando iniciativas inovadoras em todas as áreas de suporte da vida social, da produção de bens e serviços, à educação e formação passando pela cultura, desporto e convivialidade urbana, manifestando publicamente a modernidade e multiculturalidade da Região.

## Caixa 2

### Igualdade de Oportunidades

A promoção da igualdade de género e da igualdade de oportunidades relativas a grupos sociais desfavorecidos corresponde a uma preocupação comunitária e nacional que assumiu relevância no QREN, onde o princípio da igualdade é expressamente referido como elemento integrador das diferentes intervenções operacionais. Assim, de acordo com as orientações assumidas pela Comissão Europeia, são quatro os domínios prioritários de intervenção em matéria de igualdade de oportunidades:

- Melhoria do quadro de vida no sentido de responder mais eficazmente às necessidades das mulheres.
- Aumento da acessibilidade das mulheres ao mercado de emprego.
- Melhoria da situação das mulheres no emprego.
- Promoção da participação das mulheres na criação de actividades económicas.

PO Regionais do Continente, QREN 2007-2013, 2007

<sup>5</sup> Nos PO das Regiões Autónomas o tema apresenta poucos registos: a *igualdade de oportunidades/igualdade de género* não é referida no Pro-Emprego RAA e no ProConvergência RAA registam-se 4 referências; no Intervir+ RAM, a *igualdade de oportunidades/igualdade de género* surge em duas referências e em Rumos RAM 15 vezes.

Diga-se que anteriormente o **Quadro Comunitário de Apoio III (QCA III)** havia já contemplado a questão do género e da igualdade de oportunidades nas suas orientações estratégicas. Isso foi importante para que no QREN se procurasse agora consolidar as medidas implementadas para a promoção da igualdade, bem como para o acompanhamento do processo de elaboração e implementação dos planos sectoriais para a área da igualdade de género, sobretudo ao nível das intervenções mais directamente associadas à promoção da empregabilidade e ao combate ao desemprego.

No domínio da **coesão e do desenvolvimento social**, a *Avaliação Intercalar do QCA III* destacou a relevância da aplicação dos Fundos Estruturais para a construção de um património de políticas de inclusão, acompanhada pelo reconhecimento da necessidade de reforçar a integração dos instrumentos da política de inclusão e a territorialização da sua aplicação: *A avaliação fez ressaltar a necessidade de uma melhor integração das políticas de reparação da exclusão social com a matriz territorial de geração de fenómenos de pobreza...* Para além de um melhor apetrechamento das instituições públicas com responsabilidades nesta área da intervenção social, considerava-se que a territorialização eficaz dessas políticas passava também necessariamente pelo robustecimento do quadro institucional de parcerias locais e regionais vocacionadas para o desenvolvimento sócio-comunitário.

No domínio da **igualdade de género**, a *Avaliação Intercalar do QCA III* permitiu sublinhar a relevância de combinar uma programação de carácter horizontal com medidas de acção positiva, penalizada, no entanto, ao nível dos resultados por insuficiências de programação e de capacidade de governação, com reflexos mais penalizadores no que se refere à abordagem transversal. Com efeito, à abordagem transversal da prioridade igualdade de género no âmbito do QCA III foram apontadas debilidades no que se refere à identificação dos objectivos e das estratégias que os servem, assim como à consequente definição dos indicadores adaptados a registar os impactes alcançados.

### 4.3. A ENDS E O PNPOT

Resolução do Conselho de Ministros n.º 109/2007, de 20 de Agosto aprova a **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS, 2007)**. A ENDS dá algum relevo à igualdade de género no 4º objectivo (mais equidade, igualdade de oportunidades e coesão social), onde se defende uma sociedade mais justa, saudável e com coesão social baseada num forte sentido de iniciativa e de responsabilidade das pessoas e organizações, numa sociedade civil participativa, num Estado Social eficiente, justo e flexível funcionando com fortes parcerias com a sociedade civil. Este desafio exige, entre outros aspectos, que se tenha em devida atenção a igualdade de oportunidades, nomeadamente a igualdade de género e dos grupos sociais mais desfavorecidos, como instrumento de mobilidade social.

Assim, os quatro pilares para uma sociedade com coesão social encontram-se nas pessoas individualmente consideradas, nas organizações/empresas, na sociedade como um todo e no papel do

Estado. Para cada um destes pilares é necessário, no seu conjunto: que se consolide a igualdade entre mulheres e homens enquanto eixo de modernidade e de desenvolvimento, promovendo a centralidade das políticas para a igualdade de género e a sua transversalidade em todas as áreas de governação.

No **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território** (aprovado pela **Lei n.º58/2007, de 4 de Setembro**) as referências explícitas à igualdade de oportunidades/igualdade de género não são muito frequentes, muito embora a coesão social em termos gerais apareça equacionada fortemente em articulação com o ordenamento do território. No **Relatório** surgem como referência aos Objectivos Gerais do Artigo 27º do **DL n.º380/99, de 22 de Setembro** (garantir a coesão territorial do país atenuando as assimetrias regionais e garantindo a igualdade de oportunidades) e nas opções estratégicas regionais da R.A. dos Açores (incrementar a coesão social arquipelágica, distribuindo equitativamente os serviços sociais e promovendo a igualdade de oportunidades). No **Programa de Acção** a igualdade de oportunidades é referida uma vez, no Capítulo 2, Objectivo específico 4.6. No entanto, todo o **Objectivo Estratégico 4** aborda, numa perspectiva alargada, o tema da **coesão social**, como o seu conteúdo revela: *assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social.*

Neste contexto, pode dizer-se que a igualdade de oportunidades é equacionada para programas e acções, infra-estruturas e equipamentos, os serviços públicos, para as redes de educação, de cuidados de saúde, habitação, desporto, cultura, saneamento básico e abastecimento de água, transportes, acção social e justiça no sentido da promoção da coesão territorial e social. Porém, a igualdade de género não é abordada de uma forma directa e objectiva. O ordenamento territorial, proposto através da concretização do Objectivo Estratégico 4 para os equipamentos, infra-estruturas, serviços e redes, procura promover a universalidade de acesso, a correcção de distorções, o envolvimento das autarquias locais e de outros actores sociais e a oferta qualificada, racional e sustentável.

Pela sua vasta perspectiva, o **Plano de Acção** do PNPOT, através dos objectivos estratégicos, específicos e medidas prioritárias na sua amplitude, nomeadamente na cobertura de várias vertentes do ordenamento do território, fomenta o desenvolvimento, a coesão territorial e social do País.

Deve referir-se que o PNPOT tem na sua base, a **Lei n.º48/98, de 11 de Agosto** (LBOTU), que estabelece as bases da política de ordenamento do território e de urbanismo. No seu Artigo 3º, a LBOTU menciona que constituem fins da política de ordenamento do território e de urbanismo *reforçar a coesão nacional, organizando o território, corrigindo as assimetrias regionais e assegurando a igualdade de oportunidades dos cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas.*

No mesmo sentido, a **RCM n.º76/2002, de 11 de Abril**, que determina a elaboração do PNPOT, visa a articulação de cinco objectivos estratégicos, dos quais se destacam os dois primeiros:

a) Estruturar o território nacional de acordo com o modelo e a estratégia de desenvolvimento económico-social sustentável do País, promovendo uma maior **coesão territorial e social**, bem como a adequada integração em espaços mais vastos, considerando as questões fronteiriças, ibéricas, europeias e transatlânticas.

b) Estimular o desenvolvimento local e regional, garantindo a **equidade** no acesso a infra-estruturas, equipamentos colectivos e serviços de interesse geral essenciais para a melhoria da qualidade de vida das populações e para a competitividade das empresas.

Pode considerar-se, em síntese, que apesar da inclusão de preocupações com a coesão social, quer a ENDS quer o PNPOT, os dois principais instrumentos de política de ordenamento e de ambiente ao nível nacional, não tratam o género como uma diferença estrutural que afecta o conjunto da população. São portanto aparentemente neutros em termos de género. Como são estratégicos nas áreas do território e ambiente e produzem efeitos na vida quotidiana, com diferentes repercussões em homens e mulheres, seria de esperar um tratamento diferenciado. Por exemplo, no sector dos transportes, as mulheres e homens revelam padrões de utilização diferenciados dos modos de transporte públicos e privados, desigualdades ao nível da **participação** e na distribuição de **recursos**. Este assunto será de resto desenvolvido no capítulo 5.

#### 4.4. O PROT Algarve

O **PROT Algarve** (2007) é o único Plano Regional de Ordenamento do Território em vigor, pelo que se revela pertinente a sua análise. O Plano (volume I) não apresenta um tratamento diferenciado entre homens e mulheres. As referências encontradas assentam na coesão social, que surge como um objectivo estratégico de desenvolvimento regional, e ao nível da salvaguarda e valorização do património cultural histórico-arqueológico. Nos programas estratégicos/medidas é abordado o pacto regional para a coesão social, qualificação e emprego.

No Volume II, Caracterização e Diagnóstico, Parte I, a igualdade de oportunidades surge como uma dimensão estratégica operacional de natureza transversal. A coesão social surge frequentemente equacionada para os “recursos humanos”. A perspectiva de promoção do equilíbrio territorial e ambiental do Algarve surge como um objectivo a propósito das infra-estruturas e equipamentos estruturantes e apoio à actividade produtiva do Algarve. As mobilidades são tratadas na perspectiva da coesão social, mas não na perspectiva de género.

No Volume III, Elementos Complementares, um dos desafios surge associado à coesão social, na perspectiva do crescimento demográfico se vir a apoiar nos movimentos migratórios. Ao nível da estratégia regional para a promoção da coesão económica, social e territorial, equaciona-se a articulação com as intervenções no domínio do urbanismo e do ordenamento do território, sobretudo, através de operações de revitalização, reconversão e requalificação urbanística, para resolução de debilidades e

carências em grupos desfavorecidos, mas não há referência explícita às diferenças de género. Em suma, conclui-se que também neste plano regional não está evidenciada a perspectiva da igualdade de género.

## 4.5. Os PDM

Em Portugal são as Câmaras Municipais, e não as autoridades regionais, que têm sido o nível principal de planeamento territorial. Mas as práticas das autoridades locais têm sido crescentemente influenciadas pela UE, bem como pelos requisitos do governo nacional para a igualdade de género e este objectivo em breve se tornará, como noutros países europeus, uma condição para receber financiamento e aprovação no contexto da administração local (Greed, 2006).

Nos instrumentos de planeamento territorial (i.e. PDM, PU, PP) prevalece a preocupação com a “coesão social” ou as “comunidades”, sendo a perspectiva de género/igualdade de género um tema que ainda não tem a devida ênfase no planeamento local, sendo considerado num contexto da unidade da comunidade “demasiado detalhado” para justificar a sua integração em documentos de política de ordenamento do território. Todavia, uma vez que o género reflecte uma das divisões demográficas mais importantes e que afectam a população total poder-se-ia esperar uma maior ênfase nesta questão ao nível das orientações de política. As barreiras ao *mainstreaming* de género são institucionais mas também conceptuais e isso explica em larga medida que especificamente no domínio do ordenamento do território e de política de ambiente as preocupações com a igualdade de género não tenham ainda, a relevância que assumem já nos domínios do emprego ou da coesão social.

Muito recentemente começaram a surgir instrumentos de planeamento estratégico, os *Planos Municipais para a Igualdade de Género* da iniciativa de alguns municípios do Continente (i.e. C.M. Montijo), nos quais as ONG locais têm participação. Porém, as estratégias de desenvolvimento local definidas a nível local incidem sobretudo em temas como a solidariedade social, educação, emprego, saúde, política, etc. Para estes assuntos são identificadas fragilidades e oportunidades, anunciam-se objectivos estratégicos e projectos, em matéria de igualdade de género, no entanto, “Território e Ambiente” ainda estão ausentes nestas reflexões.

## 4.6. Matrizes de coerência dos programas e planos

Nas seguintes matrizes, estabelecem-se os níveis de articulação do género, em diferentes dimensões/aspectos relevantes nos estudos de género (análise, *mainstreaming* e indicadores), e os principais instrumentos de política pública para o território e o ambiente, actualmente em vigor.

	Análise	Mainstreaming	Indicadores
<b>LBOTU</b>	+		
<b>RJGT</b>	+		
<b>ENDS</b>	+	++	
<b>PNPOT</b>		+	
<b>QREN</b>	++	++	++

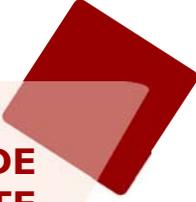
+ PREOCUPAÇÃO DIFUSA/ NÃO EXPLÍCITA; ++ PREOCUPAÇÃO EXPLÍCITA

	Análise	Mainstreaming	Indicadores
<b>PROT (Algarve)</b>	+		
<b>PDMs</b>	+	+	

+ PREOCUPAÇÃO DIFUSA/ NÃO EXPLÍCITA; ++ PREOCUPAÇÃO EXPLÍCITA

	Análise	Mainstreaming	Indicadores
<b>PNACE</b>	+		
<b>PLANO TECNOLÓGICO</b>	+		
<b>PNE</b>	+		
<b>INIC. NOVAS OPORTUNIDADES</b>	+		
<b>PNI 2003-06</b>	++	++	
<b>PNAI 2006-08</b>	++	++	+
<b>PNI 2007-2010</b>	++	++	+

+ PREOCUPAÇÃO DIFUSA/ NÃO EXPLÍCITA; ++ PREOCUPAÇÃO EXPLÍCITA



## 5. GÉNERO MOBILIDADE E MODOS DE TRANSPORTE

Frequentemente os transportes são vistos como um elemento neutro relativamente ao género, uma vez que tanto a oferta de infra-estruturas de transporte como a proporcionada pelos sistemas de transporte público são, na generalidade, consideradas como benefícios iguais para todos, tanto para homens como para mulheres (Kunieda e Gauthier, 2007). No entanto, a partir da década de noventa do século passado, diferentes estudos vieram mostrar a existência de disparidades nas deslocações das mulheres e homens, identificando alguns dos elementos que evidenciam essas diferenças, destacando-se, os padrões de deslocações, o consumo energético e a consciência ambiental e a posição relativamente à utilização do automóvel.

Estas análises vieram colocar a questão do género nos estudos sectoriais dos transportes, embora a consciencialização por parte dos diferentes agentes relacionados com esta actividade, desde os organismos governamentais aos operadores, ainda esteja longe de constituir uma realidade generalizada.

Contudo, tal como em relação a outros sectores, têm vindo a ser promovidas iniciativas no sentido de introduzir a igualdade de género no sector dos transportes (**Quadro 3**).

Os diferentes estudos têm vindo a apontar para a necessidade de se perceber como o transporte é utilizado, pelas mulheres e pelos homens, adequando o planeamento de infra-estruturas e dos serviços de transporte público (trajectos, horários, frequências, segurança ...) às necessidades dos utilizadores.

É, no entanto, também importante analisar a política de equipamentos sociais definindo prioridades que vão ao encontro das necessidades e permitam a conciliação da vida pessoal, familiar e profissional das mulheres e dos homens, com nítidas repercussões no consumo de transporte e na diminuição das disparidades entre homens e mulheres. Mas é igualmente relevante compreender melhor como as representações da masculinidade e feminilidade interagem com os transportes em contextos específicos (Polk, 2001), como por exemplo no que se relaciona com os níveis de sinistralidade e a imagem da capacidade técnica de uns e de outros.

Desta forma, os padrões de mobilidade diferenciados, que resultam das diferenças das posições entre mulheres e homens na sociedade, devem ser tidos em conta quando do desenvolvimento das diferentes programas e políticas no âmbito dos transportes (EPRC, 2001).

**Quadro 3. Algumas iniciativas para a introdução da igualdade de género no sector dos transportes**

Datas	Iniciativa
1995	<i>A igualdade de género não é um objectivo tecnocrático, é um processo político. Requer uma nova forma de pensar, a qual recusa os estereótipo homem/mulher, dando lugar a novas formas de reflexão sobre todas as pessoas, independentemente do género...O que é necessário é um forte compromisso político...</i> Mahbub ul Haq, <i>Human Development Report</i> , UNDP
1995	<i>Governos e outros actores deveriam promover uma política visível e activa de mainstreaming de género em todas as políticas e programas, antes das decisões serem tomadas...</i> <i>The Beijing Platform for Action</i>
1998	O Grupo Temático do Género e Transportes, do Banco Mundial, foi criado em 1998. Promove a integração do género nas políticas de transporte e projectos. A sua acção grupo em projectos-piloto e investigação sobre o sector dos transportes e a igualdade de género estende-se pela China, Bangladesh, Ghana, Guiné, Índia, Lesoto, Níger, Peru, Senegal, e Tanzânia.
1999	O Grupo Temático do Género e Transportes, do Banco Mundial, cooperou no estabelecimento da "Iniciativa Género e Transportes Rurais" ( <i>Programa Viagens e Transportes da África Rural</i> ). Esta iniciativa promovia financiamento para capacitar indivíduos e organizações para intervenções que visassem aumentar a integração da análise de género no desenho dos programas de transporte.
2000	A Declaração do Milénio, adoptada em 2000, por todos os 189 Estados Membros da Assembleia Geral das Nações Unidas, deu um impulso às questões do desenvolvimento, com a aprovação dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio pela comunidade internacional, a serem atingidos num prazo de 25 anos, nomeadamente: (...) Objectivo 3: Promover a igualdade do género e capacitar as mulheres...
2001	O Fundo de Confiança Japonês financiou um estudo para promover a integração do género no Programa de Transportes do Banco Mundial. Este estudo fez a revisão da literatura existente sobre "os transportes e o género" e identificou exemplos de projectos de transportes em que tinham em conta o género.
2002	<i>Deveriam haver programas específicos dirigidos para melhorar as capacidades das nossas mulheres. Mais importante, todos os programas devem prestar especial atenção ao género, e não o incluir posteriormente. Temos de encetar um diálogo social para melhorar as oportunidades das mulheres e a cooperação entre as mulheres e os homens na base da nossa cultura, na experiência de outros países islâmicos e nas normas globais dos direitos humanos....</i> <i>The Afghan National Development Framework</i>
2005	A comunidade GATNET ( <i>Gender and Transport Network</i> , uma rede de discussão na internet alojada em <i>Dgroups</i> ) cresceu a partir de um programa de investigação sobre o <i>mainstreaming</i> de género do Banco Mundial. Das discussões trocam-se experiências que são colocadas na internet em <a href="http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/gender_gat/index.htm">http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/gender_gat/index.htm</a>
2005	No encontro anual do <i>Programa de Política de Transportes da África Subsaariana</i> foi proposta a criação de um grupo temático sobre o género dentro deste programa para assegurar que as vozes das mulheres fossem introduzidas nas políticas.
2007	No terceiro Seminário sobre <i>Igualdade de Género e Excelência Científica</i> , em Bruxelas, concluiu-se que as mulheres continuam sub-representadas nas áreas de investigação e o tema dos transportes foi seriado como dos mais pobres na adopção de <i>mainstreaming</i> de género.

Fonte: adaptado de *Information Paper. A gender perspective in the transport sector*, Banco Mundial

## 5.1 Diferenças nos padrões de mobilidade entre mulheres e homens

As deslocações motivadas pelo acesso ao local de trabalho, a equipamentos de saúde, culturais, sociais e educacionais, permitem descrever uma situação diferenciada, porém subavaliada, em que se mostra a desvantagem da posição das mulheres em sociedade. Os estudos sobre transportes que incorporam a perspectiva de género têm-se multiplicado, mas ainda são poucos quando comparados com o que se passa, por exemplo, no âmbito da saúde ou da educação. Porém, os transportes desempenham um papel fundamental nas rotinas diárias, revelando distintas formas de utilização pelas mulheres e pelos homens.

Mulheres e homens relacionam-se a procura diária de transporte segundo três motivos: profissionais (viagens relacionadas com o trabalho), familiares (deslocações por motivos de saúde, escolares, etc.), e as relacionadas com as actividades domésticas (geralmente não contabilizadas em termos económicos), embora a natureza específica destas tarefas varie com o país, região, grupo étnico ou socioeconómico.

De acordo com trabalhos desenvolvidos sob o patrocínio das Nações Unidas, particularmente em países em vias de desenvolvimento, as maiores diferenças em relação às necessidades de mobilidade básica das mulheres e dos homens têm as suas raízes na divisão do trabalho segundo o género, tanto no seio da família como da comunidade. Às mulheres cabe tradicionalmente um papel mais relevante no trabalho doméstico, em casa e na família, e ao homem a responsabilidade do sustento desta, saindo pela manhã para o trabalho e regressando a casa pelo fim do dia. As mulheres, em regra, fazem percursos mais curtos, mais frequentes e viagens dispersas ao longo do dia, suportando carregos e acompanhando crianças e outros familiares idosos, executando tarefas economicamente não contabilizadas. Os sistemas de transporte público raramente oferecem um serviço adequado a estas necessidades quotidianas das mulheres estando, na maior parte das situações, preparados para responderem às necessidades de transporte daqueles que exercem uma profissão remunerada, normalmente os homens, e que procuram o transporte em períodos concentrados e bem marcados do dia. Um inquérito nacional efectuado na Escócia, em 2002-3, mostrava que as mulheres se deslocavam menos frequentemente por motivos de trabalho e com maior frequência por razões associadas a cuidados maternos e a visitas a casa de amigos. As escocesas em 2002-3 viajaram, em média 6,4 milhas (10,3 km) e os escoceses 8,3 milhas (13,4 km). O estudo referia ainda que as mulheres andavam mais a pé, usavam os transportes públicos colectivos com maior frequência e quando viajavam de comboio o faziam segundo percursos diários e curtos (Scottish Executive, 2005). Um estudo semelhante na Irlanda identificava o rendimento e as responsabilidades familiares como delimitadoras das escolhas de transportes das mulheres o que, por sua vez, limitava a entrada das mulheres no mercado de trabalho, bem como as limitava nas actividades de lazer e nas oportunidades de educação e formação (EOC, 2007).

Outro trabalho realizado na Suécia, entre 1995-97, com o objectivo de caracterizar as diferenças entre homens e mulheres nos padrões, atitudes e tempos de deslocação e verificar a influência dos sistemas de transporte nas condições de mobilidade para os homens e mulheres, mostrou que os homens realizavam um maior número de viagens por dia, percursos mais longos, usando preferencialmente o automóvel para as realizarem, gastando uma maior percentagem do rendimento em transporte (Polk, 2001).

Desta forma, os padrões diferenciados da procura de transporte, segundo o género, revelam a necessidade de equacionar os modos de transporte, os equipamentos e as infra-estruturas de apoio, as ligações, os tempos e a frequência dos serviços de transporte público. Na Irlanda, foram implementados, em 2002, serviços-piloto que contemplaram trajectos alargados de autocarros, onde se praticavam tarifas mais reduzidas multi-viagens para mulheres e idosos. Em consequência verificou-se um aumento de 35% da utilização do autocarro, particularmente nas mulheres idosas, e um aumento de 13% na

actividade económica do centro da cidade directamente ligado ao aumento de pessoas no centro da cidade ao longo do dia (EOC, 2007).

Por outro lado o acesso ao transporte motorizado individual é determinado não apenas pelo contexto económico, mas também cultural, traduzindo-se igualmente em diferenças de género relativamente à utilização do transporte individual. Apesar das consequências negativas do uso do automóvel, bem documentadas e conhecidas, este continua a ser um dos símbolos da prosperidade económica, quer ao nível individual como comunitário. A posse e a utilização do automóvel estão associados ao sucesso, poder e status social (Polk, 2001). Diversos estudos sobre a posse e a utilização do automóvel evidenciaram que este representa muito mais do que um modo de transporte; constitui um objecto de desejo e associa-se a conceitos como liberdade, ao controlo e ao sucesso. Ao automóvel pode associar-se a imagem estereotipada da mulher passiva relativamente ao movimento, à qual se contrapõe a imagem do homem activo, ousado, poderoso, veloz e não limitado (Polk, 2001). Por outro lado, o transporte associa-se à tecnologia e esta à masculinidade, estando as mulheres estão mais relacionadas com a condição de passageiros do que de condutoras. Normalmente o automóvel da família é conduzido pelo homem – um estudo em Belo Horizonte, Brasil, demonstrava que entre os homens 23% das viagens para o trabalho se realizavam em automóvel, enquanto para as mulheres este valor descia para 6% (Deike, 1999).

Outros estudos mostram que a principal forma de deslocação das mulheres, sobretudo com baixos rendimentos, é o andar a pé. Mesmo em áreas urbanas, o custo e as características da oferta de transporte público, os percursos e os horários desajustados às necessidades das mulheres, levam a que estas não o utilizem, recorrendo à marcha para a concretização das suas deslocações.

A maioria dos serviços de transporte público está pensada para servir as deslocações pendulares casa-trabalho, principalmente a população masculina, e não tanto as deslocações das mulheres, na sua dupla qualidade de trabalhadoras e de mães, que requerem destinos de viagens fora dos períodos de ponta.

Mas são as mulheres que se encontram mais dependentes do transporte público tanto para as deslocações casa-trabalho, como para aquelas cujo motivo não é o de trabalho. Neste caso, as vias rodoviárias e os acessos locais periféricos dos quais as mulheres dependem mais para fazer compras ou para outras actividades sociais apresentam menores níveis de serviço do que os corredores rápidos desenhados para os movimentos pendulares. As tarefas domésticas diárias, do tipo multi-tarefa, obrigam a viagens em cadeia e, por isso, a paragens múltiplas, o que acarreta em muitos dos sistemas de transporte ao pagamento sucessivo de títulos de transporte. Para o grupo que não utiliza o transporte individual, a combinação de tarefas múltiplas e os reduzidos serviços de transportes públicos consomem grande parte do tempo útil, limitando as tarefas que podem ser desenvolvidas ao longo do dia (Word Bank, 1999; Marques da Costa, 2007).

Na realidade a necessidade de realizar diferentes deslocações e/ou transbordos penaliza os utentes, em especial quando a frequência e a integração dos serviços de transporte público são deficientes. A oferta

de transporte público numa base comercial e onde a regulação do sistema é reduzida coloca alguns problemas pois os operadores são levados a diminuir as frequências, ou mesmo o encerramento, de linhas onde a rentabilidade é menor, penalizando aqueles que mais dependem do transporte público, em particular fora dos períodos de ponta, ou sejam as mulheres (World Bank, 1999; Deike, 1999; EPRC, 2001)

A segurança individual constitui outro dos problemas que afectam sobretudo as mulheres nos transportes e espaços públicos. As mulheres ficam especialmente vulneráveis a ataques violentos, em particular quando transportam objectos ou quando são acompanhadas por crianças, o que muitas das vezes as pode levar a evitar a utilização dos transportes públicos e de determinados itinerários.

Por outro lado, um número considerável de estudos realizados na Suécia têm vindo a demonstrar que são sobretudo as mulheres as que têm maiores preocupações com o ambiente, nomeadamente sendo mais críticas relativamente à utilização do automóvel e, simultaneamente, as que apresentam uma maior predisposição para alterarem os seus padrões de utilização dos modos de transporte, substituindo a utilização do automóvel por outras opções de transporte ambientalmente mais sustentáveis.

Muito recentemente têm surgido alguns textos comentando o fenómeno MJS “Mulheres Jovens Solteiras” (SYF, *Single Young Female*), relacionado com um estilo de vida urbano, que a série americana “O Sexo e a Cidade” pretende retratar (*Sex and the City Lifestyle*). São três os motivos na base desta mudança: i) o facto de se manterem solteiras mais tempo, ii) o êxito escolar que leva à aspiração de uma carreira profissional de sucesso e iii) a urbanização, que conduz a um estilo de vida urbano e global. O estilo de vida MJS exige um mercado feminino o que implica uma grande mudança nas cidades e uma enorme oportunidade para a economia urbana, inclusive ao nível do planeamento do mercado de trabalho, da indústria da moda e do lazer, dos espaços públicos e dos transportes urbanos. A flexibilidade dos horários e das ofertas é pois fundamental. A tendência manter-se-á no futuro e o equilíbrio deste novo estilo de vida feminino dependerá da forma como os homens se ajustarem (sobre esta questão veja-se *Single young females want cities to be fun, accessible and safe*, em <http://www.eukn.org/eukn/>).

## 5.2 O género nas políticas e no planeamento dos transportes

No ponto anterior foram adiantados alguns elementos que justificam a integração das questões de género no planeamento dos transportes, de maneira a que os impactes previstos resultantes da implementação de projectos e de planos de transportes possam ser avaliados segundo o género. A análise de género desafia as análises clássicas que assumem que o ambiente familiar se comporta como um todo e por isso reflecte as preferências agregadas dos indivíduos. Neste sentido, a introdução da

igualdade de género deverá fazer parte de uma reorientação geral do planeamento dos transportes (tanto nas áreas urbanas como nas rurais), introduzindo na análise as necessidades diferenciadas de mobilidade decorrentes do género.

Existem já grupos de trabalho no seio do Banco Mundial que têm vindo a procurar desenvolver medidas para a implementação de uma política de transportes sensível às questões da igualdade de género, sendo ainda de mencionar algumas instituições nacionais, como o Laboratório de Pesquisa sobre Transportes (TRL), no Reino Unido, a Agência Canadana de Desenvolvimento Internacional (CIDA), no Canadá e o Instituto para os Transportes e Políticas de Desenvolvimento (ITDP), nos Estados Unidos da América.

A construção de infra-estruturas e o desenvolvimento de serviços de transporte têm impactes positivos globais no desenvolvimento económico, todavia, podem acarretar impactes negativos, ao não atenderem às necessidades específicas de serviço e de segurança de determinados grupos da população, especialmente para os grupos mais frágeis como sejam os jovens e os idosos, mas também as mulheres. Por isso, a concepção e o planeamento de infra-estruturas e de serviços de transporte terá de ter em atenção a análise da forma como as mulheres usam o tempo nas suas tarefas diárias, uma vez que podem ser desenhadas medidas que contribuam decisivamente para a redução dos tempos gastos em deslocações, com ganhos individuais e agregados.

É também importante compreender como se desenvolvem os padrões de deslocação e de utilização do transporte, tanto em áreas rurais como em áreas urbanas. Para tal será necessária uma análise às dinâmicas internas familiares para conhecer a repartição dos rendimentos no que concerne ao controlo dos meios de deslocação familiar, as procuras diferenciadas pelos membros da família, e as necessidades latentes relacionadas com as deslocações das mulheres. Particular atenção deve também ser dada ao impacte das políticas e programas de transportes no quotidiano das mulheres. A este respeito, o planeamento de melhores acessos ou o recurso a autocarros mais bem adaptados, o aumento dos serviços em horários fora das pontas, ou a prestação de serviços em trajectos menos utilizados, mas procurados diferenciadamente por mulheres, poderá minimizar alguns efeitos perversos. Onde as mulheres estão altamente dependentes do transporte, estudos em diversos países demonstram que a aposta em formas mais simples de transporte sobre rodas (i.e. bicicleta) podem ter um impacto significativo no tempo despendido em deslocações (World Bank, 1999).

É também importante reconhecer, ao nível do planeamento dos transportes, a necessidade do melhoramento das redes de infra-estruturas e de equipamentos - os transportes relacionam-se com todos os outros sectores, pelo que as infra-estruturas de transporte e serviços associados providenciam acesso a serviços básicos como a educação, saúde, mercado, administração, banca, serviços postais, etc. - estruturadas para as deslocações a pé, de bicicleta, e motorizadas no sentido de aumentar a eficiência dos acessos, especialmente aqueles utilizados por mulheres e jovens. O mesmo se pode afirmar para o desenvolvimento de serviços de transporte e de infra-estruturas pedonais que permitam a diminuição dos efeitos de barreira, naturais, mas também humanos como os decorrentes da construção de grandes

infra-estruturas viárias que fragmentam alguns espaços comunitários, dificultando a mobilidade em especial dos jovens, dos idosos e das mulheres (Banister, 1998).

Muitos dos constrangimentos que se colocam relativamente aos transportes e acessibilidades colocam-se a diferentes níveis geográficos, local e nacional, no seio das comunidades, das instituições e no quadro legal. Estes problemas devem ser combatidos trabalhando na integração horizontal da igualdade de género em todos os sectores e no envolvimento dos diversos *stakeholders* do sector dos transportes no *mainstreaming* de género.

O facto de existirem diferenças de género significativas na forma como homens e mulheres se deslocam introduz importantes desafios no modo como as políticas públicas de transportes devem ser desenhadas, implementadas, monitorizadas e avaliadas. Neste contexto, tem-se procurado pensar a política de transportes a dois níveis distintos: intervenções nos transportes que têm benefícios na igualdade de género e intervenções ao nível da igualdade de género que têm implicações e benefícios nos transportes.

Na última década, as questões que têm sido mais estudadas prendem-se com as seguintes dimensões de análise (European Policies Research Centre, 2001):

- *Acesso ao transporte motorizado privado.* O número de mulheres que possui e conduz o seu próprio automóvel ou motociclo é claramente inferior ao número de homens, o que se traduz numa maior necessidade de utilização de transportes públicos por parte das mulheres, numa sociedade em que o transporte individual tem vindo a adquirir preponderância na concretização das deslocações quotidianas. Este facto tem tradução directa nas estatísticas de sinistralidade rodoviária, cujos dados apresentam uma maior incidência de acidentes de viação na população masculina. O facto de as mulheres estarem mais dependentes do transporte público para as suas deslocações, tem implicações ao nível da forma como o uso destes transportes é pensado pelas entidades responsáveis, nomeadamente em matéria de: configuração das unidades de transporte (autocarros e carruagens); de desenho da rede; do acesso à informação; da localização de paragens, entre outras.
- *Padrões de mobilidade associados ao emprego e responsabilidades familiares e sociais.* Os homens utilizam o transporte público tendencialmente para deslocações do tipo casa-trabalho (*single purpose*). Já as mulheres utilizam o transporte público para uma variedade de actividades (*multi-purpose*), que vão para além do acesso ao emprego, as deslocações relacionadas com os filhos - escola, parque público, serviços de saúde, as compras, as visitas as familiares dependentes, etc. Fruto da divisão de papéis familiares entre homens e mulheres, estas últimas tendem a trabalhar mais próximo do local de residência e em *part-time*. Tal situação coloca desafios à forma como são pensadas as ligações e a integração da rede de transportes públicos. Em termos de emprego, o sector dos transportes apresenta uma repartição em que os homens dominam, estando as mulheres sub-representadas em diferentes tarefas como a condução, a mecânica e manutenção e nas funções executivas.

- *Infra-estruturas e rede viária.* Tendencialmente, a análise custo - benefício que é realizada em matéria de transportes públicos em áreas urbanas, contempla, preferencialmente, a alteração do tempo de deslocação entre o local de residência e de emprego. Ou seja, todas as demais necessidades que estão associadas à utilização da rede de transportes públicos (e que por sua vez estão associadas à população feminina) raramente são consideradas. É igualmente necessário ter em conta o tipo de equipamentos (escolas, centros de dia e de saúde, centros de lazer e ocupação de tempos livres, creches, ATL, etc.) que se localizam e se vão localizando ao longo das vias rodoviárias, quais os públicos desses equipamentos e das suas necessidades de acesso. Na maior parte destas situações as mulheres são pouco influentes nas decisões que são tomadas.
- *Principais constrangimentos à mobilidade.* Para além da análise dos padrões e das necessidades de mobilidade da população, é fundamental estudar, à luz da igualdade de género, os principais constrangimentos à mobilidade e à utilização do transporte público, nomeadamente, a segurança/conforto, a acessibilidade física, os percursos e horários, o custo e a disponibilização de informação.

Não obstante o crescente interesse sobre a relação entre género e transportes, há que reconhecer que, enquanto profissionais, os técnicos que planeiam as redes de transportes (nacionais e regionais) não têm vindo a produzir metodologias que permitam incorporar a análise de género nas dinâmicas de planeamento e desenvolvimento das referidas redes. As falhas que se podem apontar passam, essencialmente, pela formação dos profissionais e na participação dos utilizadores e das utilizadoras nos processos de planeamento e desenvolvimento das redes e dos serviços.

### **5.3 Diferenças de género nos transportes em Portugal**

A incorporação da igualdade de género no domínio dos transportes constitui uma abordagem muito recente em Portugal. Tanto os decisores políticos e entidades de regulação, como os próprios operadores de transporte não têm manifestado particular sensibilidade na integração desta questão nas suas práticas. Quanto aos operadores, os princípios de igualdade de género têm sido aplicados, fundamentalmente, ao nível da garantia da igualdade de oportunidades no acesso às diferentes funções no seio das empresas, seguindo desta forma as orientações gerais da legislação laboral. Em relação aos clientes, não tem havido uma especial atenção relativamente ao género por parte dos operadores, definindo estes os serviços e tratando a procura, de mulheres e homens, de forma agregada, ao contrário do esforço que têm desenvolvido em relação a outros grupos de clientes como, por exemplo, os cidadãos com mobilidade reduzida.

Por outro lado, a análise de género nos transportes encontra-se condicionada pela escassa informação desagregada por sexo, tanto relativamente à informação disponibilizada pelo Sistema Estatístico Nacional, como em relação à informação recolhida por diferentes instituições e pelos próprios operadores de transporte.

A breve análise das diferenças de género nos transportes em Portugal que se desenvolverá de seguida tem como base a informação disponibilizada para o território continental pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), relativa à evolução da emissão de cartas de condução e à evolução da sinistralidade rodoviária, e a informação contida nos quadros 6.40<sup>6</sup> e 6.41<sup>7</sup> do XIV Recenseamento Geral da População (RGP), 2001, relativos às deslocações entre o local de residência e o local de trabalho ou de estudo.

A análise procurará descrever a situação actual relativa à igualdade de género nas vertentes da capacitação técnica para a condução automóvel, da sinistralidade rodoviária e dos padrões das deslocações por motivo de trabalho ou de estudo.

### 5.3.1 Cartas de condução

O reconhecimento da capacitação técnica e legal para a condução de veículos automóveis ou ciclomotores é conferido pela emissão da carta de condução pelas autoridades competentes, no caso nacional o Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT). Embora a simples a posse de carta de condução não permita concluir que o seu detentor seja um regular condutor do automóvel ou motociclo, a sua posse é condição necessária para que legalmente o possa utilizar.

Em 2006, das perto de 5,4<sup>8</sup> milhões de cartas de condução emitidas, cerca de 3 em cada oito cartas eram tituladas por mulheres (37,2%), quando, em 1995, essa proporção era de 3 para dez, ou seja, as mulheres representavam trinta por cento dos encartados do Continente (**Figura 2**).

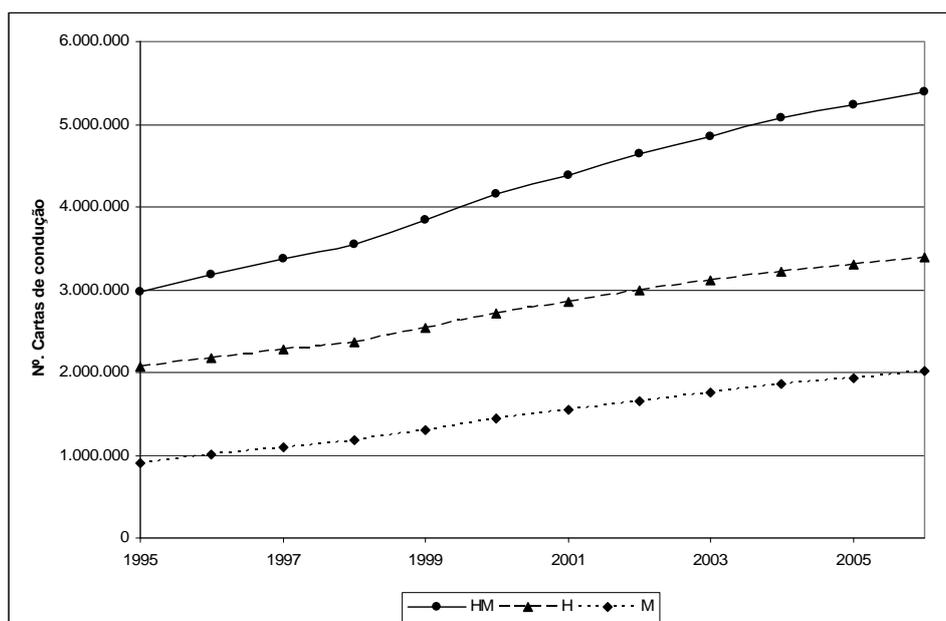
Entre estes dois momentos, o crescimento médio anual foi, no conjunto dos dois sexos, de 5,6% ao ano, tendo sido o crescimento dos encartados masculinos de 4,6% e o das mulheres bastante mais elevado, atingindo os 7,6%.

---

<sup>6</sup> Quadro 6.40 - População residente, por sexo, que vive no alojamento a maior parte do ano, a exercer uma profissão, e estudantes segundo o principal meio de transporte utilizado nos trajectos residência/local de trabalho ou estudo, por concelho e freguesia de residência e concelho de trabalho ou estudo (INE).

<sup>7</sup> Quadro 6.41 - População residente, por sexo, que vive no alojamento a maior parte do ano, a exercer uma profissão, e estudantes segundo o tempo gasto no trajecto residência/local de trabalho ou estudo, por concelho e freguesia de residência e concelho de trabalho ou estudo (INE).

<sup>8</sup> Este valor pode não corresponder exactamente ao número de indivíduos com capacidade legal de condução uma vez que não existe capacidade, por parte da ANSR, para realizar o abate dos detentores de carta de condução entretanto falecidos.



Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

**Figura 2. Evolução do número de cartas de condução por sexo, 1995-2006 (Continente)**

A convergência para uma situação de maior paridade constitui a principal conclusão da análise destes dados. No que respeita à distribuição das cartas de condução pelos diferentes escalões etários, verifica-se que a situação de equilíbrio é mais evidente nos escalões até aos 44 anos. No entanto, entre 1999 e 2006, o processo de equilíbrio alargou-se à generalidade dos escalões etários, tendo-se reforçado a posição relativa das mulheres em todos os escalões acima dos 45 anos (**Quadro 4**).

A leitura dos valores absolutos revela também que este processo não pode ter resultado apenas da uma evolução dos *cohort*, ou seja o resultado do envelhecimento das mulheres que obtiveram a sua carta de condução quando mais jovens, mas também pelo facto de mulheres mais velhas terem vindo a adquirir a competência para a condução ao longo do período mais recente (**Quadro 5**).

**Quadro 4. Evolução do número de cartas de condução por sexo e escalão etário, 1999 e 2006 (Continente)**

Idade (anos)	1999		2000		2001		2002	
	Total	Mulheres %						
< 24	666.652	42,2	661.703	42,55	644.104	42,86	634.817	43,09
25-44	1.790.120	40,6	1.956.659	41,28	2.093.381	41,88	2.230.235	42,37
45-64	1.024.335	24,64	1.129.048	26	1.203.471	27,19	1.281.723	28,32
65-74	269.188	14,57	294.171	15,26	314.992	16,07	338.052	16,65
>75	97.703	8,63	115.354	9,19	134.783	9,66	156.250	10,11
Total	3.847.998	33,99	4.156.935	34,6	4.390.731	35,16	4.641.077	35,63

(cont.)	2003		2004		2005		2006	
	Total	Mulheres %						
< 24	617.794	43,47	592.263	43,8	561.091	44	533.547	44,2
25-44	2.339.962	42,9	2.443.311	43,4	2.505.118	43,8	2.566.314	44,1
45-64	1.360.636	29,49	1.446.059	30,6	1.520.531	31,7	1.605.287	32,7
65-74	361.401	17,29	385.159	18,1	406.391	18,8	425.736	19,7
>75	180.194	10,52	206.104	10,9	234.490	11,5	265.763	11,9
Total	4.859.987	36,11	5.072.896	36,5	5.227.621	36,9	5.396.647	37,2

Fonte: ANSR

**Quadro 5. Repartição das cartas de condução por sexo e escalão etário, 1999 e 2006 (Continente)**

Idade	1999			2006		
	H (%)	M (%)	Nº. Total	H (%)	M (%)	Nº. Total
< 24	57,8	42,2	666.652	55,8	44,2	533.547
25-44	59,4	40,6	1.790.120	55,9	44,1	2.566.314
45-64	75,4	24,6	1.024.335	67,3	32,7	1.605.287
65-74	85,4	14,6	269.188	80,3	19,7	425.736
>75	91,4	8,6	97.703	88,1	11,9	265.763

Fonte: ANSR

No entanto, apesar destes dados indicarem um forte ritmo de convergência entre homens e mulheres no que à habilitação legal para a condução diz respeito, não significa que se tenha verificado o mesmo ritmo de aumento do peso relativo das mulheres como condutoras no dia-a-dia, ou seja a utilização regular de um veículo automóvel. Para isso seria necessário desenvolver estudos que permitissem avaliar a utilização do automóvel por parte da população portuguesa, constituindo, ou não, peças para os estudos preparatórios dos Planos de Mobilidade que se desejam implementados e que venham a integrar a perspectiva da diferença de género.

### 5.3.2 Sinistralidade

Os valores globais de sinistralidade têm vindo a diminuir. Em 1998 tinham-se registado no Continente 49 319 acidentes rodoviários com mortos ou feridos, enquanto em 2007 o número de acidentes dos quais resultaram mortos ou feridos foi de 35 311, o que correspondeu a uma diminuição média anual de 3,64 %. Esta redução é ainda mais expressiva no que respeita ao número de veículos pesados e ligeiros matriculados. Atendendo ao número de veículos matriculados, em 1998 registaram-se 8,16 acidentes por cada 1000 veículos, enquanto em 2007 esse valor passou para menos de metade, tendo-se registado 3,90 acidentes por milhar de veículos. Esta redução do volume de acidentes com vítimas não terá apenas resultado de uma melhor fiscalização e uma maior consciencialização dos condutores nacionais, como também pela melhoria das infra-estruturas rodoviárias e da segurança activa e passiva dos veículos, resultado igualmente da redução da idade média do parque automóvel.

A partir de 2001 começou a ser disponibilizada informação relativa ao sexo dos condutores intervenientes em acidentes com mortos ou feridos. Atendendo ao género, verifica-se que a maioria dos condutores envolvidos em acidentes rodoviários graves é do sexo masculino. No entanto, a proporção de mulheres envolvidas neste tipo de acidentes tem vindo a aumentar, representando hoje cerca de um quarto dos acidentes (**Quadro 6**). Contudo, a leitura destes dados tem de ter em atenção a evolução da participação da mulher como condutora. Não dispondo de informação relativa ao valor das distâncias percorridas como condutoras ao longo do ano, é possível, no entanto, ponderar o volume de condutores intervenientes em acidentes graves pelo número de encartados. A leitura dos dados (**Quadro 7**) permite verificar que a redução de acidentes graves quando ponderada pelo número de condutores habilitados foi ainda mais significativa, tanto no caso dos condutores masculinos como femininos. No entanto, a redução foi mais expressiva para os condutores masculinos do que para as condutoras, facto que resultará do aumento dos quilómetros percorridos por mulheres como condutoras, mas cuja verificação não é possível realizar neste momento a partir da informação disponibilizada pelo sistema estatístico nacional.

**Quadro 6. Número de condutores intervenientes em acidentes com vítimas por sexo dos condutores, 2001-2007 (Continente)**

2001		2002		2003		2004	
Nº	M (%)						
70.524	18,9	68.979	20,0	67.421	20,8	63.668	22,1

2005		2006		2007	
Nº	M (%)	Nº	M (%)	Nº	M (%)
60.167	22,4	57.433	23,7	56.791	24,7

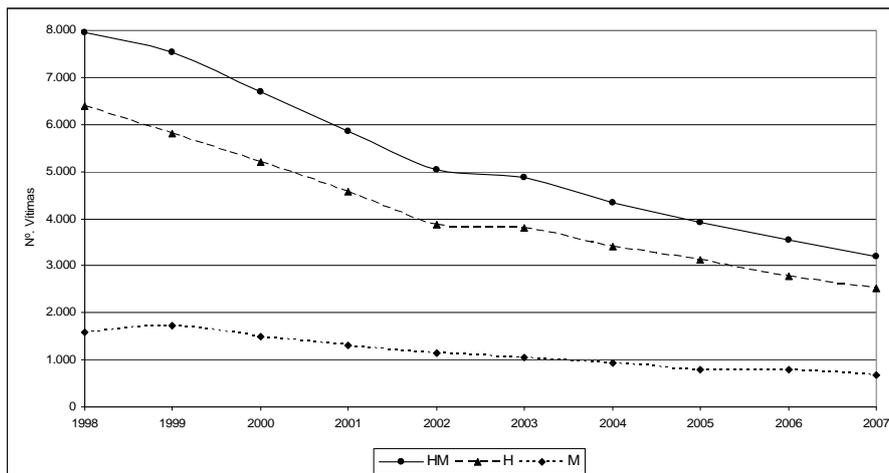
Fonte: ANSR

**Quadro 7. Número acidentes com vítimas por 1000 encartados, por sexo dos condutores, 2001-2006 (Continente)**

2001		2002		2003		2004		2005		2006	
H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
19,6	8,6	18,1	8,3	16,8	8,0	15,0	7,6	13,7	7,0	12,5	6,8

Fonte: ANSR

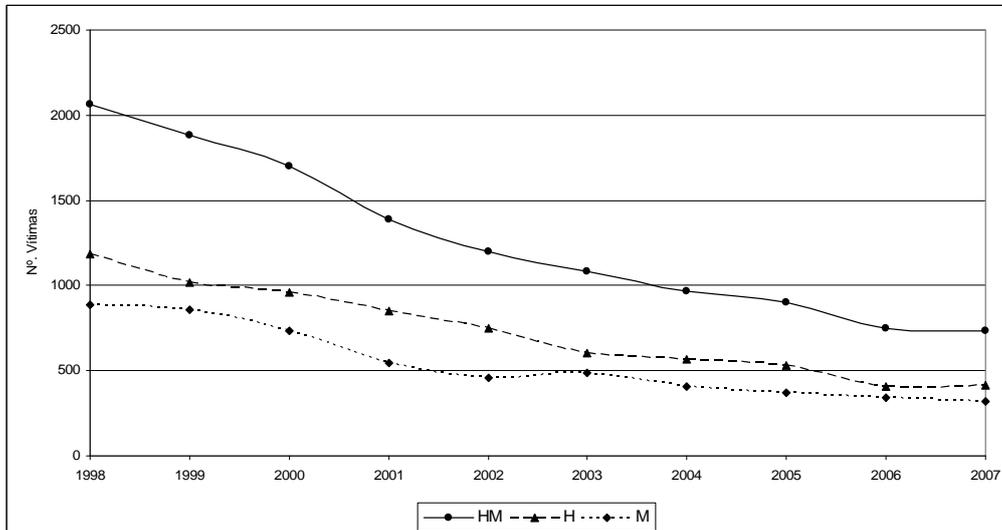
A evolução do número de vítimas, condutores ou passageiros, de acidentes rodoviários entre 1998 e 2007 registou um decréscimo acentuado da sinistralidade grave, os sinistros dos quais resultaram vítimas mortais ou feridos graves. No período de onze anos o número de vítimas decresceu a uma taxa média anual de quase 10% (-9,66%). Esse decréscimo foi ligeiramente superior no caso das vítimas masculinas, que reduziram a uma taxa de -9,81% ao ano, enquanto a redução das vítimas do sexo feminino foi de -9,09%, embora se tenha mantido uma relação relativamente estável entre o número de vítimas do sexo masculino e do sexo feminino, numa proporção de 4 para 1 (**Figura 3**).



Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

**Figura 3. Evolução do número vítimas mortais ou feridos graves resultantes de acidentes rodoviários (condutores e passageiros), por sexo 1998-2007 (Continente)**

Quando se comparam os valores relativos ao número de peões vítimas mortais ou com ferimentos graves, a disparidade entre sexos esbate-se, verificando-se que, em cada dez vítimas quatro são mulheres, numa situação próxima da paridade (Figura 4).



Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

**Figura 4. Evolução do número peões vítimas mortais ou feridos graves resultantes de acidentes rodoviários por sexo 1998-2007 (Continente)**

Tal como em relação à sinistralidade de condutores e de passageiros, verificou-se igualmente uma redução do número vítimas, neste caso ainda mais expressiva, cerca de -12,2% ao ano, entre 1998 e 2007, de -12,4% para os homens e um pouco mais reduzida para as mulheres, de -11,8%.

O comportamento diferenciado relativamente à sinistralidade parece reflectir igualmente um enviesamento que resulta da utilização diferenciada do automóvel por homens e por mulheres. A sinistralidade grave é mais próxima entre os dois sexos no caso sinistralidade relativa aos peões do que a que resulta de vítimas que se faziam transportar em modos rodoviários. Na verdade todos somos peões alguma vez, seja ao longo do dia, seja ao longo da vida, não havendo uma diferenciação acentuada entre os sexos, enquanto em relação ao acesso à utilização do automóvel, seja como condutor ou como passageiro, as diferenças de género são bastante mais acentuadas, resultantes da maior diferenciação da utilização do automóvel, como os dados de mobilidade por motivos de trabalho ou de estudo demonstram.

### 5.3.3 Padrões de mobilidade

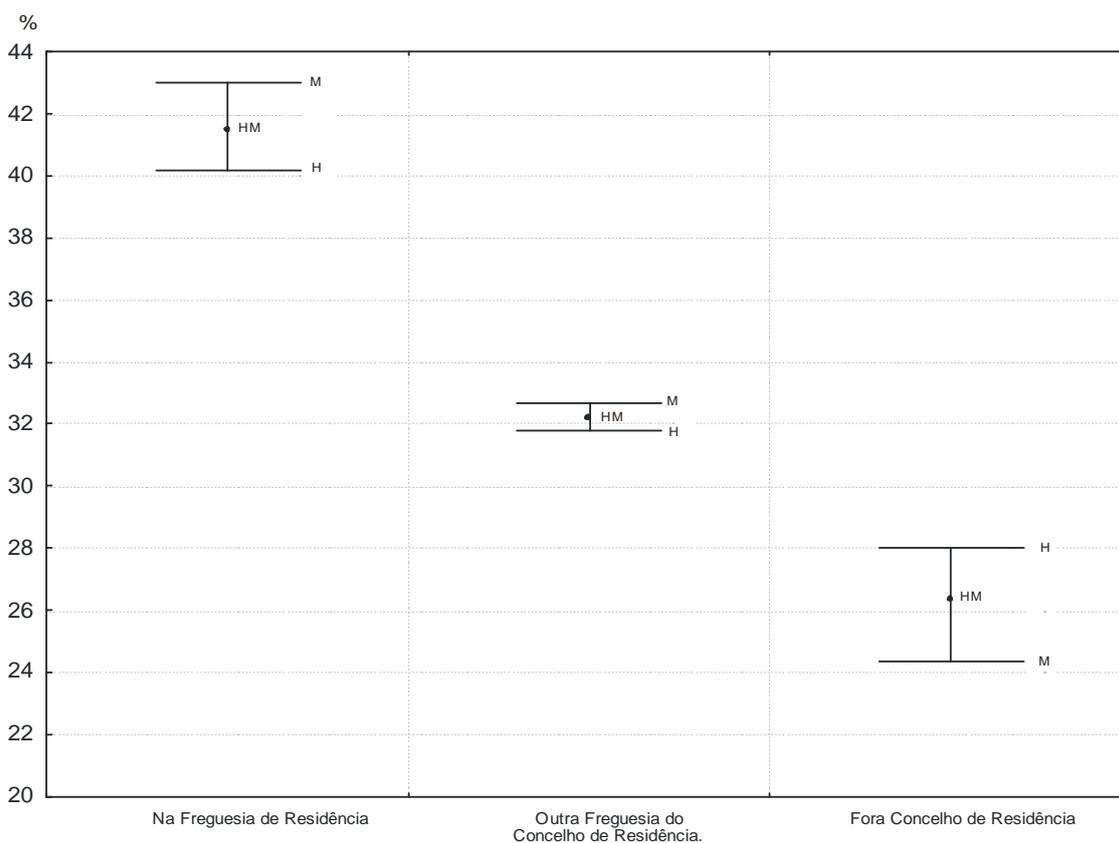
Como foi referido anteriormente, diferentes estudos internacionais revelam a existência de padrões de mobilidade distintos entre homens e mulheres. No caso de Portugal os dados disponíveis permitem igualmente constatar a existência dessa diferenciação.

Apesar de não existir a recolha sistemática de informação referente à mobilidade da população em Portugal, o apuramento constante nos recenseamentos gerais da população referente ao **local de destino** das deslocações por motivo de trabalho ou de estudo, ao principal **modo** de transporte utilizado para a realização da deslocação e o **tempo** gasto para a sua realização, permite abordar esta questão, embora de forma limitada. Esta informação encontra-se disponível desde o XII Recenseamento Geral da População de 1981, embora no recenseamento de 1970 já existisse uma questão relativa ao local de emprego ou de estudo. No entanto, a referida informação reporta-se apenas a deslocações por motivo de trabalho ou de estudo e a indicação do principal modo de transporte utilizado, não se conhecendo nada mais em relação a outras deslocações realizadas por outros motivos que não aqueles, como também não são conhecidos o encadeamento de viagens, os períodos em que estas decorrem, as distâncias percorridas, os tempos de espera, entre outra informação relevante para a análise da mobilidade quotidiana. Naturalmente, que não compete aos recenseamentos gerais da população o levantamento desta informação pelo que apenas a realização de Inquéritos à Mobilidade, como os realizados na Área da Metropolitana de Lisboa em 1973 e 1998, poderá colmatar esta lacuna de informação, incorporando, naturalmente, a perspectiva da diferença de género.

#### 5.3.3.1 Os destinos

A informação constante no recenseamento de 2001 permite identificar o local de destino das deslocações por motivo de trabalho ou de estudo segundo três áreas. As deslocações cujo destino se situa na freguesia de residência, as cujo destino se encontra noutra freguesia do concelho de residência e para um lugar fora do concelho de residência.

No Continente, mais de sete em cada dez das deslocações por motivo de trabalho ou de estudo têm como destino o próprio concelho de residência (74,02%), sendo que quatro em cada dez são realizadas na própria freguesia de residência (41,92%). Apesar da diferença média entre homens e mulheres não exceder os 3%, são as mulheres que residem mais próximo dos locais de trabalho. Para 43,34% das mulheres, o local de trabalho ou de estudo situa-se na freguesia de residência e para 32,60% noutra local no concelho de residência, valores que para os homens são de 40,70% e de 31,67%, respectivamente. As percentagens de saídas para fora do concelho de residência representam cerca de 24% para as mulheres e de 28% para os homens (Figura 5).



Fonte: INE, Censos 2001

**Figura 5. Destino das deslocações casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%)**

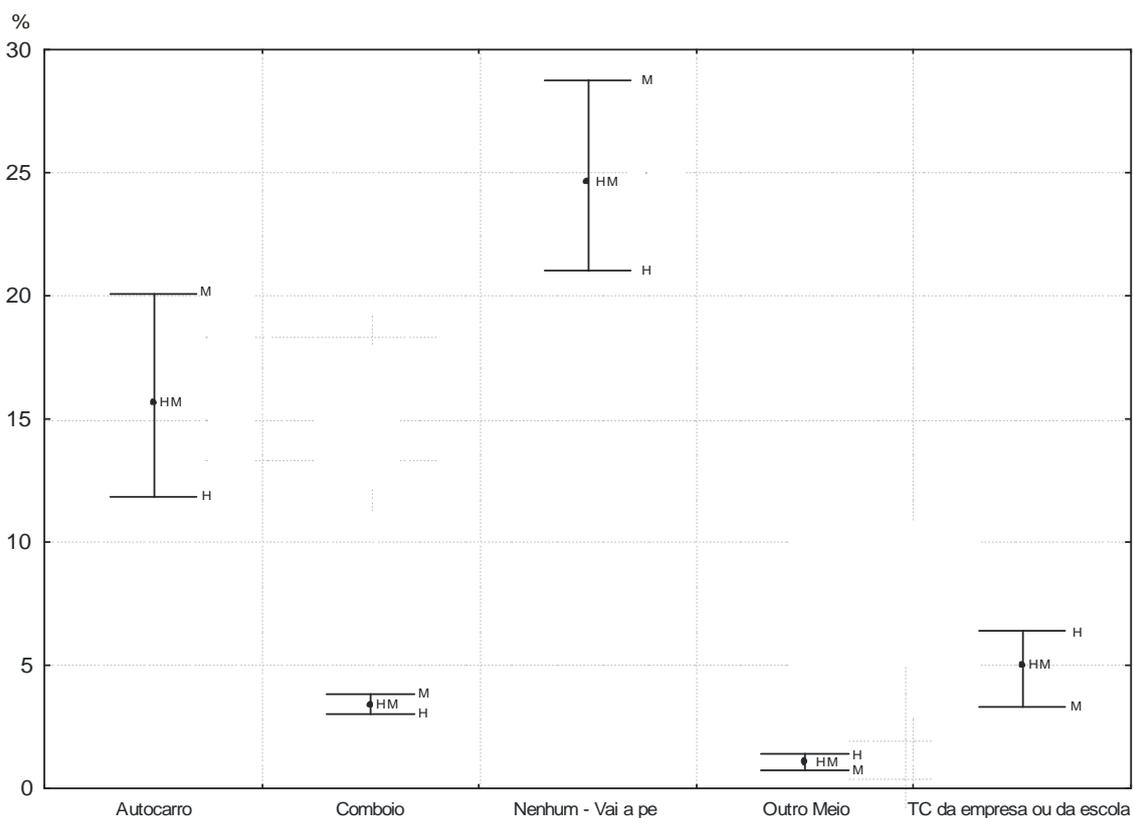
A diferença mais acentuada entre homens e mulheres, no que se refere ao local de destino das deslocações, regista-se no Alentejo Litoral. A saída de homens para fora do concelho de residência corresponde ao dobro do verificado em relação às mulheres, cerca de 19,1% dos homens trabalham fora do concelho de residência enquanto esse valor para as mulheres é de 10,5%. A localização de emprego, eminentemente masculino, altamente polarizado em Sines decerto contribuirá para explicar a diferença evidenciada nesta NUTS. Em situação oposta, a NUTS Alto Trás-os-Montes apresenta a menor diferenciação do destino das deslocações entre homens e mulheres, não ultrapassando a

diferença, em média, um por cento, verificando-se que mesmo em relação às saídas para fora do concelho de residência os valores são iguais, 7,69% tanto para homens como para mulheres.

Onde se verificam as maiores saídas para fora do concelho de residência por motivos de trabalho ou de estudo é na Grande Lisboa, Grande Porto e Península de Setúbal, NUTS metropolitanas e que revelam a própria estruturação destes territórios. As saídas para fora do concelho de residência representam para os homens 35,25% e 30,85% para as mulheres no Grande Porto, 41,29% e 39,94% na Grande Lisboa e 43,66% e 39,94% na Península de Setúbal, revelando uma maior igualdade de comportamento de género na Área Metropolitana de Lisboa do que a que se verifica na Área Metropolitana do Porto.

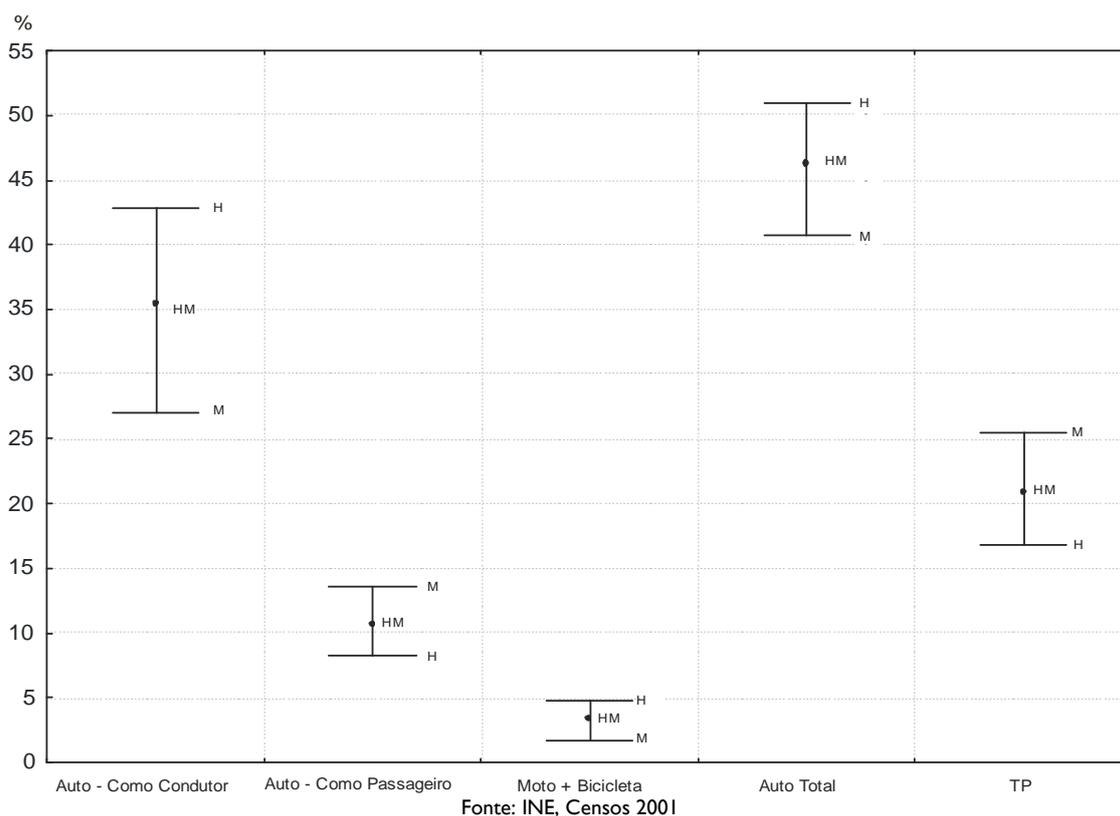
### 5.3.3.2 Os modos

As diferenças entre homens e mulheres são mais acentuadas relativamente aos modos de transporte utilizados para a realização das deslocações. O recurso ao autocarro ou a outro transporte público constitui um comportamento associado às mulheres, enquanto a utilização do automóvel e, embora com valores bem mais reduzidos, dos motociclos ou bicicletas, se encontra associado aos homens (Figura 6; Figura 7).



Fonte: INE, Censos 2001

Figura 6. Principal modo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%) (I)



**Figura 7. Principal modo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001 Continente (%) (II)**

No Continente, 46,16%<sup>9</sup> do total de deslocações por motivo de trabalho ou de estudo realizam-se recorrendo ao automóvel como principal modo de transporte. Para os homens o automóvel constitui o principal modo de transporte para mais de metade das deslocações realizadas (50,87%); para as mulheres esse valor, apesar de elevado, é bastante mais baixo, 40,67%.

O transporte público<sup>10</sup> é utilizado em um quarto das deslocações realizadas por mulheres (25,29%), enquanto para os homens o valor não ultrapassa os 17% (16,69%).

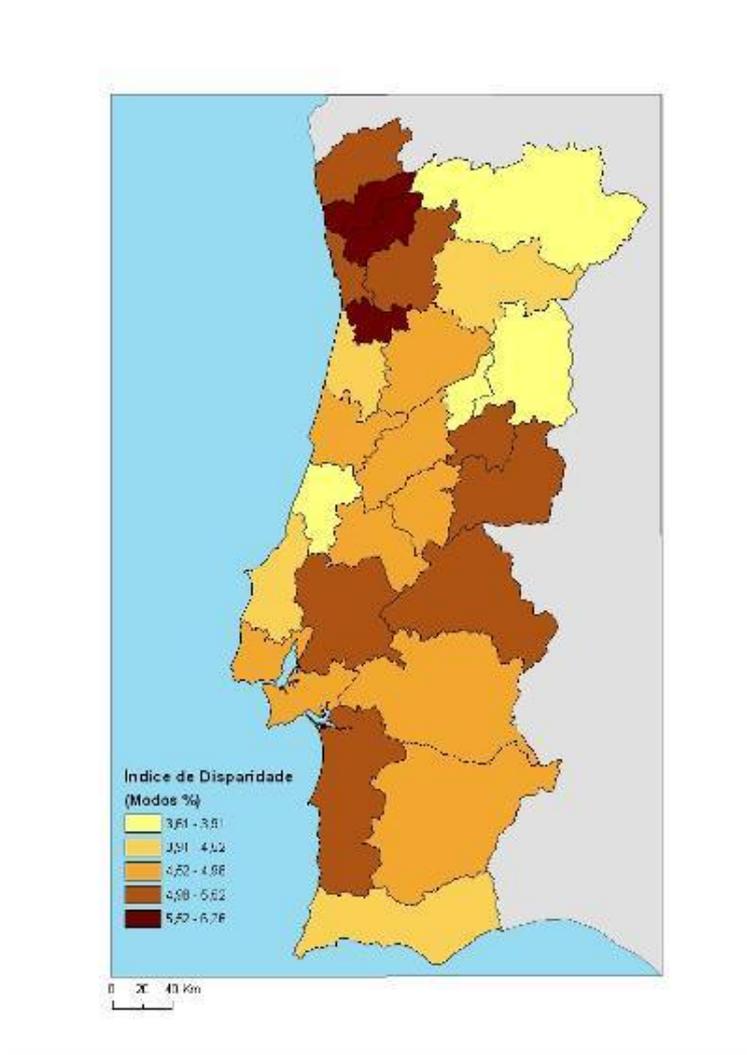
O peso relativo das deslocações realizadas a pé é também bastante significativo, representando 29,05% para as mulheres e 21,37% para os homens, em consonância com a importância que as deslocações que não implicam a saída da freguesia de residência têm para as mulheres.

Na **Figura 8**, encontra-se representado o *Índice de Disparidade de Género*, segundo os modos de deslocação. Este índice pretende resumir as diferenças relativas ao comportamento de homens e de mulheres em relação à utilização do modo de transporte nas suas deslocações para o local de trabalho ou de estudo. O valor do índice expressa a média das diferenças absolutas entre homens e mulheres em

<sup>9</sup> Deslocações realizadas como condutor ou passageiro.

<sup>10</sup> Incluíram-se como transporte público as deslocações realizadas em autocarro, caminho-de-ferro, eléctrico ou metropolitano, e outro meio de transporte, onde se inclui o transporte fluvial, particularmente importante na Área Metropolitana de Lisboa, e o táxi.

cada um dos modos<sup>11</sup>. Os valores elevados revelam a existência de maiores diferenças na utilização dos distintos modos de transporte entre homens e mulheres. Estas disparidades resultam dos diferentes contextos em que as relações territoriais se desenvolvem, onde a estrutura demográfica, a taxa de feminização do trabalho, o rendimento, os níveis de escolaridade, o grau de proletarização ou a oferta de transporte público, entre outros factores, contribuirão para a explicação das diferenças de mobilidade entre homens e mulheres e que justificarão, certamente, o desenvolvimento de outros estudos onde a componente do género seja incorporada.



Fonte: INE, Censos 2001

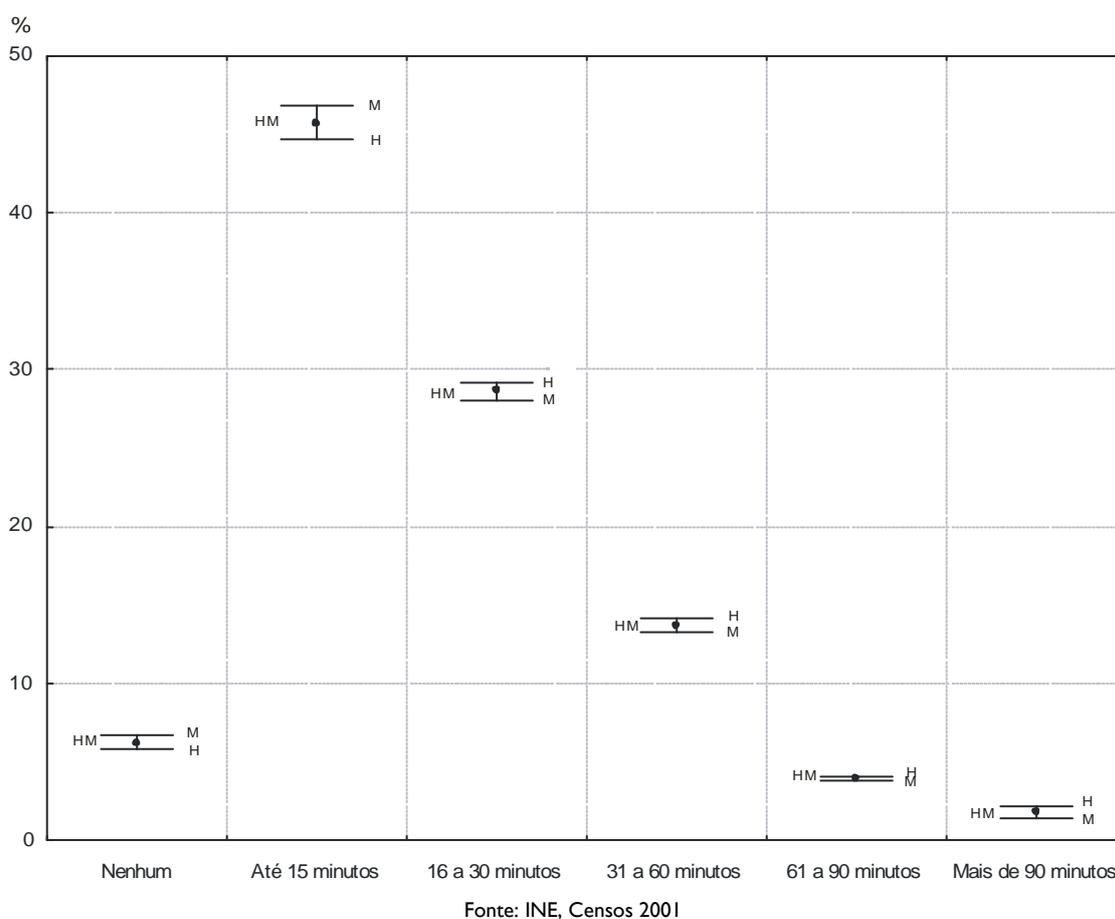
**Figura 8. Índice de disparidade de género segundo os modos de deslocação, 2001**

<sup>11</sup> O Índice de Disparidade de Género segundo os modos de deslocação foi calculado

$$IDG_{\text{modos}} = \frac{\sum_{i=1}^n |\text{percentagem de mulheres que se deslocam no modo } i - \text{percentagem de homens que se deslocam no modo } i|}{n}$$

### 5.3.3.3 Os tempos

Cerca de metade das deslocações entre a residência e o local de trabalho ou de estudo não ultrapassam os 15 minutos, sendo que 53,48% das deslocações realizadas por mulheres e 50,53% das efectuadas por homens encontram-se abaixo do quarto de hora (Figura 9). Relativamente ao tempo de deslocação ocorre uma maior igualdade de género, não se registando grandes diferenças nos tempos despendidos por homens e por mulheres nas suas deslocações para o emprego ou para a escola.

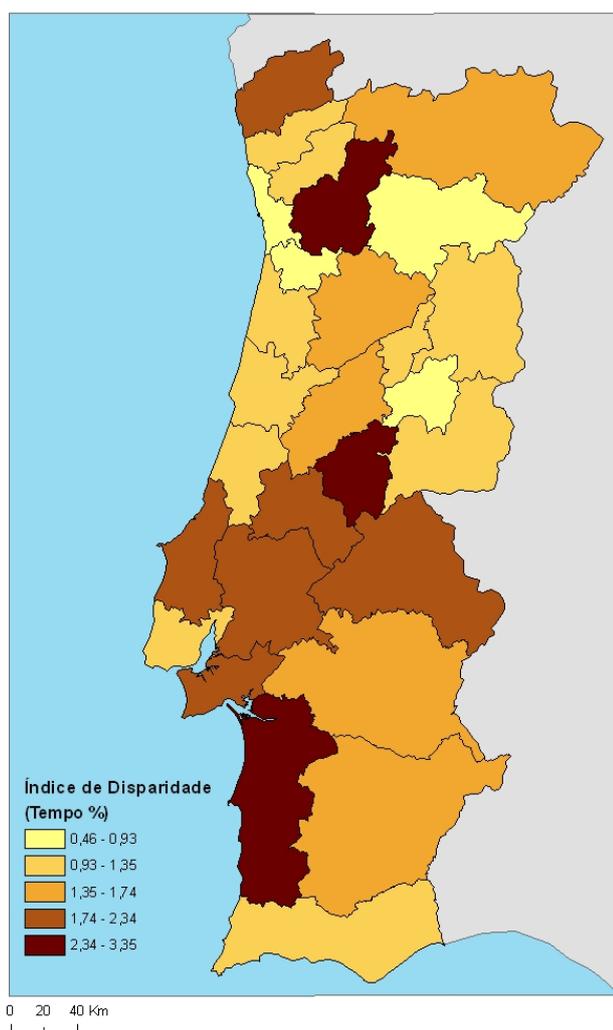


**Figura 9. Tempo de deslocação casa-trabalho ou escola, por sexo, 2001, Continente (%)**

O relativo equilíbrio existente nos tempos destinados às deslocações diárias encontra-se em consonância com os trabalhos desenvolvidos por Tanner e Zahavi nos anos sessenta e setenta do século passado e confirmados pelos trabalhos de Schafer e Victor em 2000 (Marques da Costa, 2007), onde se colocava a hipótese de que o tempo médio que cada indivíduo destinava à realização de deslocações teria a tendência a manter-se constante. A relativa estabilidade dos tempos que cada um está disposto, ou pode dispor, para realizar as deslocações condiciona antes a opção por modos de transporte mais ou menos rápidos, uma vez que é mais o tempo do que a distância a percorrer o que condiciona a realização das deslocações quotidianas.

Na generalidade das NUTS III, a maioria das deslocações encontra-se abaixo dos 16 minutos. Apenas nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto se observam tempos de deslocação significativamente superiores. Menos no Porto, onde as deslocações até aos 30 minutos representam três quartos do total de deslocações; um pouco mais na Área Metropolitana de Lisboa, onde as deslocações acima dos 30 minutos representam mais de um terço das deslocações, afectando de igual forma homens e mulheres.

As maiores disparidades de género<sup>12</sup> registam-se no Alentejo Litoral, Tâmega e Pinhal Interior Sul, onde a disparidade no que respeita à localização do emprego é maior. As diferenças de saídas para fora do concelho entre homens e mulheres são de 8,60% no Alentejo Litoral, de 7,55% no Tâmega e de 3,58% no Pinhal Interior Sul que, embora apresente valores mais reduzidos do que os dois primeiros, mostra um valor acima da média do Continente (**Figura 10**).



Fonte: INE, Censos 2001

**Figura 10. Índice de disparidade de género segundo os tempos de deslocação, 2001**

<sup>12</sup> O Índice de Disparidade de Género segundo o tempo calculou-se como para os modos, substituindo-se os modos pelas classes de tempo despendidos nas deslocações realizadas por homens e por mulheres

### 5.3.4 Síntese

A situação em Portugal no que respeita à igualdade de género nos transportes não difere de forma significativa dos restantes países europeus. A sinistralidade associada às mulheres é menor do que a verificada pelos homens, embora a tendência seja para o nivelamento, ao mesmo tempo que o acesso à capacitação para a condução já se encontra numa situação de paridade, em particular nos escalões mais jovens.

Relativamente aos padrões de mobilidade, as mulheres deslocam-se a distâncias menores por motivos de emprego do que os homens - utilizam mais os transportes públicos e a marcha a pé e gastam menos tempo para a realização nas deslocações.

Os padrões de mobilidade evidenciados por homens e por mulheres encontram-se intimamente associados à definição das bacias de emprego, verificando-se que nas regiões onde a interacção é maior, são os homens que saem mais frequentemente para fora do concelho de residência do que as mulheres, associando-se a isso a utilização do transporte individual e o relativo aumento dos tempos de deslocação. No entanto, nas áreas metropolitanas, as diferenças entre homens e mulheres é esbatida no que às saídas para fora do concelho, por motivos de trabalho ou estudo, diz respeito. Contudo, nestas áreas são igualmente as mulheres que utilizam mais frequentemente o transporte público, observando-se nas NUTS, da Grande Lisboa, do Grande Porto e da Península de Setúbal as maiores diferenças entre homens e mulheres relativamente à utilização do transporte público, 11,96%, 11,75% e 12,50% de diferença percentual respectivamente em cada uma das NUTS que integram as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

## 6. GÉNERO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A relação entre o género, o ambiente e o desenvolvimento sustentável é também um desta pesquisa pois os assuntos ambientais não são sempre neutros do ponto de vista do género (Gupta, s.d.). Tal como o género, o ambiente é um tema transversal, o que significa que o impacte ambiental e o impacto de género devem ser avaliados no desenvolvimento das políticas públicas em geral.

Duas linhas de orientação justificam a integração da perspectiva de género no domínio do ambiente: (1) o género é intermediário da relação ambiental, quer na utilização, no conhecimento e na avaliação, e (2) os papéis do género, responsabilidades, expectativas, normas e a divisão do trabalho, moldam todas as formas de relacionamento com o ambiente (entre outros eixos sociais que enformam as relações humanos-ambiente). As diferenças de género manifestam-se em várias relações e interacções ambientais que são evidentes:

- na utilização e gestão de recursos naturais e relações desiguais no relacionamento familiar, na comunidade e em outras esferas que medeiam o acesso das mulheres aos recursos;
- no conhecimento do ambiente e conhecimento de recursos específicos e dos problemas ambientais;
- nas responsabilidades para o auxílio, gestão ou pertença dos recursos, e nos direitos sobre os recursos;
- nas relações com o ambiente, em percepções sobre o ambiente e em percepções dos problemas ambientais;
- na acção e prestação de contas sobre o ambiente.

Na sua maioria, os estudos de género abordam uma perspectiva dupla e recíproca: por um lado, como o género afecta o ambiente; por outro, o estado do ambiente pode ter efeitos díspares em mulheres e homens. O **Quadro 8** mostra apenas alguns dos eventos, instituições e compromissos que marcaram o destaque dado às mulheres na discussão sobre o ambiente e o desenvolvimento.

**Quadro 8. Algumas iniciativas para a introdução da igualdade de género no ambiente e recursos naturais**

<b>Datas</b>	<b>Iniciativa</b>
<b>1984</b>	Na 16ª Assembleia-geral da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN), em Madrid, fizeram-se recomendações relativamente às mulheres e à conservação da natureza e foi estabelecido um grupo de trabalho para promover o envolvimento das mulheres na organização.
<b>1985</b>	3.ª Conferência das Nações Unidas sobre Mulheres, em Nairobi, e lançamento das <i>Nairobi Forward Looking Strategies</i> . Do programa da Conferência fez parte uma secção sobre Mulheres e Ambiente. Durante a conferência foi constituído o <i>UNEP's Senior Women Advisors Group (SWAG)</i> responsável por incorporar o género no Programa Ambiental das Nações Unidas.
<b>1988</b>	No seguimento das recomendações da Assembleia-geral da IUCN, na Costa Rica, foi criado o programa <i>Mulheres e os Recursos Naturais</i> , com o objectivo de desenvolver programas de conservação chamando a atenção para os papéis específicos de homens e mulheres.
<b>1992</b>	Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento, no Rio de Janeiro, onde o secretariado da conferência, em conjunto com o Fundo de Desenvolvimento das Nações Unidas para a Mulher (UNIFEM) e algumas ONG, como a WEDO e a <i>WorldWide</i> , encarregaram-se de divulgar um conjunto de actividades que foram de encontro às conclusões de Nairobi, propondo que se considerassem relacionados o desenvolvimento sustentável e o incremento do poder das mulheres. Da Conferência do Rio, resulta a Agenda 21 e no seu Capítulo 24 - <i>Global Action for Women Towards Sustainable Development</i> - contempla uma maior participação das mulheres em todos os níveis governamentais e em todas as agências das Nações Unidas relacionadas com o desenvolvimento sustentável.
<b>1995</b>	4.ª Conferência das Nações Unidas sobre Mulheres, em Pequim e criação da <i>Beijing Platform for Action</i> . Na secção K, sobre mulheres e ambiente, está redigido: as mulheres têm um papel essencial nos padrões de consumo e produção sustentáveis e abordagens à gestão dos recursos naturais.
<b>2000</b>	Cimeira do Milénio, em Nova Iorque e consequente definição dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio: <i>promover a igualdade de género e o empoderamento das mulheres como formas de combater a pobreza, a fome e as doenças e estimular o desenvolvimento sustentável</i> .
<b>2002</b>	Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável e definição da Declaração de Joanesburgo (Princípio 20 onde se afirma o compromisso em assegurar o <i>empoderamento</i> e a emancipação das mulheres, e a integração da igualdade de género em todas as actividades da Agenda 21, dos objectivos do Milénio e do Plano de Implementação de Joanesburgo.
<b>2004</b>	1ª Conferência <i>Women as the Voice for the Environment</i> , em Nairobi. Identificação de áreas prioritárias: aspectos do género das alterações climáticas, género no interface do conflito e do ambiente, saúde ambiental e género, género e ambiente urbano, e reforço das ligações local-global com particular ênfase no papel da mulher indígena.
<b>2005</b>	A Comissão sobre o Status das Mulheres (CSW – <i>Commission on the Status for Women</i> ), uma comissão funcional da Comissão Económica e Social das Nações Unidas, tem como objectivo promover a igualdade de género e o avanço dos direitos humanos das mulheres. O Relatório Final da 49ª Sessão da CSW, no Anexo V refere a ausência de dados e falhas metodológicas na recolha de informação acerca da participação económica das mulheres na gestão do ambiente e recursos naturais. No Anexo VI a discriminação das mulheres indígenas é apresentada, sobretudo destacadas a extrema pobreza, a discriminação estrutural e a degradação do ambiente e dos habitats naturais que exacerbaram a posição desvantajosa das mulheres indígenas.
<b>2008</b>	A CSW na 52ª Sessão, incentiva as instituições governamentais e não governamentais a apoiarem a produção de reformas para dar às mulheres acesso pleno aos recursos económicos, incluindo o direito à herança a propriedade de terra, de recursos naturais e tecnologias apropriadas.

Fonte: [http://www.unep.org/gender\\_env/Historical\\_background/index.asp](http://www.unep.org/gender_env/Historical_background/index.asp)

De acordo com o Banco Mundial, as mulheres detêm um importante papel na gestão e conservação de recursos naturais e frequentemente possuem um conhecimento profundo acerca do ambiente. Já em

1970, a economista dinamarquesa Ester Böserup escrevia, a propósito dos países em desenvolvimento, acerca do papel das mulheres na modernização da agricultura e no desenvolvimento da economia (*Woman's Role in Economic Development*, Londres, Earthscan); foi todavia na década seguinte que governos e instituições de desenvolvimento tomaram consciência da necessidade de considerar a análise de género nos programas de gestão de recursos naturais.

Apesar de numa primeira análise a relação entre a sociedade humana e o ambiente físico parecer neutra do ponto de vista do género e da classe social - afectando de uma forma semelhante todos, ricos e pobres, mulheres e homens - numa análise mais profunda, é visível que esta relação não é neutra. Com efeito, a construção sociocultural das relações entre homens e mulheres revela ligações diferenciadas entre o ambiente e cada um dos sexos. Em meados dos anos 80 organizações como o *Centro para a Ciência e o Ambiente*, na Índia, reportavam as consequências específicas da degradação ambiental sobre as mulheres indianas.

Desde então, considerável atenção tem sido devotada aos diferentes papéis das mulheres e homens na preservação do ambiente e esforços extensos têm sido feitos para identificar os efeitos da crise do ambiente nas mulheres. Em 1985 no workshop das ONG que decorreu paralelamente à 1ª Conferência sobre as Mulheres, em Nairobi, reconheceu-se que o tema “mulheres e desenvolvimento” e o “ambiente” estavam interligados e deviam ser incorporados no planeamento. Desde então, diversas convenções e acordos internacionais foram adoptados neste sentido.

Na Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento, em 1992, nasceu um importante documento sobre desenvolvimento, a Agenda 21, que no seu Capítulo 24, intitulado Acção Mundial pela Mulher, com vista a um desenvolvimento sustentável e equitativo, endossa vários documentos, planos de acção e convenções para a integração da mulher nas actividades relacionadas ao desenvolvimento sustentável.

Em 1995, na Conferência das Nações Unidas sobre as Mulheres, em Nairobi, e em especial com as *estratégias pró-activas desta conferência*, foram estabelecidas as ligações ao nível global, entre os assuntos de género e o ambiente e duas direcções de investigação convergiram: “género e desenvolvimento” com o “ambiente e desenvolvimento sustentável”. Anteriormente, em 1992, haviam-se formado redes temáticas para estudar o género (género e: alterações climáticas, energia sustentável, aliança para a água, biodiversidade); estes grupos foram instrumentais para integrar o género em sectores específicos e deram voz às mulheres nestas áreas. Outras redes regionais, em especial no contexto europeu, contribuíram para a integração de estudos de género nas questões ambientais, como é o caso das *Mulheres na Europa para um futuro Comum*.

Em 2004, os participantes na Conferência WAVE (*Women as the Voice for the Environment - Assembleia Global das Mulheres*, em Nairobi, Programa das Nações Unidas para a Protecção Ambiental) identificaram os seguintes requisitos para o *mainstreaming* de género no ambiente: vontade política, adaptações internacionais, informação acessível, aumento da capacidade de liderança das mulheres e acordos internacionais sensíveis ao género e o ambiente.

Os estudos, debates e resultados (cartas, recomendações, declarações e agendas) das conferências mundiais sobre os direitos da mulher foram primordiais neste processo evolutivo. Todos estes avanços colocaram em destaque na agenda política de muitos países a igualdade de género associada aos principais temas ambientais, e as mulheres têm vindo a destacar-se com actuações em prol da preservação do ambiente e do desenvolvimento sustentável.

## 6.1 Evolução dos modelos de interpretação da relação género-ambiente

O ambiente afirmou-se como um tema central no enfoque político, económico e social nos últimos 40 anos. O seu interesse decorre da crescente tomada de consciência da seriedade dos problemas ambientais. Até aos anos 60, o ambiente era uma área de investigação das ciências naturais e 20 anos depois compreendeu-se que as relações entre os humanos e o ambiente não eram neutras, argumentando-se também que a crise ambiental afecta mais as mulheres do que os homens. Compreender as relações que as mulheres e homens estabelecem com o ambiente tornou-se assim essencial para desenvolver soluções de utilização de recursos mais sustentáveis.

De acordo com Nieves Rico (1998) existem três grandes grupos de orientações nos estudos que procuram encontrar relações entre o “género e o ambiente”, que por si também reflectem uma evolução temporal das tendências de pensamento:

- A abordagem *ecofeminista*<sup>13</sup> assume variadas formas, porém, uma característica distintiva é a forma como se conceptualiza a relação mulher/natureza, mantendo-se a ideia de que há uma forte conexão entre ambas, dada a relação especial derivadas das suas características biológicas e culturais que lhe permitem um conhecimento especial sobre a natureza e a sua propensão “natural” e percepção social para proteger o ambiente. Apesar do impacto desta linha de pensamento não é hoje claro que contributo efectivo terá dado - para além de alimentar aceso debate - para o desenvolvimento de políticas públicas que melhorem a situação das mulheres.
- A abordagem centrada na *mulher e o desenvolvimento* tem tido largo acolhimento nas Organizações Não Governamentais e também se associa à ideia debatida desde há muito por filósofos, sociólogos e antropólogos, da afinidade especial das mulheres com a natureza. As mulheres têm como intuito proteger a natureza e distinguem-se pelo seu altruísmo, do qual

---

<sup>13</sup> O *ecofeminismo* originou-se a partir de diversos movimentos sociais (de mulheres, pacifista e ambiental) no final da década de 1970. Simboliza a síntese do ambientalismo (ou mesmo da ecologia) e feminismo e é um termo originalmente usado por Françoise d'Eaubonne (francesa feminista) em 1974 e, mais tarde foi aplicado à raiz do *Movimento Chipko* na Índia e no *Women's Pentagon Action* nos Estados Unidos da América (<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ecofeminismo>).

resulta serem frequentemente voluntárias para defender causas ambientalistas. Esta visão acentua o potencial papel das mulheres como administradoras, gestoras dos recursos naturais no quotidiano, o que leva à defesa da inclusão da mulher nos programas e políticas ambientais, já que os seus problemas podem ser isolados, solucionados e avaliados separadamente. No entanto estas abordagens não têm sido bem sucedidas no desenvolvimento do *mainstreaming* de género.

- Durante os anos 90 impôs-se a abordagem *género, ambiente e desenvolvimento sustentável*, que mantém que a discriminação que afecta as mulheres se expressa na sociedade através da: (i) divisão do trabalho por sexo; (ii) desigualdade do entre sexos em termos do acesso aos recursos produtivos e seus benefícios e (iii) limitações na participação nos processos de decisão e acesso a várias formas de poder público. Deste ponto de vista, o género é encarado como um dos “agentes” que intervêm nas relações que mulheres e homens estabelecem com o ambiente. Partindo do conceito de género, produz-se uma profunda mudança na forma como o objecto de estudo é delimitado, pois o cerne da discussão já não se coloca exclusivamente sobre as mulheres, mas nas relações sociais que estabelecem e o sistema de poder no qual estão incorporadas. O “feminismo” que predominava nas orientações anteriores é preterido a favor da identificação das diferenças que existem entre mulheres através da ênfase da natureza social, histórica e cultural dos processos de subordinação em que estão envolvidas.

Não está provado que homens ou mulheres tenham uma “predisposição natural” para a protecção ambiental, muito embora inúmeras abordagens *ecofeministas* procurem demonstrar a proximidade especial das mulheres à *natureza-mãe* e, por isso, distinguem o papel das mulheres como as principais gestoras ambientais (Leach, 1992; Westermann *et. al.*, 2005). Esta perspectiva retrata as mulheres, como próximas da natureza, já que os seus modos de vida, valores e saberes se relacionam com a produção de alimentos, plantação de árvores, recolha de plantas medicinais - actividades habitualmente relacionadas com a sobrevivência familiar e não remuneradas, com grande expressão nos países em vias de desenvolvimento.

Menos deterministas do ponto de vista biológico, são os estudos que argumentam sobre as diferenças de género em actividades de protecção e gestão ambiental não serem devidas à proximidade biológica das mulheres à natureza, mas a identidades dinâmicas e complexas, em que homens e mulheres experienciam interesses partilhados e demarcados, o que leva a análises de género equacionadas à luz das **relações sociais**. Neste enquadramento, a relação entre a mulher e a natureza é frequentemente abordada em termos da crescente dependência das mulheres, sobretudo do mundo rural sobre os recursos naturais devido à sua pobreza extrema, o que tem sido designado por *feminização da pobreza*. Com efeito, muitos autores notam que as mulheres pobres são mais vulneráveis, já que o seu desempenho no seio familiar as faz responsáveis pela água, energia e alimentos, colocando-as mais directamente dependentes no seu quotidiano dos recursos primários.

Tem por isso sido apontada a divisão do trabalho doméstico e as respectivas responsabilidades acrescidas das mulheres no aprovisionamento dos recursos essenciais à sobrevivência do lar, tal como água e madeira, entre outros combustíveis, que identifica a mulher como quem mais depende dos recursos naturais, bem como mais vulnerável aos efeitos negativos da vida rural e da degradação da natureza. Por exemplo, estudos realizados em sociedades asiáticas demonstram que as operações relacionadas com transacções e comércio são realizadas por homens enquanto a selecção, armazenagem de sementes e a plantação nos campos são tarefas desempenhadas pelas mulheres (Sahai, 2004). Este tipo de perspectiva coloca a ênfase na divisão do trabalho que é influenciada pelas características dos sexos, pelo controlo dos recursos e pelas relações sociais, nas quais as relações de produção e de uso de recursos estão imbricadas (Leach, 1992). Porém se sofrem mais com a crise ambiental, as mulheres são potencialmente as que um mais valioso contributo podem dar para as soluções da crise pelo seu papel na gestão dos recursos primários, donde a importância da sua participação em todos os níveis de planeamento territorial.

Outros estudos alicerçados no estudo das relações sociais chamam a atenção para as diferentes qualidades e tipos de capital social das mulheres e homens, no que respeita às suas redes, valores e conflitos. Por exemplo, as mulheres têm relações mais informais e de amizade do que os homens, que tendem a relacionar-se em redes mais formais.

Outros sugerem que as mulheres exibem um comportamento mais colaborativo do que os homens, devido a um maior altruísmo e interdependência, o que diferencia comportamentos e atitudes em relação à protecção da natureza (Westermann *et. al.*, 2005). Em suma, as relações de género têm sido identificadas em estudos científicos como determinantes fundamentais na capacidade para actuar individual ou colectivamente na gestão dos recursos naturais. Westermann *et. al.* (2005) concluem que as mulheres tendem a construir um maior capital social do que os homens, isto é, relações sociais e redes baseadas em normas de colaboração e gestão de conflito, o que confere peso à ideia de que valorizam a colaboração e o altruísmo na resolução de conflitos. Recomendam por isso que seja estudada a importância da presença de mulheres em actividades de gestão colectiva de recursos naturais.

Estudos vários desenvolvidos sobretudo por organizações internacionais (UNDP, WEDO, UNESCO IUCN, FAO, ...) apontam para as relações de poder entre os sexos: a construção social do género e a atribuição de responsabilidades e expectativas são factores distintivos na determinação das relações humanas com o ambiente físico. O acesso ao controlo dos recursos naturais de boa qualidade (solo arável, floresta e água) é um importante indicador da posição social e de género (Westermann *et. al.*, 2005; Dankelman, s.d.). O mesmo se pode afirmar para outros factores: controlo dos meios de produção, rendimento e crédito, tecnologia apropriada, educação, cultura de participação activa, *status* e liberdade de organização.

De acordo com o *ecofeminismo*, a relação entre a mulher e o ambiente deve ser vista como estruturada pelo género e classe/casta/organização da produção e distribuição. Nesta perspectiva, Agarwal (1992)

apela para a necessidade de mudar a actual divisão do trabalho e o acesso aos recursos, no sentido de diminuir os efeitos das desigualdades de género/classe na mudança ambiental. Assim a posição da mulher pode ser melhorada pelo maior controlo sobre os recursos, pela redistribuição de papéis e mudança de estereótipos. Apela ainda para os direitos das mulheres aos recursos e a uma maior participação nas decisões políticas e nos processos técnicos.

São cada vez mais abundantes as publicações que argumentam que as mulheres não são um grupo homogéneo, o que justifica a necessidade de estudar as relações materiais de diferentes grupos de mulheres em relação ao ambiente e entre si. Certos factores como a classe, casta, etnia, idade, país e afiliação sociocultural podem ser determinantes no tipo de relação ambiental: na mesma comunidade, mulheres de diversas castas têm papéis diferenciados e posições e o mesmo se aplica a mulheres em meio rural e urbano. A posição de uma mulher de uma tribo nómada pode ser completamente diversa da sua vizinha sedentária. Inúmeras publicações procuram demonstrar.

## 6.2 Género e desenvolvimento sustentável

Dos muitos estudos e experiências trocadas entre especialistas, o género, enquanto construção social, enforma o acesso aos recursos naturais e às arenas de decisão. Por exemplo, os diversos regimes de direitos de propriedade e a incapacitação das mulheres em se exprimirem nestas matérias constituem barreiras que devem ser estudadas e ultrapassadas. Por outro lado, as considerações de género na gestão dos recursos naturais podem ser muito eficazes ao nível local, e em determinadas realidades socioeconómicas, mas não necessariamente em todos os níveis territoriais e de desenvolvimento.

De um modo geral, o contexto cultural indicia como os homens e as mulheres enfrentam diferentes desafios relacionados com o ambiente, de acordo com as responsabilidades, relações, papéis, oportunidades e constrangimentos. É daí resultante que as políticas, programas e projectos, relacionados em especial com a actividade agrícola e a preservação da biodiversidade, falhem sistematicamente em reconhecer as necessidades particulares das mulheres e dos homens e a sua contribuição específica para a utilização sustentável dos recursos naturais (Aguilar, 2006b). Aguillar et al. 2002, propõem a desmistificação da noção comum de que os homens são aqueles que possuem o conhecimento científico, enquanto as mulheres o conhecimento prático.

O combate à deflorestação, à perda da biodiversidade e à desertificação<sup>14</sup> pode ser mais eficaz olhando para diferentes conhecimentos associados ao género. Incorporando nas políticas, programas e projectos a perspectiva de género, ganhos substanciais no combate à desertificação e à insegurança alimentar poderão ser promovidos, nomeadamente através de uma melhor compreensão das necessidades e preocupações das mulheres e homens. Estudos diversos, aplicados sobretudo à África e Ásia, mostram

---

<sup>14</sup> A desertificação entendida como o processo de alteração de terra arável em solo improdutivo ou deserto.

que o resultado será um desenvolvimento mais equitativo e sustentável, baseado na participação igual, no conhecimento pleno dos recursos naturais locais e assente em factores ecológicos e socioculturais. Sahai (2004) conclui que as mulheres tendem a desempenhar um papel de liderança na conservação das terras aráveis e outros recursos naturais, enquanto os homens convertem estes bens em moeda. As mulheres são tradicionalmente cuidadosas com a preservação genética das espécies agrícolas pelo que, num quadro de sustentabilidade, o seu conhecimento das condições vegetativas e reprodutivas das plantas é uma base essencial para planear o futuro. Estudos diversos reforçam esta ideia e revelam que as mulheres detêm conhecimentos específicos, por exemplo, acerca de plantas medicinais, como acontece no vale de Kanak no Paquistão, onde mulheres de comunidades rurais identificaram 35 plantas medicinais usadas frequentemente e cuja produção não é controlada pelos homens (Dankelman, s.d.). Aguilar (2006b), refere um estudo efectuado na Serra Leoa, onde as mulheres conseguiram enumerar 31 utilizações diferentes de plantas, enquanto os homens enumeraram 8 usos diferentes, demonstrando como homens e mulheres detêm conhecimentos diversos sobre os recursos biológicos.

Os recursos do solo e a água formam a base dos sistemas agrícolas e biológicos e a sua preservação é crucial à produção alimentar e à protecção da biodiversidade. Por isso, conhecimentos, técnicas e prioridades das comunidades locais, devem ser estudados com atenção, no sentido de uma aprendizagem para projectar o desenvolvimento sustentável e garantir uma participação equitativa de mulheres e homens nos processos de planeamento e de tomada de decisão. Veja-se o caso de mulheres no Irão que revelaram conhecimentos sofisticados em tecnologias para produção agrícola, como a produção alimentar em túneis, construídos debaixo do deserto de Yazd (Dankelman, s.d.).

A consciência destes factos levou a que no preâmbulo da Convenção sobre a Diversidade Biológica<sup>15</sup> se reconhecesse a importância do papel central das mulheres na conservação da biodiversidade, bem como na Agenda 21, onde se enfatiza a necessidade de fortalecer o envolvimento das mulheres na gestão dos ecossistemas naturais e no controlo da degradação biológica (UNEP, 2006). Estes documentos entre outros publicados, por exemplo, pela FAO, evidenciam o reconhecimento do papel das mulheres em áreas rurais dos países em desenvolvimento como sendo a chave para muitos sistemas agrícolas do planeta para a produção alimentar, selecção de sementes e protecção da biodiversidade (Sahai, 2004). Chama-se, todavia, a atenção para estudos que apontam para a política internacional de patentes, actualmente dominada por multinacionais farmacêuticas, como limitadora das competências das mulheres para preservarem e plantarem variedades de sementes locais para alimentação, aquecimento e rituais (Sahai, 2004).

As discussões sobre o género, ambiente e desenvolvimento sustentável são alimentadas pelas polémicas acerca de problemas como a desflorestação, a desertificação, a escassez crescente de combustíveis e de água potável, que em certas partes do mundo afectam essencialmente as mulheres e reforçam a sua pobreza. Os esforços da comunidade internacional para “recuperar o ambiente deteriorado” têm conduzido ao debate sobre o ambientalismo e o activismo que estimulam os países em desenvolvimento

---

<sup>15</sup> Esta convenção afirma os direitos soberanos das nações sobre os seus recursos biológicos, apela para a conservação da biodiversidade e o uso sustentável dos seus componentes e uma justa e equitativa partilha dos benefícios da sua utilização.

e os países desenvolvidos a trabalharem sobre a análise de género e o ambiente simultaneamente aos níveis local, nacional e internacional. Do ponto de vista da sustentabilidade, a reflexão atende sobretudo ao papel das mulheres nos assuntos ambientais bem como os traços culturais das comunidades que beneficiam a sustentabilidade.

Assim, porque homens e mulheres assumem diferentes papéis na família, na comunidade e no mercado de trabalho, também têm diferentes prioridades individuais, sobretudo quando se trata da protecção ambiental ao nível local. Homens e mulheres experienciam diferentes interacções com o ambiente que apresenta a cada um distintas oportunidades. Além do mais, no que respeita ao ambiente e sua valorização, é provável que mulheres e homens adoptem diferentes estratégias e sejam fonte de diversos tipos de conhecimento. Alguns exemplos destas diferenças incluem:

- Para as mulheres com papéis duplos, produtivos e reprodutivos, as pressões do tempo forçam práticas pouco sustentáveis de deposição e reciclagem de resíduos.
- As atitudes tradicionais em torno da masculinidade tornam os homens menos sensíveis e disponíveis para práticas sustentáveis em termos do uso dos automóveis, que lhes dá *status* profissional.

Hoje, mais do que no passado, há uma consciência de que “género e desenvolvimento sustentável” têm em comum uma visão menos vertical e mais horizontal, mais integrada e equilibrada. A ideia da *mãe natureza* celebrando uma ligação essencial entre ambas, estabelecendo uma ligação do corpo biológico ao ambiente biofísico, foi superada e tem evoluído para uma visão mais ampla, holística e sistémica. Hoje a perspectiva foi ampliada para incorporar questões de ordem cultural como fundamentais para o desenvolvimento sustentável (Sawyer, 2003).

### **6.3 Dimensões de género nas políticas e programas ambientais**

A gestão ambiental tem sido vista crescentemente como uma componente vital das políticas públicas de ambiente. Muitas das conferências das Nações Unidas nos anos 90, incluindo a Conferência do Rio, em 1992, e a 4ª Conferência Mundial sobre as Mulheres em Pequim, em 1995, colocam em destaque os contributos das mulheres para a gestão ambiental e propõem acções para reforçar o seu papel nas decisões políticas nestas matérias. Na 4ª Conferência Mundial sobre as Mulheres, em Pequim, recomenda-se o aumento da participação e liderança das mulheres como parte de uma abordagem a uma gestão ambiental holística, multidisciplinar, intersectorial e sustentável (**Caixa 3**).

Apesar destes apelos aos governos, a participação das mulheres na formulação, planeamento e execução das políticas ambientais não tem aumentado como era esperado em todos os níveis, sobretudo nos fóruns onde as políticas nacionais e internacionais são determinadas. Onde as mulheres mais têm

contribuído para a gestão ambiental é sobretudo ao nível local. Em alguns países, como a Ucrânia, Bangladesh, Rússia e México as mulheres têm sido pró-activas no planeamento de água potável. Juntaram-se em grupos e cooperativas para mobilizar as comunidades e os recursos para resolver problemas urgentes em áreas industriais e conservar e proteger as suas fontes de água potável (Sass, 2002).

### Caixa 3

De entre as acções a serem tomadas, a **Plataforma de Acção** propõe aos governos que:

- assegurem oportunidades para as mulheres, incluindo as mulheres indígenas, em participar em todas as decisões ambientais em todos os níveis;
- facilitem o acesso das mulheres à informação e educação, aumentando o seu conhecimentos, especializações e oportunidades para participar em decisões ambientais;
- tomem medidas que integrem a perspectiva de género no desenho e implementação de, entre outras coisas, mecanismos de gestão dos recursos ambientalmente sãos e sustentáveis, técnicas de produção e infra-estruturas de desenvolvimento em áreas rurais e urbanas.

1995, 4ª Conferência Mundial sobre as Mulheres, Pequim  
*Plataforma de Acção, Capítulo 4: Mulheres e Desenvolvimento*

A participação limitada nos meios de decisão implica que factores como as perspectivas, conhecimentos, necessidades e propostas de soluções são ignorados. Por exemplo, em El Salvador, os líderes locais colocaram restrições na recolha de madeira nas áreas costeiras e nas pescas em estuários, num esforço em conservar os frágeis sistemas de mangais. Nestas áreas a maioria dos homens pesca em alto mar enquanto as mulheres recolhem madeira para combustível e pescam na costa e nos estuários. As mulheres não foram consultadas quando estas decisões proibitivas foram tomadas, contudo são as mais afectadas por estas restrições. Valorizando a sobrevivência quotidiana sobre possíveis penalizações, as mulheres continuaram “secretamente” as suas práticas de pesca e de recolha de combustível.

Existem certos conhecimentos de base que as mulheres detêm em consequência das suas actividades quotidianas que merecem um melhor acolhimento. No Brasil, pesquisas etno-botânicas conduzidas no Parque Nacional de Jaú concluíram que as mulheres detêm diferentes conhecimentos sobre as propriedades das espécies locais, enquanto os tradicionais “homens da medicina” conheciam outras. Conhecer e incorporar os conhecimentos valorizados pelas mulheres, em diferentes circunstâncias socioeconómicas, pode significar uma ajuda importante em intervenções mais sustentáveis.

O acesso ao controlo sobre os recursos joga um importante papel na discriminação das mulheres. A maioria da pessoas que vive em condições de extrema pobreza (<1dollar/dia) são mulheres, dependentes directamente de recursos primários. O seu *status* social – sobretudo em países em desenvolvimento - impede-as de ter direitos de propriedade e, por isso, um acesso seguro e independente ao solo e seus recursos, o que leva a práticas menos sustentáveis. Não tendo incentivos a gastar tempo e a investir na conservação dos solos, a garantia do seu alimento em áreas inseguras conduz a práticas agrícolas menos sustentáveis. No Zimbabué, estudos demonstraram que onde as mulheres são alvo de discriminação e por isso não têm garantias de alimento assegurado, tendem a não plantar árvores para seu sustento, para fins medicinais ou combustível (Sass, 2002).

Os papéis e responsabilidades são também um factor crítico. Estudos realizados na Costa do Marfim demonstram que o tempo gasto em tarefas quotidianas pelos homens e mulheres exprime diferentes responsabilidades. As mulheres trabalham dentro e fora da casa, os homens quase exclusivamente fora de casa. As mulheres cozinham, tratam da manutenção do lar, recolhem água e madeira para combustível; os homens recolhem alimentos e caçam, mantêm as ferramentas de trabalho, da caça e pesca.

Em síntese, os pontos de vista enunciados colocam as relações de género nos contextos concretos dos países e regiões, tendo em linha de conta a economia política do desenvolvimento e o modo como esta influencia o “sistema género-ambiente”, e presta particular atenção ao modo como os danos ambientais afectam sobretudo as mulheres em territórios pobres. O papel da mulher é um factor-chave nos processos que são reconhecidos como agentes de intermediação na relação entre o desenvolvimento sustentável e o ambiente, tal como o são o crescimento populacional, migrações, organização familiar do trabalho, padrões de produção e consumo e desigual distribuição do poder económico, político e tecnológico. Nesta óptica as mulheres são mais vulneráveis às mudanças ambientais, mas também a sua experiência e criatividade, no uso e consumo de recursos naturais, permitem-lhes conhecer mecanismos de sustentabilidade; do mesmo modo, existem também casos em que as mulheres são instrumentais no dano ambiental (Nieves Rico, 1998).

Este tipo de abordagem considera as relações sociais de produção e de poder, no que respeita ao acesso diferenciado aos recursos, as características específicas culturais e as identidades de género em processos socioeconómicos em mudança que os países e regiões atravessam actualmente. Neste posicionamento, o factor de género deve não apenas ser incluído no planeamento ao nível local dos recursos naturais, mas também nas tendências globais e no modo como estas afectam a situação social das mulheres e homens. Assim, a análise de género pode dar um importante contributo na interpretação das mudanças que estão a ocorrer nas relações género-ambiente derivadas de processos político-económicos emergentes e nos tipos de negociação que estão a surgir. Por outras palavras, a análise de género pode ser útil na avaliação dos impactos nas mulheres e homens que os países experienciam face à globalização, descentralização e modernização (Nieves Rico, 1998).

Através de estudos de percepção efectuados em diversas ilhas do Pacífico, Seniloli *et. al.* (2002) demonstram que a posição e atitudes das mulheres e homens são um reflexo da divisão do trabalho por sexo e que os papéis desempenhados por mulheres e homens se alteram com o desenvolvimento económico. Por exemplo, o facto de as mulheres não possuírem terras inibe o desenvolvimento da economia e os valores culturais influenciam diferentes papéis das mulheres e dos homens, como acontece nas Ilhas Tonga, Vava'u, onde os homens são tradicionalmente responsáveis pela agricultura e actividades de comércio relacionadas, e as mulheres respondem perante as tarefas domésticas, artesanato e agricultura de subsistência familiar. Ali os serviços prestados à agricultura favorecem os homens, que preferem negociar entre si, são possuidores legítimos das terras, o que raramente acontece com as mulheres e, por isso, têm facilitado o acesso ao crédito. Políticas de incentivo à incorporação das mulheres de Vava'u na cultura de baunilha resultaram na redefinição do seu papel na

economia local; hoje estão inseridas, sazonalmente, no processo de produção da baunilha, dedicando-se a tarefas que vão desde a polinização das flores, tratamento das vagens e vendendo o produto nos mercados locais. Fortalecendo a sua posição económica e social, já que este trabalho adicional é pago, foi-lhes facilitado acesso ao crédito e assim fortalecido o seu rendimento e autonomia (Seniloli *et. al.*, 2002). Neste contexto, as lições aprendidas nas ilhas remetem para recomendações de inclusão das mulheres, e dos valores culturais, em todos os estádios de desenvolvimento de projectos.

Muitos casos de reformas económicas levadas a cabo pelos governos têm conduzido ao acentuar das desigualdades de género. O exemplo das reformas vietnamitas (conhecidas por *doi moi*) é ilustrativo destas consequências, pois ao criarem novas oportunidades para muitos, numa perspectiva de género, elas foram diferenciadas e prejudicaram em geral as populações locais, e em particular as mulheres pobres. Em resultado da privatização dos recursos da aquacultura e das alterações no acesso e controlo sobre os recursos dos mangais no Vietname do Norte, homens e mulheres foram afectados e surgiram conflitos entre aqueles que podem capturar os seus recursos e os que perderam esse benefício. A legalização da exploração destes recursos por empresas privadas destituiu as famílias pobres, sobretudo as mulheres e raparigas, de acesso a recursos dos quais dependem no seu quotidiano (Hue, 2006).

Estudos como o anterior levam a uma outra perspectiva que coloca o enfoque no papel activo das mulheres no sector económico e como consumidoras de recursos e o modo como são afectadas pelas falhas das políticas económicas e ambientais. Como orientação de política, esta escola de pensamento defende que não basta desenhar políticas e programas para as mulheres, elas devem também estar incluídas no próprio desenho das estratégias de desenvolvimento - bem como os homens -, estratégias essas que beneficiem as posições das mulheres em relação aos homens e a qualidade do ambiente.

Os assuntos de género são matéria relacionada com o ambiente, pelo que são assunto ambiental, e este inclui domínios como a desflorestação (nos países tropicais regista-se uma perda de 100 espécies por dia), a disponibilidade decrescente de água, a desertificação, a erosão dos solos, inundações, e redução da biodiversidade e da produtividade agrícola (Martin, 2006). Estes problemas colocam-se com especial pertinência nos países em desenvolvimento. Estudos recentes têm colocado cada vez mais a tónica nas relações socioculturais, económicas e de poder entre os sexos, como condicionadoras do acesso e das práticas diferenciadas de homens e mulheres na sua relação com o ambiente e os recursos naturais, que por sua vez conduzem a atitudes e comportamentos com impactes negativos na qualidade de vida das comunidades (PRB, 2001).

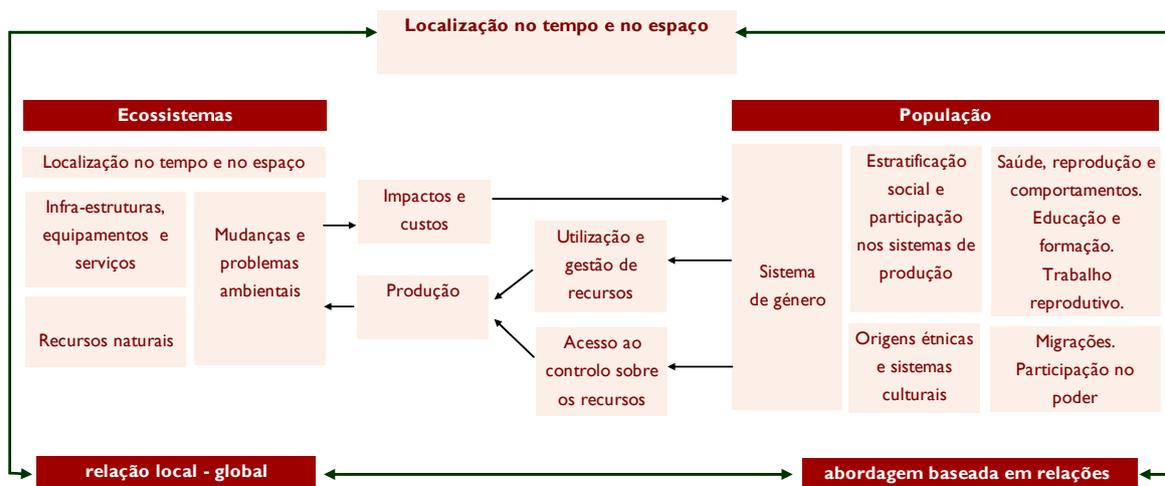
Na Europa e EUA as mulheres lutam hoje sobretudo contra as bases psicológicas, sociais e culturais discriminatórias, mas nos países em desenvolvimento a luta coloca-se ao nível do combate à pobreza e subordinação das mulheres em contextos étnicos, religiosos e culturais específicos. De acordo com Lwanga (2001), muitas nações, inspiradas no processo de Pequim, têm vindo a alterar o seu *modus operandi* no que concerne à participação das mulheres em instituições políticas e nos processos de planeamento. A autora sublinha porém que, apesar de alterações positivas em termos de políticas e de nova legislação, as condições gerais das mulheres nos países em desenvolvimento não têm mudado

muito, nem as disparidades de género se alteraram significativamente. Em seu entender, se a globalização criou novas oportunidades, estas proporcionaram igualmente perda de controlo ao nível local, de experiências, valores e culturas, prejudicando os valores da solidariedade e coesão social (Lwanga, 2001).

Em 2006, o Ministério de Desenvolvimento Sustentável da Suécia apresentou um estudo para aprofundar o conhecimento sobre se as diferentes tarefas desempenhadas em casa e no trabalho levam os homens e as mulheres a padrões de produção e consumo diferenciados, o que conduz a valores e estilos de vida próprios. O estudo informa acerca das necessidades em aprofundar o conhecimento e em encetar uma acção estratégica acerca de (Johnsson-Latham, 2006):

- como os diferentes papéis sociais afectam as diferenças gerais dos padrões de produção e de consumo entre homens e mulheres e se estes expressam excesso (homens)/défice (mulheres) de consumo, resultando em relações de subordinação e de falta de escolhas;
- as causas dessas diferenças, tais como (i) papéis desempenhados, trabalho remunerado/não remunerado, direitos e contextos socioeconómicos, pobreza prolongada, tempos de lazer e (ii) percepções e prioridades relacionadas com o bem-estar e estilo de vida;
- exemplos ilustrativos das diferenças de género em áreas como transportes e ambiente (poluição, alterações climáticas).

Em síntese, a pertinência dos estudos e relatórios sobre a relação género-ambiente que informam as decisões políticas, depende da habilidade em distinguir a natureza das relações sociais e culturais, sistemas de produção, localização espacial (ambiente rural ou urbano, países industrializados, países em desenvolvimento, etc.), infra-estruturas físicas e equipamentos, recursos naturais, etc. Esta é a base da compreensão da origem dos obstáculos concretos quando a relação género-ambiente é estabelecida (Figura 11).



Fonte: adaptado de UN, 1998, Nieves Rico, *Gender, the Environment and the Sustainability of Development*

**Figura 11. Relações género-ambiente**

No sentido de clarificar as abordagens, as considerações que se apresentam de seguida servem apenas de orientação para critérios importantes a considerar nos estudos de género e ambiente (Nieves Rico, 1998):

- localização no espaço e tempo: o ambiente é uma abstracção, é validado e objectivado num determinado contexto histórico e geográfico, onde as relações entre homens e mulheres têm um carácter histórico e assumem formas próprias derivadas das especificidades dos territórios em particular;
- relação local-global: contribuição dos processos locais para os problemas ambientais com impacte global e efeitos dos processos globais em determinadas unidades territoriais;
- relações entre os grupos humanos e os impactes ambientais: as sociedades humanas são afectadas pela cooperação, competição, conflito e poder, constituindo uma matriz complexa e diversa de relações humanas entre si e com o ambiente.

## 6.4 Género e energia

Em muitas partes do mundo, mormente em África e na Ásia, o desenvolvimento é frequentemente limitado pela falta de disponibilidade de energia, tais como na iluminação e no aquecimento dos edifícios e de água, refrigeração, energia mecânica para pequenos equipamentos domésticos, transporte de água potável, informação e comunicações... (UNDP, 2000; 2004). À falta de acesso aos serviços de energia dá-se a designação de *pobreza energética*, uma condição que tem efeitos desproporcionais, sobretudo em mulheres que são as utilizadoras e consumidoras mais significativas de combustíveis tradicionais (madeira, resíduos agrícolas, etc.). Este tipo de enfoque é pertinente nos países em desenvolvimento, onde as mulheres são particularmente afectadas pela falta de serviços adequados de energia, devido ao seu papel tradicional no seio familiar e ao seu baixo *status* social e político.

Ao aumentar o conhecimento das diferenças nas formas como homens e mulheres usam a energia em várias culturas e locais, confere-se maior eficácia a programas de combate à pobreza, a projectos de eficiência energética, a estratégias de desenvolvimento. Nesta óptica, o acesso à energia é um requisito essencial do crescimento económico, da redução da pobreza e do desenvolvimento sustentável. As necessidades específicas das mulheres e dos homens devem, por isso, ser abordadas em políticas, nos planos e em projectos. Durante muitos anos, projectos para sistemas energéticos foram “cegos” perante as desigualdades de género (ignorando as diferenças nos padrões de produção e consumo energético), o que em muitos dos países, sobretudo nos em desenvolvimento, conduziu ao fracasso dos seus resultados (Aguilar, 2006c).

A abordagem “género e energia” no planeamento (considerando as diferentes necessidades de homens e mulheres no sentido de adequar o aprovisionamento dos serviços de energia às tecnologias energéticas), para o combate à fome e pobreza extrema, será uma das vias possíveis para concretizar os *Objectivos do Milénio*, aprovados em 2000, na Assembleia-geral das Nações Unidas. Com efeito, aproximadamente 2 mil milhões de pessoas no mundo não possuem electricidade (UNDP, 2004: 8). Cerca do mesmo número necessita de combustíveis tradicionais, tais como madeira, carvão, estrume e resíduos da agricultura, para cozinhar e aquecimento e as mulheres são o garante do seu “aprovisionamento”. Nos países em desenvolvimento, a rede pública eléctrica não chega a muitas áreas rurais e urbanas pobres, não é suficiente para a iluminação pública, nem existe adequada distribuição de gás ou de outros combustíveis para cozinhar e para aquecimento doméstico (UNDP, 2004).

Nos países desenvolvidos, o tema da energia situa-se cada vez mais no centro da discussão política, porém não na perspectiva da *pobreza energética*. Com efeito, as opções energéticas, as tecnologias para obter certas formas de energia e os serviços de distribuição de energia, são disponibilizados de forma universal à população; sucede porém que as diferenças de consumo não são resultantes de problemas da rede de distribuição, devem-se, por exemplo, aos custos crescentes de energia, o que tem gerado desigualdades de acesso.

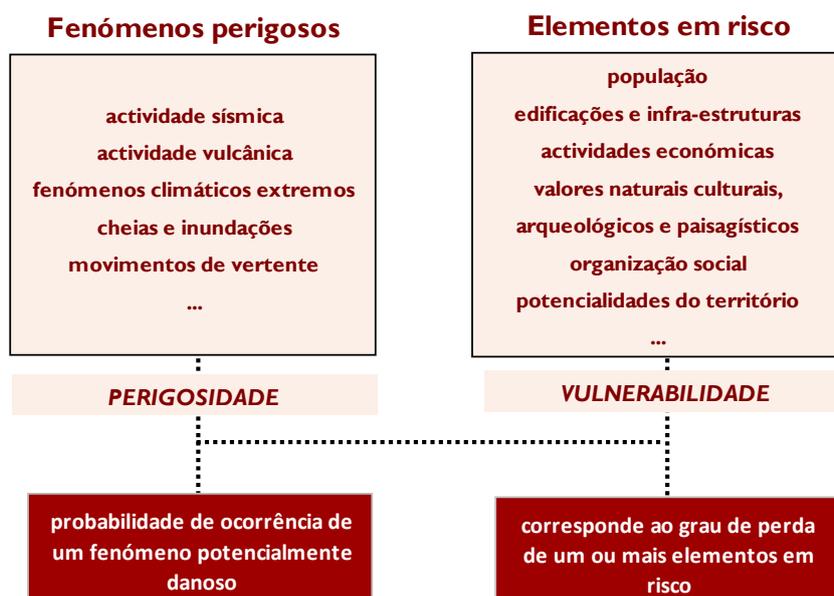
Nos países desenvolvidos as questões que esta temática coloca são de outra natureza (Roehr, 2001): por exemplo, quem faz as escolhas relacionadas com os equipamentos eléctricos e electrónicos domésticos? Qual o grau de participação das mulheres em órgãos de planeamento e de decisão relacionados com a política energética? Ora, nos países desenvolvidos estas questões, apesar de pertinentes e actuais, não estão suficientemente aprofundadas, verificando-se uma quase ausência de resultados de investigação sobre o “género e a energia”, bem como de informação estatística desagregada acerca das diferenças de género no sector da energia.

Dado o estado incipiente do conhecimento da perspectiva de género no uso e nos comportamentos de consumo de energia nas economias industrializadas, será de recomendar a elaboração de estudos neste domínio, no sentido de averiguar a pertinência de implementação de políticas específicas. A implementação do *mainstreaming* de género no sector da energia exige o desenvolvimento de instrumentos apropriados para avaliar os impactos das políticas para a energia, sobretudo num quadro de alterações climáticas.

## 6.5 Género, riscos naturais e ambientais<sup>16</sup>

O conceito de risco adoptado neste relatório tem como base Zêzere *et. al.* (2006) e está expresso na **Figura 12**. Nela são destacados alguns elementos fundamentais: a perigosidade e a vulnerabilidade, os fenómenos perigosos e os elementos em risco. Segundo os autores, a *perigosidade* é a probabilidade de ocorrência de um fenómeno potencialmente danoso com uma dada magnitude, num determinado período de tempo e localização espacial; a *vulnerabilidade* corresponde ao grau de perda de um ou mais elementos em risco, resultante da ocorrência (natural ou antropogénica) de fenómenos com determinada magnitude. O *risco* exprime a possibilidade de ocorrência de consequências gravosas, económicas, sociais, de segurança das pessoas em resultado de desencadeamento de um fenómeno natural ou antrópico (Zêzere *et. al.*, 2006).

A classificação tradicional dos riscos estabelece uma separação entre os “riscos naturais” e os “riscos tecnológicos”; os primeiros correspondem a acontecimentos associados ao funcionamento dos sistemas naturais e os segundos equivalem a episódios não planeados decorrentes das actividades humanas. A acentuada e complexa interacção entre ambos os tipos de risco conduziu ao conceito de “risco ambiental”, onde se integram fenómenos como a desertificação, a poluição e os incêndios florestais (Zêzere *et. al.*, 2006).



Fonte: adaptado de Zêzere *et. al.*, 2006

**Figura 12. Modelo conceptual do Risco**

<sup>16</sup> Os riscos com origem nas actividades humanas (i.e. tecnológicos) afectam igualmente os sexos, embora de uma forma diferenciada. A exposição a certos químicos e poluentes orgânicos da agricultura e indústria aumenta a vulnerabilidade das mulheres, especialmente nos períodos de gravidez, e podem levar à mortalidade infantil. Num estudo levado a cabo no Sudão (Sass, 2002), é demonstrado que 22% dos nascimentos precoces estão associados à exposição a pesticidas e o risco de deformações dos bebés aumenta (os homens experienciam igualmente riscos reprodutivos quando expostos a químicos). Os riscos da exposição a poluentes que afectam as populações, sobretudo as empobrecidas, são essencialmente sentidos ao nível da saúde pública e suas implicações económicas, ultrapassando por isso o âmbito deste relatório, pelo que o tema não é aqui aprofundado.

Recentemente os grandes desastres (naturais, ambientais e tecnológicos) recebem considerável atenção internacional. Apesar da Agenda 21, em 1992, não se centrar fortemente nas catástrofes naturais e tecnológicas, a atenção sobre a necessidade de implementação de políticas de gestão destes problemas aumentou consideravelmente com a Conferência Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável em Joanesburgo, em 2002.

Anteriormente, em 1994, durante a Conferência Mundial sobre a Redução dos Desastres Naturais (*World Conference on Natural Disaster Reduction*, em Yokohama, Japão), foi adoptada a *Estratégia de Yokohama* e o *Plano de Acção para um Mundo mais Seguro*, como o principal resultado da revisão a meio-termo da Década Internacional para a Redução dos Desastres Naturais (*International Decade of Natural Disaster Reduction, IDNDR*, declarada pelas Nações Unidas para a década de 90) apelando aos países o apoio aos grupos desfavorecidos e reforço da participação das mulheres e homens em todos os estádios dos programas de gestão do risco. Até à data muita da atenção colocada sobre o tema do género incidia essencialmente sobre o contexto dos fenómenos perigosos e da resposta à calamidade.

A Segunda Conferência Mundial sobre a Redução de Desastres, decorrida em Kobe, Hyogo, Japão, em 2005, teve como objectivos avaliar os progressos na redução do risco desde Yokohama e estabelecer planos para os 10 anos subsequentes. Desta conferência, o *Plano de Acção de Hyogo 2005-2015: Building the Resilience of Nations and Communities to Disasters* ([www.unisdr.org/wcdr](http://www.unisdr.org/wcdr)) afirma, entre as suas prioridades, a integração da perspectiva de género em todas as políticas, planos e processos de gestão de riscos, desde o acesso à informação, educação e formação. Nas actividades-chave de identificação, avaliação e monitorização de riscos, *Hyogo 2005-2015* estabelece que desde os primeiros avisos devem ser tidas em conta as características de género, entre outras, e assegurada formação e oportunidades educativas para as mulheres, sendo o género entendido como componente integral da educação e formação para a redução dos riscos.

Em 2007, as organizações não governamentais que actuam na defesa da igualdade de género anteciparam o debate sobre as alterações climáticas na Organização das Nações Unidas (ONU) e apresentaram em Nova Iorque propostas para estimular governos e empresas a envolver as mulheres na formulação de políticas de mitigação face ao aquecimento global. Argumentou-se que a população feminina é mais vulnerável aos efeitos dos desastres naturais por, entre outros factores, estar maioritariamente presente nas comunidades pobres e em condições precárias de habitação. Em situações de emergência, as mulheres são as últimas a receber informações sobre formas de protecção e serviços de assistência. Lorena Aguilar, dirigente da Organização das Mulheres pelo Ambiente e o Desenvolvimento (na sigla em inglês, Wedo) criticou a ONU por não ter dado mais destaque ao relatório do IPCC relativo à situação das mulheres frente ao aquecimento global e afirma *a liderança exercida na família e vizinhança ainda obriga essas mulheres a desempenharem um papel fundamental na reconstrução de bairros e cidades inteiras após desastres como o furacão Katrina que devastou Nova Orleães, nos EUA. Isso apesar das mulheres serem as principais afectadas pelos desastres. É uma política que começa a ser copiada por vários países da região,*

apesar de algumas dúvidas sobre os benefícios ecológicos, sociais e para a segurança alimentar. O impacto disso estará certamente concentrado nas mulheres, principais responsáveis pela subsistência e garantia de alimentação em todo o mundo (Agência Brasil em 24/09/2007, <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/09/23/materia.2007-09-23.5890027942/view>). Com o seu comentário, Aguilar procura assim chamar a atenção para as diferenças dos impactos dos riscos nas mulheres e nos homens. A consciência acerca da vulnerabilidade social aos fenómenos perigosos tem vindo a aumentar e a ser incorporada quer em planos de emergência, quer nos planos de prevenção.

Com efeito, o relatório do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC) de 2007, prevê um aumento dos gases de efeito de estufa e de aerossóis alterando o balanço energético do sistema climático e, nas próximas duas décadas, um aumento de temperatura de 0,2°C. As alterações climáticas previstas terão consequências sem precedentes nas populações em todo o mundo, mormente o aumento de catástrofes naturais. O IPCC alerta para as características sociais, económicas e geográficas que determinarão a vulnerabilidade das populações às alterações climáticas. Muitos estudos apontam para a maior vulnerabilidade das mulheres a estes fenómenos, dados os papéis e comportamentos socialmente construídos (Caixa 4).

O desastre é tanto maior quanto os alvos potenciais o são. Se bem que as características biológicas das mulheres possam ser uma desvantagem na resposta inicial a situações de risco, esta vulnerabilidade acrescida das mulheres é socialmente construída: as normas sociais, a educação e preparação recebidas, o comportamento esperado, etc., afectam a forma como as mulheres reagem perante o perigo, bem como as prioridades definidas na ajuda em recursos às vítimas, determinadas pelas normas estabelecidas e hierarquias sociais (IUCN, s.d.; Carvajal-Escobar *et al.*, 2008).

#### Caixa 4

##### Alguns números...

Os ciclones, em 1991, mataram 140 mil indivíduos no Bangladesh e 90% das vítimas eram do sexo feminino.

Na Europa, durante a onda de calor de 2003, morreram mais mulheres que homens.

Em 2006, os tsunamis na Indonésia e Sri Lanka foram responsáveis pela sobrevivência numa proporção de 3 a 4 homens por cada mulher.

IUCN, s.d., *Gender Equality and Adaptation*, Women's Environment & Development Organisation

Os riscos naturais são cada vez mais encarados como um constrangimento ao desenvolvimento sustentável e, apesar de poderem ocorrer em qualquer local, são os países em desenvolvimento os mais afectados, devido à sua elevada vulnerabilidade, sobretudo do ponto de vista social e económico. De acordo com investigações realizadas no âmbito do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 24 dos 49 países menos desenvolvidos enfrentam um elevado nível de risco de catástrofe; pelo menos 6 deles foram atingidos anualmente com 2 a 8 grandes desastres nos últimos 15 anos, com consequências a longo prazo para o desenvolvimento humano; 97% das pessoas afectadas em

desastres naturais, vivem em países em desenvolvimento e na sua maioria são mulheres, mais vulneráveis e marginalizadas, apesar da escassez das estatísticas oficiais (ISDR, 2002).

A capacidade para lidar com o impacto das catástrofes varia de acordo com a localização, condições sociais, populações indígenas/não indígenas, grau de riqueza, idade, etc. A desigualdade de género é hoje considerada a raiz da vulnerabilidade social às catástrofes, pois atravessa vários grupos. As condições geográficas e as estruturas sociais, moldadas pelos ambientes físico e cultural, constroem as relações de género, uma pré-condição para a capacidade das populações anteciparem, prepararem e sobreviverem aos desastres. Por questões culturais e históricas relativas aos seus próprios papéis sociais, as mulheres estão em vantagem para apontar onde os riscos se colocam significativamente: nas suas casas, nas suas famílias e nas comunidades, e também por isso, de propor medidas eficazes para mitigá-los (Enarson, et al., 2003). Por estes motivos, a redução dos impactos causados por eventos catastróficos passa pela utilização do “talento máximo disponível” (ISDR, 2002). Tal abordagem ajuda as entidades responsáveis a identificar redes de relacionamento, necessidades, papéis e percepções e facilita a implementação de políticas e programas adequados.

As sociedades e comunidades *resistentes ao risco* necessitam ver ampliadas as suas redes, onde as mulheres e seus conhecimentos sejam integrados. Apesar de mais frágeis, as mulheres não são vítimas indefesas aos riscos. Como actores da mudança, precisam ser estimuladas, seja através da mobilização dos seus conhecimentos específicos ligados às tarefas domésticas ou a sua extensão agrícola, seja na legitimação do seu trabalho o que lhes permitirá acesso a programas de educação, formação e incorporação nos órgãos de decisão. Existem inúmeros casos de utilização de conhecimentos informais das mulheres em situações de catástrofe, porém estes conhecimentos estão longe de plenamente incluídos nas estratégias formais de planeamento.

O facto das mulheres não terem a mesma informação que os homens nas questões ambientais potencia a sua vulnerabilidade, colocando-as em maior risco. Num estudo efectuado numa aldeia piscatória do Peru, após um forte episódio provocado pelo *El Niño*, concluiu-se que os homens tinham sido avisados previamente e sabiam que a pesca seria muito afectada nos meses posteriores. As mulheres da aldeia não foram informadas deste episódio o que afectou largamente as condições económicas locais, acentuando a pobreza e o desemprego sobretudo feminino (ISDR, 2002).

Em síntese, o género é um factor significativo na construção da vulnerabilidade social, sobretudo em relação aos riscos naturais e ambientais. As desigualdades baseadas no género interagem com a classe social, etnia e idade, colocando as mulheres pobres, idosas e jovens em situações de particular vulnerabilidade. A condição social e a pobreza jogam um papel fundamental na exposição acentuada destes segmentos populacionais a factores de risco elevados, tais como habitação degradada, localização geográfica vulnerável de actividades produtivas ou de residência, e acesso reduzido à educação e informação (Hannan, 2002).

As conexões entre o género, a mudança ambiental e a vulnerabilidade estão agora a dar os primeiros passos nas políticas, planos e programas. A vulnerabilidade aos efeitos negativos do ambiente degradado

é sentida diferentemente de acordo com o género, assim com a capacidade de reacção ou de minimização das mudanças ambientais. Eis algumas situações de diferentes exposições aos riscos ambientais:

- os homens são expostos a químicos tóxicos na actividade mineira; as mulheres a pesticidas da agricultura e da indústria das flores;
- as actividades económicas de mulheres e homens podem requerer combustíveis específicos (madeira, água) que produzem resíduos diferenciados;
- a contaminação ambiental produz diferentes efeitos na saúde das mulheres e homens – as mulheres são particularmente vulneráveis aos acidentes domésticos;
- as mulheres exercem maior pressão nos recursos naturais quando os seus recursos financeiros baixam;
- as repostas à mudança ambiental alteram-se de acordo com a idade, classe, hierarquia familiar e género.

## 6.6 Diferenças de género no ambiente em Portugal

Hoje em dia, nos estudos do tema da conservação da natureza e da biodiversidade na perspectiva de género, o *género* passou a ser considerado uma categoria analítica, deixando as abordagens de se concentrar no *ecofeminismo* ou nos assuntos relacionados com as mulheres como preocupação avulsa e autónoma, para se centrarem na relação do género com o ambiente como poderosa ferramenta para estratégias de desenvolvimento sustentável (“from WID to GAD”, *from women in development to gender and development*). Com efeito, a valorização das questões ambientais varia de acordo com os papéis das mulheres e dos homens assumidos na família, na comunidade e no trabalho (*status social*). A consciência da importância das estratégias ambientais associadas às diferenças de género é um factor crítico para a formulação de políticas públicas, na medida em que expressam saberes específicos relacionados com traços socioculturais, contextos e dinâmicas territoriais e quadros de vida diferenciados.

Diversos estudos internacionais revelam que as diferenças de género se manifestam sobretudo: a) nas representações/percepções sobre o ambiente e os problemas ambientais; b) no conhecimento e nas práticas/tradições relacionadas com a utilização dos recursos naturais; c) nas responsabilidades atribuídas às mulheres para actividades de planeamento e gestão dos recursos naturais; d) no relacionamento familiar, na comunidade e em outras esferas públicas que medeiam o acesso das mulheres aos recursos naturais (direitos sobre os recursos naturais). No caso português pouco se sabe sobre o papel que a mulher detém, directa ou indirectamente, nas diversas áreas relacionadas com o

desenvolvimento e a protecção da Natureza, nas actividades agrícolas e silvícolas sustentáveis, nas pescas e aquicultura e respectivas fileiras produtivas. Se esses papéis são relevantes devem ser reconhecidos, consolidados e promovidos.

Na União Europeia, os fundos estruturais dirigidos à agricultura e pescas contêm uma componente de género explícita. O Fundo Europeu das Pescas (FEP) apoia a aplicação da mais recente reforma da Política Comum das Pescas, cujo principal objectivo consiste em promover a exploração sustentável dos recursos aquáticos vivos e da aquicultura. De entre as intervenções a realizar no âmbito do novo instrumento financeiro destaca-se o objectivo *promover a valorização dos recursos humanos e a igualdade entre homens e mulheres no desenvolvimento do sector das pescas e das zonas costeiras de pesca* [Regulamento (CE) n.º498/2007 da Comissão, de 26 de Março], porém muito orientado para actuações em terra que compensem a perda de emprego nas pescas.

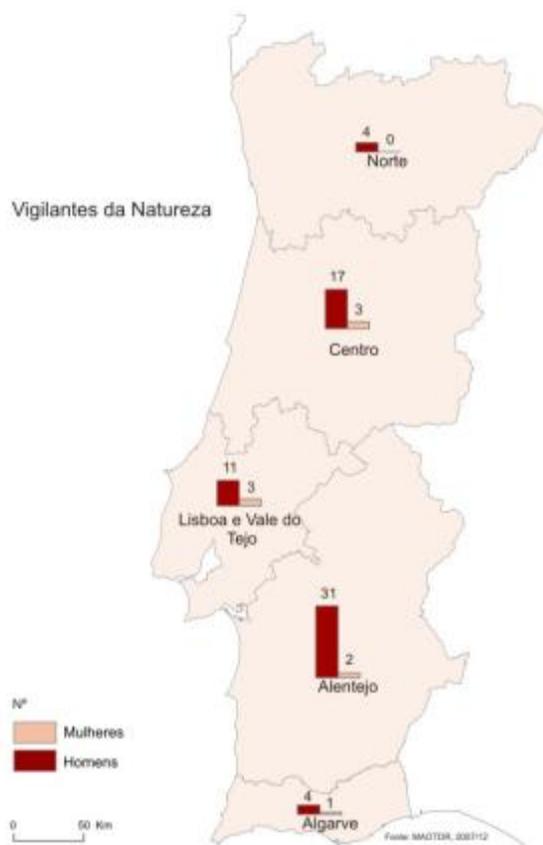
A Resolução do Parlamento Europeu, de 12 de Março de 2008, sobre a situação das mulheres nas áreas rurais da UE tece inúmeros considerandos, por exemplo, (i) sobre o reduzido número de mulheres que possui uma exploração agrária (normalmente de dimensões económicas reduzidas e de escassa rentabilidade) e que a maioria das mulheres das áreas rurais trabalha em conjunto com os seus companheiros do sexo masculino (pai, irmão, cônjuge), que são quem detém a propriedade exclusiva da exploração agrária ou de criação de gado; (ii) sobre a insuficiente participação das mulheres nos processos de tomada de decisões dado o seu contributo para o desenvolvimento local e social; (iii) sobre o elevado índice de "masculinização" da população rural devido ao êxodo das mulheres de grupos etários economicamente activos, com consequências negativas para a qualidade de vida da comunidade e para o desenvolvimento demográfico. Este tipo de considerandos leva o Parlamento Europeu à convicção de que a introdução da dimensão de género no sector rural é uma estratégia-chave, não só para a promoção da igualdade entre mulheres e homens, mas também para o crescimento económico e o desenvolvimento rural sustentável. Esta convicção resulta na solicitação de variadas acções que conduzam à promoção da igualdade entre mulheres e homens a nível local, regional e nacional nos Estados-Membros a fim de tornar visível e melhorar a posição das mulheres na agricultura e no mundo rural.

Numa abordagem inovadora, porque promotora da articulação horizontal entre domínios de política pública, o III Plano Nacional para a Igualdade — Cidadania e Género 2007-2010 (RCM n.º.82/2007, de 22 de Junho), considera que a perspectiva de género deve estar presente na Área Estratégica de Intervenção 2; nesta, identifica um objectivo orientado para o «Território e Ambiente» (valorizar o contributo das mulheres e dos homens no domínio ambiental e na conservação do património) e três medidas (ver **Quadro 2**).

A Medida B encontra-se particularmente formulada para incidir em determinado domínio da política ambiental, promovendo o incentivo ao envolvimento das mulheres nas actividades ligadas à Conservação da Natureza e Biodiversidade; em sentido estrito, uma área específica de actuação do ICNB. No entanto

querendo alargar o âmbito, um tema que se pode estender às esferas do desenvolvimento rural e das actividades ligadas à agricultura e silvicultura, pescas, bem como, ao quotidiano urbano.

A pertinência desta medida revela-se quando no quadro do MAOTDR a profissão de vigilante da natureza (das CCDR) é tão explicitamente uma ocupação com uma esmagadora representação do sexo masculino, como se pode ver na distribuição regional expressa na **Figura 13**. Se a abordagem se centrar nos vigilantes da natureza do ICNB, o panorama não é diferente, pois em cada 100 funcionários, 17 são do sexo feminino (em 2007, dos 149 funcionários, 124 eram Homens e 25 Mulheres).



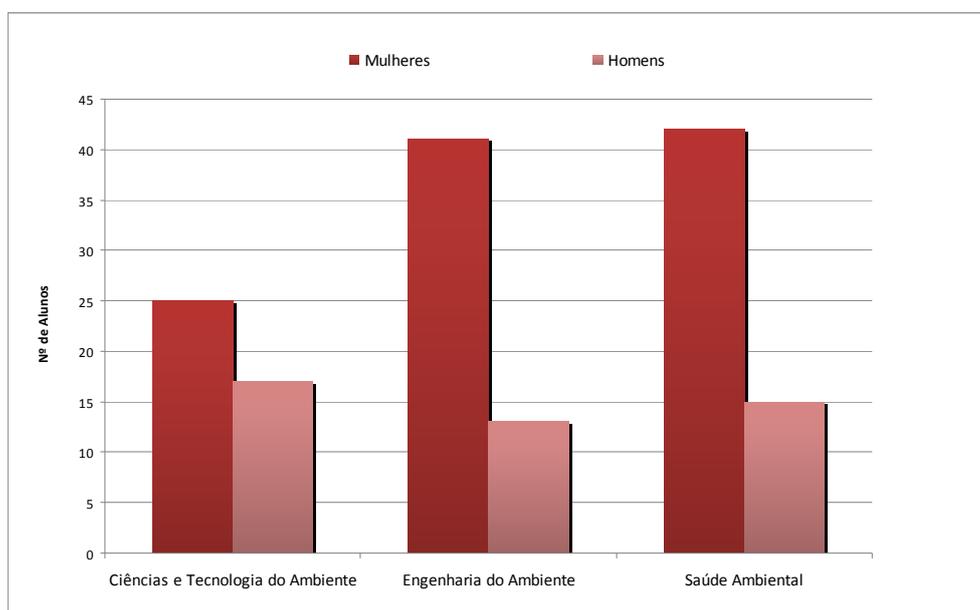
Fonte: MAOTDR, em, 2007/12 (não inclui os dados referentes aos homens e mulheres vigilantes da Natureza no ICNB)

**Figura 13. Vigilantes da Natureza, 2007**

Numa abordagem ao nível de profissões mais qualificadas averiguou-se o perfil de género dos alunos inscritos em cursos superiores vocacionados para os domínios ambientais. As figuras que se seguem (**Figuras 14 a 18**) ilustram bem a forte presença de alunas do sexo feminino nos cursos com vocação ambiental, sendo em número inferior nos cursos com forte componente tecnológica, nas engenharias ligadas às Energias, Florestas e Agronómica, sendo que nesta última nem sempre isto se verifica. Os cursos de protecção civil são também maioritariamente preferidos pelos alunos do sexo masculino.

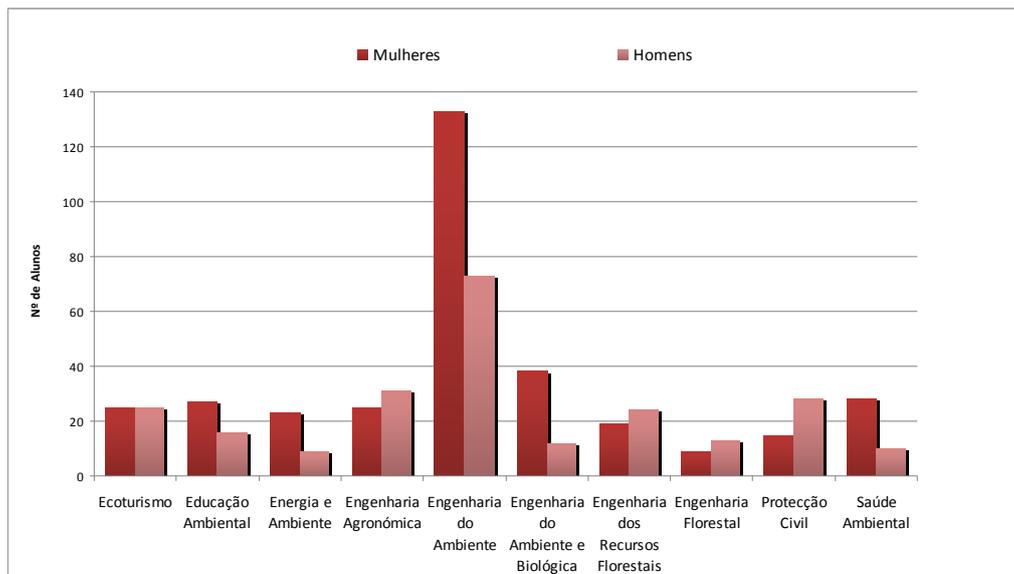
Ao nível das múltiplas ofertas ao nível nacional, detecta-se que as regiões com uma cobertura de cursos mais variada correspondem ao Centro e Lisboa e Vale do Tejo. Ao nível da procura, é de realçar o curso de Engenharia do Ambiente como aquele em que se inscrevem mais mulheres sendo por isso o mais significativo em todas as regiões onde existe; a Engenharia Alimentar e a Saúde Ambiental apresentam-se também como domínios do saber preferidos das mulheres.

Estes números apenas nos podem informar quanto ao potencial de mulheres e homens com formação superior a entrar no mercado de trabalho em domínios ligados ao desenvolvimento e à conservação da natureza e da biodiversidade. Nesta perspectiva, revelam que as mulheres estão superiormente representadas na área ambiental e que no futuro se espera que as profissões qualificadas ligadas ao ambiente se associem crescentemente a mulheres, mas tal não garante uma posição cimeira das mesmas em cargos de chefia e de decisão na área ambiental.



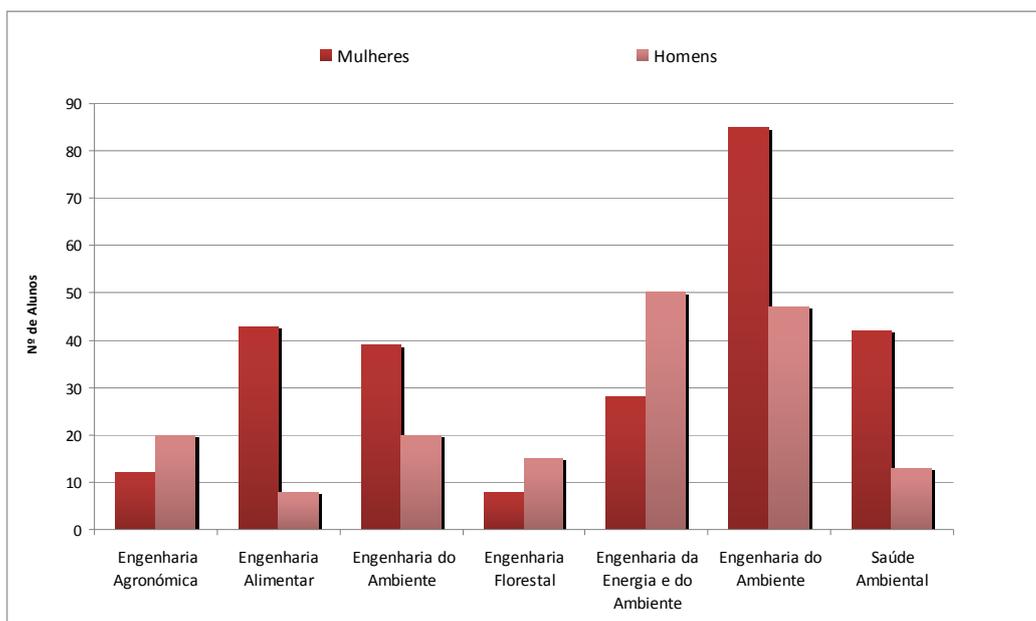
Fonte: <http://www.dges.mctes.pt/DGESz/pt/Estudantes/Acesso/> (Com tratamento próprio)

**Figura 14. Região Norte: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007**



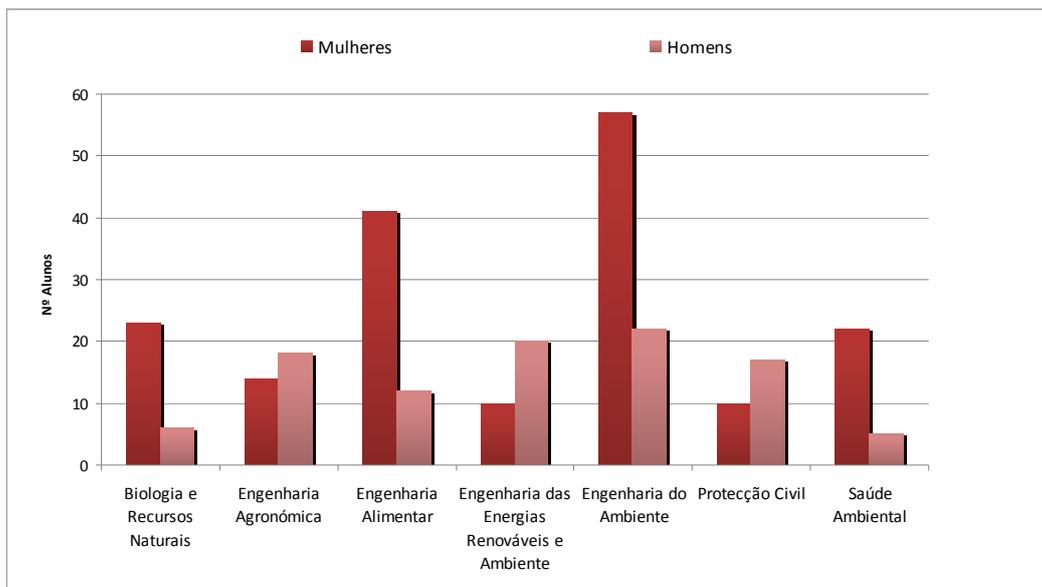
Fonte: <http://www.dges.mctes.pt/DGESz/pt/Estudantes/Acesso/> (Com tratamento próprio)

**Figura 15. Região Centro: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007**



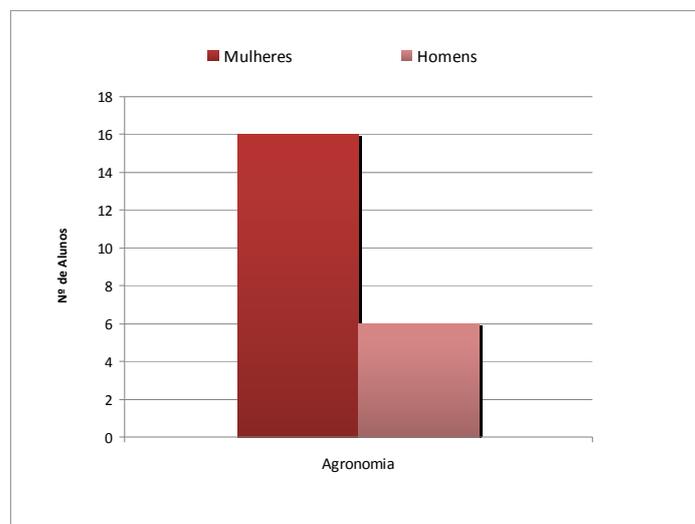
Fonte: <http://www.dges.mctes.pt/DGESz/pt/Estudantes/Acesso/> (Com tratamento próprio)

**Figura 16. Região LVT: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007**



Fonte: <http://www.dges.mctes.pt/DGESz/pt/Estudantes/Acesso/> (Com tratamento próprio)

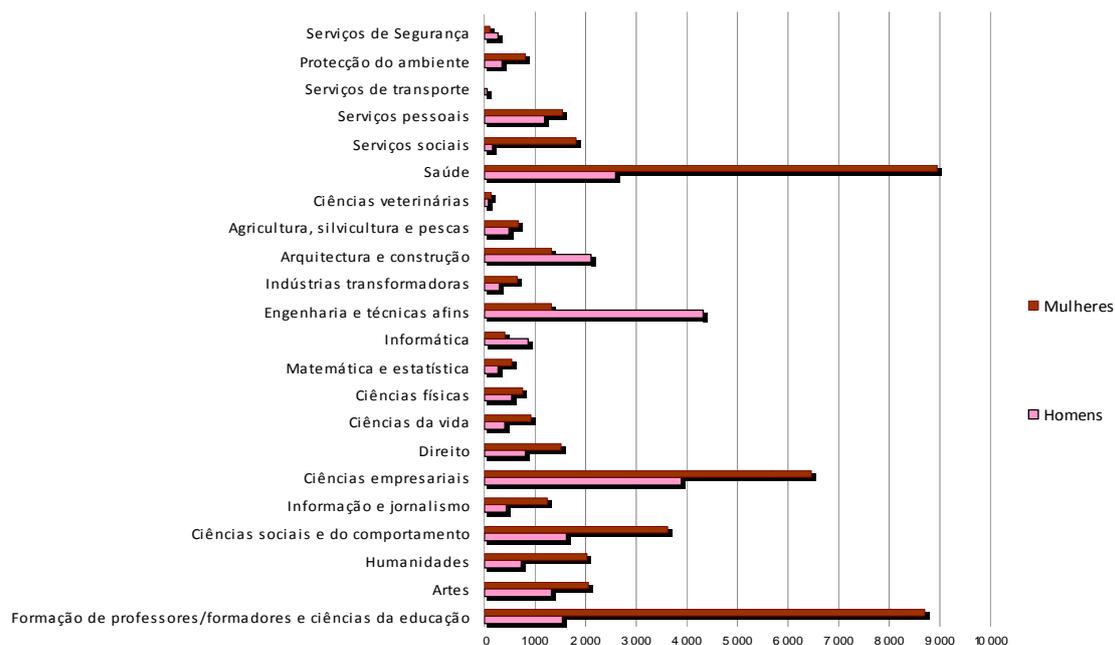
**Figura 17. Região Alentejo: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007**



Fonte: <http://www.dges.mctes.pt/DGESz/pt/Estudantes/Acesso/> (Com tratamento próprio)

**Figura 18. Região Algarve: N° de alunos inscritos em cursos superiores com formação ambiental, por sexo, 2007**

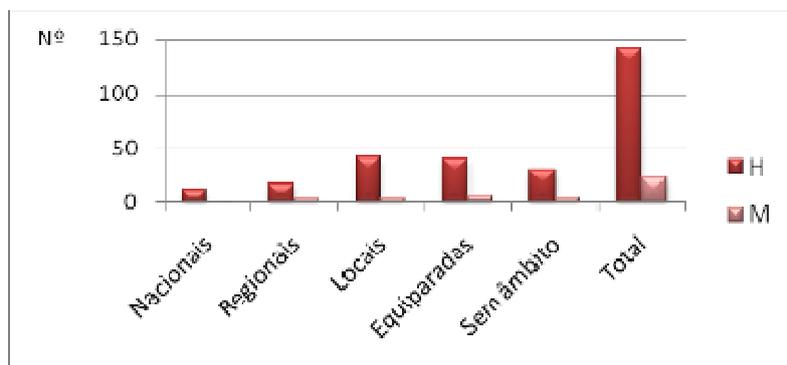
Uma pesquisa semelhante, mas agora efectuada para os diplomados do Ensino Superior mostra que em 2005, a saúde, as ciências da vida e da educação, os serviços pessoais e sociais, direito, humanidades e artes são claramente as áreas onde as mulheres estão fortemente representadas. A arquitectura e engenharia na área da construção, continuam a ser domínios de formação preferencialmente masculina (Figura 19). Não há evidências de que esta tendência se altere no futuro.



Fonte: Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 2007; INE 2008 (<http://www.ine.pt>)

**Figura 19. N.º de diplomados do ensino superior, por área de educação e formação e sexo, 2005**

No contexto do activismo ambiental, de acordo com o "Retrato social" de Portugal na década de 90 (INE, 2003), o número de associados das Organizações não Governamentais de Ambiente (ONGA) por cada 1000 habitantes estabilizou desde 1998, situando-se nos 15 membros em 2001. No que respeita à sua liderança, os dados do MAOTDR revelam que em 2008, as direcções das ONG para o ambiente estão significativamente associadas a uma sobre-representação do sexo masculino (num total para o País de 141 presidentes homens e 23 presidentes mulheres) (Figura 20).



Fonte: MAOTDR, 2008. Organizações Não Governamentais para a área do Ambiente e equiparadas inscritas no Registo Nacional da Agência Portuguesa do Ambiente

**Figura 20. Género do(a)s Presidentes das ONGA e Equiparadas**

Ainda em matéria de profissões orientadas para a defesa do património natural e ambiental, existem outros indicadores, por exemplo, associados à designação genérica de “guarda-florestal”. Esta profissão encontra-se actualmente integrada no Serviço de Protecção da Natureza e do Ambiente (SEPNA) da GNR, e é uma especialização da Guarda Nacional Republicana criada em 2001 e reforçada, no seu quadro de pessoal civil, com o ex-Corpo Nacional da Guarda-Florestal (CNGF). De acordo com a informação disponível, em 2007 existiam cerca de 930 “guardas-florestais” ao nível nacional, dos quais, 491 efectivos são militares e 439 são civis da ex-CNGF. No entanto não é divulgada informação sobre o número de mulheres pertencentes a estes efectivos da GNR (<http://www.gnr.pt/>).

Quanto a outro tipo de actividades ligadas à protecção ambiental são de referir as iniciativas dos agricultore(a)s ligadas à manutenção da actividade agrícola em áreas de montanha e outras desfavorecidas, como os modos de produção agrícola ambientalmente sustentáveis, agricultura biológica, actividades relacionadas com a conservação e melhoramento de recursos genéticos, protecção da biodiversidade doméstica, acções de protecção dos solos, etc., incluídas nas medidas agro-ambientais e silvo-ambientais do MADRP. No entanto, o número de mulheres e homens que em Portugal se dedicam a estas actividades não está amplamente difundido, nem as iniciativas apoiadas pelos diversos programas do MADRP constantes nos respectivos relatórios de execução são divulgadas (**Caixa 5**).

#### Caixa 5

#### MULHERES AGRICULTORAS

*Portugal é o país da União Europeia com maior percentagem de agricultoras. Os números mais recentes do Instituto Nacional de Estatística indicam que em 2002 existiam em Portugal 639 200 indivíduos registados na agricultura, dos quais 50,1% eram mulheres. As estatísticas também dizem que as mulheres são um terço dos jovens agricultores. Apesar de as mulheres sempre terem tido uma importância fundamental na agricultura, a gestão e liderança das explorações agrícolas continua maioritariamente entregue aos homens.*

*Boletim do Centro de Gestão Agrícola de Barcelos nº 6, Junho 2005*

Igualmente, o número de indivíduos que praticam actividades associadas ao aproveitamento das potencialidades do espaço florestal - particularmente associado aos sistemas multifuncionais – constituindo estas um eixo importante para o desenvolvimento sustentável, sobretudo dos territórios rurais de maior interioridade, por exemplo, a melhoria produtiva dos povoamentos florestais ou a produção de cogumelos silvestres, plantas aromáticas, condimentares e medicinais e/ou frutos silvestres, etc. não são divulgadas discriminados por sexo, nem ao nível nacional nem regional.

Os apoios conhecidos dos fundos comunitários, das linhas de crédito e das seguradoras para a agricultura e silvicultura não discriminam positivamente o sexo feminino, e não são difundidas propostas dirigidas especificamente às mulheres envolvidas neste sector.

Em síntese, em Portugal, os números associados a estas actividades das mulheres na agricultura, florestas e afins, se são conhecidos não estão divulgados de uma forma sistemática e continuada, e quando existem, raramente estão desagregados territorialmente a uma escala infra-nacional.

No que respeita ao sector das pescas, o papel das mulheres passa quase despercebido. *Em muitos locais, na visão do homem-do-mar a presença da mulher em embarcações, principalmente as pesqueiras, seria prelúdio de mau agouro e infortúnio* (Borgonha e Borgonha, 2008). No entanto, de acordo com a Comissão Europeia (CE, 2003) das tripulações à comercialização, passando pela indústria da transformação e pela investigação, o contributo das mulheres para o desenvolvimento destes e de muitos outros sectores tem sido praticamente ignorado. Na realidade são *armadoras e oficiais de bordo em empresas de pesca, estão envolvidas na pesca de moluscos e na transformação de pescado, são gestoras de pequenas empresas de pesca familiares, donas de peixarias e trabalham em organizações públicas e privadas. São membros de sindicatos, gestoras e administradoras, investigadoras, formadoras e contabilistas, tripulantes, técnicas de rádio e estão presentes nas guardas costeiras* (CE, 2003). Em Portugal, os números associados a estas actividades das mulheres na pesca e afins não são recolhidos de uma forma sistemática e continuada e raramente estão desagregados territorialmente.

## 7. INDICADORES DE GÉNERO NA ÁREA DO TERRITÓRIO E DO AMBIENTE EM PORTUGAL

Este capítulo tem como finalidade enquadrar as áreas-chave para a construção de indicadores sensíveis ao género (enquanto categoria analítica de análise), apresentar noções básicas respeitantes aos conceitos, tipos de indicadores, sua utilidade e limitações, bem como, apresentar propostas concretas para a construção de uma base de indicadores de género nos domínios em estudo, de acordo com as escalas de análise geográfica e temporal pertinentes, de forma a providenciar mecanismos efectivos que assegurem que os programas e projectos nas áreas do Território e Ambiente considerem os diferentes papéis e responsabilidades das mulheres e homens em sociedade, cruciais para o sucesso de qualquer esforço de desenvolvimento.

Os *indicadores* são uma representação de um determinado fenómeno, podendo evidenciar uma realidade parcial ou total. Um indicador é uma medida, número, facto, opinião ou percepção que assinala uma situação ou condição específica e que mede as alterações nesta situação ou condição através do tempo (Dávila Díaz, 2004; FAO, 2001; Aguilar, s.d.). Podem ser qualitativos ou quantitativos.

Beck (1999) apresenta uma definição mais aprofundada de indicador já que pode ser definido como um dado que sumariza uma grande quantidade de informação num único número, fornecendo indicações de alteração no tempo e no espaço, em comparação com uma norma. Os indicadores diferem das estatísticas dado que não representam apenas factos, implicam comparação com indicações, regras, normas pré-estabelecidas na sua interpretação.

De acordo com a anterior definição, um *indicador de género (IG)* será uma medida que captura alterações relacionadas com o género, no tempo e no espaço. Em consequência, enquanto uma estatística de género mostra informação factual acerca do *status* das mulheres ou homens, um indicador de género providencia uma evidência directa do *status* das mulheres ou homens, relativamente a algum grupo de referência explícito.

Os indicadores de género surgem frequentemente desagregados por sexo, mas também idade e contexto socioeconómico; constituem um instrumento para avaliar o progresso de uma determinada intervenção para promover a igualdade de género (Beck, 1999; Taylor, 1999; FAO, 2001). Indicam aspectos de (des)igualdade de género que podem ser medidos, quantificados e sistematizados (Aguilar, s.d.).

Como têm a função de assinalar as alterações sociais nas relações de género no espaço e no tempo (Dávila Diaz, 2004), o seu interesse reside precisamente na capacidade em caracterizar: (i) a situação

relativa a um dado domínio das mulheres em relação à dos homens; (ii) as alterações produzidas entre as mulheres e os homens em momentos distintos no tempo.

Os IG também providenciam contributos para o planeamento, implementação e avaliação de políticas, programas, planos e projectos e assinalam o “estado da arte” da igualdade entre mulheres e homens num determinado espaço (seja este internacional, nacional, regional ou local) e permitem uma observação permanente dos progressos ou retrocessos nestes domínios. Neste contexto, os IG são úteis porque: a) tornam visível o que comumente não se detecta; b) comparam resultados; c) acompanham os progressos da igualdade entre os géneros e d) medem o impacto de políticas, programas ou projectos.

Ao nível internacional (recomendações das Nações Unidas) estão definidas as áreas-chave para a recolha de IG, bem como os níveis territoriais adequados e o período temporal. O **Quadro 9** resume as áreas-chave sobre as quais devem incidir os indicadores mais importantes e a recolher, pelo menos, ao nível nacional.

Nos últimos 10 anos foi desenvolvido um trabalho extensivo sobre a produção de indicadores de género com um grau de desagregação ao nível dos países. Foram entretanto apresentados dois **índices compostos** para medir a equidade de género, o *Índice de Desenvolvimento Baseado no Género* [GDI (*Gender-related Development Index*)] e a *Medida de Reforço do Poder do Género*, o GEM [(*Gender Empowerment Measure*)].

O GDI é um indicador de qualidade de vida num país e é usado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e procura demonstrar as desigualdades entre mulheres e homens nas seguintes áreas: esperança de vida, conhecimento, e nível de vida - utiliza indicadores semelhantes aos do Índice de Desenvolvimento Humano, o HDI (*Human Development Index*)<sup>17</sup>, como a educação, a esperança de vida e o rendimento. Quanto maior a disparidade observada ao nível de género num país e nessas áreas do desenvolvimento, mais baixo se torna o GDI do país, quando comparado com o seu HDI. O grupo de referência para o GDI (e para o GEM) é o dos homens. A metodologia usada para o GDI impõe uma penalização para a desigualdade, de modo que o GDI de um país cai quando os níveis de atendimento para os homens e mulheres descem ou quando a disparidade entre os atendimentos aumenta.

O GDI é um instrumento útil que captura as mudanças nas relações de género no tempo, num país, e entre países, utilizando um número relativamente reduzido de indicadores de qualidade de vida, porém, o seu cálculo implica o manuseamento de técnicas econométricas complexas que não serão aqui discutidas, mas que constituem um obstáculo à disseminação da sua utilização. O GDI foi desenvolvido para mostrar que nenhuma sociedade trata tão bem as suas mulheres como os seus homens e que a igualdade de género não depende do nível de rendimento de uma sociedade (Beck, 1999). O GDI demonstra que a igualdade de género não depende do nível de rendimento de uma sociedade (Beck, 1999).

---

<sup>17</sup> É uma medida padronizada de avaliação do bem-estar de uma população que engloba as dimensões: riqueza, educação e esperança média de vida. Tem sido usada desde 1993 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) no seu relatório anual. Todos os anos, os países da ONU são classificados de acordo com este índice.

**Quadro 9. Áreas-chave para recolha de informação numa base desagregada por sexo**

Áreas-chave	Utilidade	Indicadores
Estrutura demográfica	Indicadores importantes na determinação do processo económico e social de desenvolvimento num país e para o planeamento das políticas públicas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dimensão da população por sexo, total e % inferior a 15 anos</li> <li>■ Taxa de migração (interna e externa) por sexo</li> </ul>
Povoamento	Indicadores que reflectem as condições em que as pessoas e, particularmente, as mulheres vivem, para desenvolver políticas de redução das disparidades.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Grau de discriminação das mulheres em áreas rurais: taxas de mortalidade rural e urbana, esperança de vida e <i>status</i> nutricional</li> <li>■ Tempo dispendido com actividades domésticas, por região e sexo</li> </ul>
Actividade económica e participação no mercado de trabalho	A actividade económica das mulheres está normalmente sub-representada e também falta informação sobre a contribuição das mulheres para o desenvolvimento económico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ % de mulheres/homens activos na agricultura, indústria e serviços</li> <li>■ Taxas de emprego/desemprego de mulheres e homens em áreas urbanas/rurais</li> </ul>
Famílias, estado civil e fecundidade	O lugar da mulher no agregado familiar é um elemento-chave em relação às desigualdades de género e também na participação da mulher na sociedade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ % de agregados familiares em que o cabeça de casal é a mulher</li> <li>■ Taxa bruta de natalidade por 1000 mulheres em grupos etários férteis</li> </ul>
Educação formal e informal	Estudos internacionais centram-se no papel da educação da criança, jovem e mulher no melhoramento do <i>status</i> social. Estes indicadores podem referir-se às características educacionais da população mas também ao sistema educativo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ % de mulheres/homens com um grau superior (direito/medicina/ciências)</li> <li>■ % de mulheres/homens professores no ensino secundário e superior</li> </ul>
Saúde, serviços de saúde e nutrição	A esperança de vida e a mortalidade infantil são indicadores indirectos usados para medir o <i>status</i> das mulheres.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ N° de pessoas com acesso a cuidados primários de saúde por sexo</li> <li>■ Taxa de mortalidade infantil</li> </ul>
Acesso a terras, equipamento e crédito	Os direitos de propriedade sobre terras diferem de país para país, mas convém averiguar a sua propriedade e controlo. Uma importante diferenciação ocorre no acesso ao crédito.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ % de mulheres em idade activa proprietárias de terras, casas e gado, por classes de rendimento</li> <li>■ % de mulheres com acesso ao crédito</li> </ul>
Direitos legais e poder político	Indicadores de reforço de poder ( <i>empoderamento</i> ) e de participação.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ % de mulheres e homens com assento no parlamento e nos governos locais</li> <li>■ % de mulheres nas forças policiais por posto</li> </ul>
Violência contra as mulheres	Reportam-se sobretudo aos direitos das mulheres e à violência doméstica e em espaço público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ N° de casos reportados de assalto, assédio sexual e violação</li> <li>■ Taxa de condenação de crimes de agressores contra as mulheres</li> </ul>
Política macroeconómica e género	Análise de orçamentos nacionais para a igualdade de género e estimativas de despesas orçamentais dirigidas para áreas prioritárias que afectam mulheres e homens.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Proporção de pessoas e famílias em risco cobertas pela segurança social ou esquemas semelhantes</li> <li>■ Consumo privado das famílias (educação, alimentação, saúde, cultura)</li> </ul>

Fonte: Adaptado de Beck, 1999

O *ranking* (hierarquia) do HDI de alguns países altera-se consideravelmente quando comparado com o *ranking* do GDI. No **Quadro 10** apresenta-se para uma pequena selecção de países avaliados pelo PNUD. Observa-se como os países melhoram ou pioram o seu *ranking* global uma vez que o GDI lhes é aplicado (quanto maior o número da subtracção maior o desempenho, os valores negativos indicam um menor desempenho).

**Quadro 10. Hierarquia do HDI e GDI para uma selecção de países europeus, 2005**

País	HDI	GDI	HDI rank – GDI rank
Noruega	2	3	-1
Irlanda	5	15	-10
França	10	7	3
Espanha	13	12	1
Reino Unido	16	10	6
Portugal	29	28	1

Fonte: UNDP, *Human Development Reports, Highlights 2007/08 Report* (<http://hdrstats.undp.org/indicators/268.html>)

O GEM analisa se as mulheres e homens estão aptos a participar activamente na vida económica e política. Para o fazer, utiliza informação facilmente acessível para medir a dimensão do poder ou o reforço da capacitação nas esferas económica e política. São três os indicadores que utiliza: i) paridades de poder de compra; ii) proporção de emprego classificado como profissional e técnico, administrativo e de gestão, que são ocupados por mulheres e por homens; iii) percentagem de mulheres e homens com assento no parlamento. As 3 dimensões do reforço da capacitação entram na medida GEM com igual peso, no entanto, esta resulta também de um complexo cálculo paramétrico.

É interessante verificar que alguns países apresentam valores baixos de GEM quando comparados com o seu GDI, o que significa que estão a obter melhores resultados em termos de educação e literacia do que em termos de emprego e participação política.

Por sua vez, o Índice de Desenvolvimento relativo ao Género (IDG) criado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) usa as mesmas dimensões que o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) ao incorporar as diferenças entre homens e mulheres em cada uma das variáveis e dimensões que abrange: saúde, educação e salário. As diferenças entre o IEG e o IDG levam a que alguns países possam obter resultados muito diferentes de acordo com um índice ou com o outro.

Já o relatório anual para a erradicação da pobreza e igualdade de género produzido pela rede *Social Watch*<sup>18</sup> apresenta, desde 2005, dois índices que merecem destaque: o Índice das Capacidades Básicas (*Basic Capabilities Index*, BCI) e o Índice da Equidade de Género (*Gender Equity Index*, GEI) para medir os níveis de desenvolvimento social que permitem uma visão abrangente da situação que atinge os mais pobres e as mulheres por todo o mundo.

O Índice das Capacidades Básicas é um instrumento que identifica a pobreza não baseada no rendimento, conforme o fazem os indicadores de pobreza mais usados - as estimativas do Banco Mundial reflectem o número de pessoas que vivem com menos de 1-2 dólares/dia e o IDH combina dados de rendimento, saúde e educação. O BCI é consistente com as definições de pobreza baseadas na privação de capacidades e de direitos humanos pois é um índice que avalia a capacidade das populações

<sup>18</sup> Rede internacional de organizações (cerca de 400 não-governamentais) de mais de 50 países e representada em Portugal pela Oikos. A *Social Watch* dedica-se à monitorização do cumprimento dos compromissos nacionais e internacionais para erradicar a pobreza; o seu relatório internacional é um reconhecido estudo independente sobre o desenvolvimento social do mundo.

na área da saúde, educação e nutrição, componentes essenciais do desenvolvimento social para o qual foram estabelecidas metas internacionais; é um indicador de construção simples, composto por informação básica que existe na maioria dos países, permite observar o seu desempenho no provimento de necessidades básicas e tem a vantagem de poder ser facilmente aplicável aos níveis sub-nacional e municipal sem recorrer a *surveys* dispendiosos ([www.socialwatch.org/](http://www.socialwatch.org/)).

O BCI tem por base três indicadores: a percentagem de nascimentos assistidos por profissionais de saúde, a taxa de mortalidade abaixo dos cinco anos de idade e a percentagem de crianças no primeiro grau de educação primária que completam o quinto ano. Alcançar um BCI aceitável não implica um elevado nível desenvolvimento social - o máximo de BCI deve ser considerado um ponto de partida e não de chegada - e é alcançado quando todas as mulheres recebem assistência no parto, a mortalidade infantil é inferior a 5/1000 nados vivos e nenhuma criança abandona a escola antes de completar o 5º ano.

O **Quadro 11** contém um extracto das disparidades regionais do BCI apresentadas pelo relatório de 2008, sendo claro as macro-regiões do globo onde a população goza das melhores e piores condições de desenvolvimento social. E as estimativas da *Social Watch* para a evolução do BCI anunciam um futuro pouco promissor para as regiões: «*At the current rate of progress, Sub-Saharan Africa would only reach the satisfaction of basic needs in 2353, Central Asia in 2042 and, except for Europe and North America, none of the other regions would reach the basic minimum level before 2022*» (Social Watch, 2008).

**Quadro 11. Índice das Capacidades Básicas Regional**

Região	BCI	Categorias do BCI (em pontos):  <70 = BCI Crítico 70-79 = BCI Muito Baixo 80-89 = BCI Baixo 90-97 = BCI Médio 98-99+ = BCI Aceitável
África Subsaariana	70	
Sul da Ásia	71	
América Latina e Caraíbas	90	
Europa	98	
América do Norte	99	

Fonte: Social Watch, *Basic Capabilities Index 2008*

O Índice de Equidade de Género foi criado para medir o grau de equidade de género em diferentes países, independentemente do nível médio de desenvolvimento socioeconómico da população. O IEG inclui uma dimensão de poder medida pela participação activa das mulheres nas decisões políticas e económicas – enquanto o PNUD avalia isto mesmo através de índice específico, o já referido *Gender Empowerment Measure*.

Em 2008, o GEI hierarquiza a situação de 157 países e determina as tendências de evolução de 133 países, através da comparação do índice actual com o de há 5 anos ([www.socialwatch.org](http://www.socialwatch.org/)). O índice tem um valor máximo de 100%, indicando este valor uma paridade total nas três dimensões: educação, actividade económica e *empowerment* (reforço do poder, da capacitação). O GEI é calculado medindo o grau de poder o que inclui a participação feminina nos parlamentos e gabinetes ministeriais e a proporção de mulheres profissionais e técnicas; para a actividade económica é considerada a proporção

de mulheres na população economicamente activa e as desigualdades salariais entre mulheres e homens; quanto à educação, considera-se o desnível de literacia e a matrícula de mulheres combinada nos três níveis de ensino (primário, secundário e superior).

O **Quadro 12** mostra um extracto da hierarquia obtida para 2008. O GEI 2008 demonstra que mais de metade das mulheres no mundo vivem em países que não fizeram progressos recentes na equidade de género e se bem que os maiores níveis de equidade possam ser registados na educação o mesmo não se pode afirmar para os campos económico e de poder. O poder político é a área onde se registam os maiores progressos como resultado de políticas activas.

**Quadro 12. Índice de Equidade de Género para uma selecção de países, 2008**

País	Educação	Economia	Política	GEI 2008
Suécia	99.9	83.8	83.2	<b>89</b>
Finlândia	100.0	78.5	76.1	<b>85</b>
Noruega	100.0	81.9	70.9	<b>84</b>
Ruanda	79.7	84.5	75.4	<b>80</b>
Espanha	99.1	58.2	73.9	<b>77</b>
EUA	100.0	72.3	52.1	<b>75</b>
Reino Unido	100.0	72.8	51.2	<b>75</b>
França	100.0	71.7	47.9	<b>73</b>
Portugal	97.9	69.0	49.7	<b>72</b>
Irlanda	100.0	63.3	46.9	<b>70</b>
China	95.1	73.3	38.2	<b>69</b>
Venezuela	99.9	60.8	43.9	<b>68</b>
Moçambique	66.0	91.5	34.2	<b>64</b>
Suíça	94.0	71.3	23.9	<b>63</b>
Zâmbia	76.2	64.0	25.2	<b>55</b>
Costa do Marfim	59.2	38.1	15.0	<b>37</b>

Fonte: Social Watch, *GEI Values in 2008*

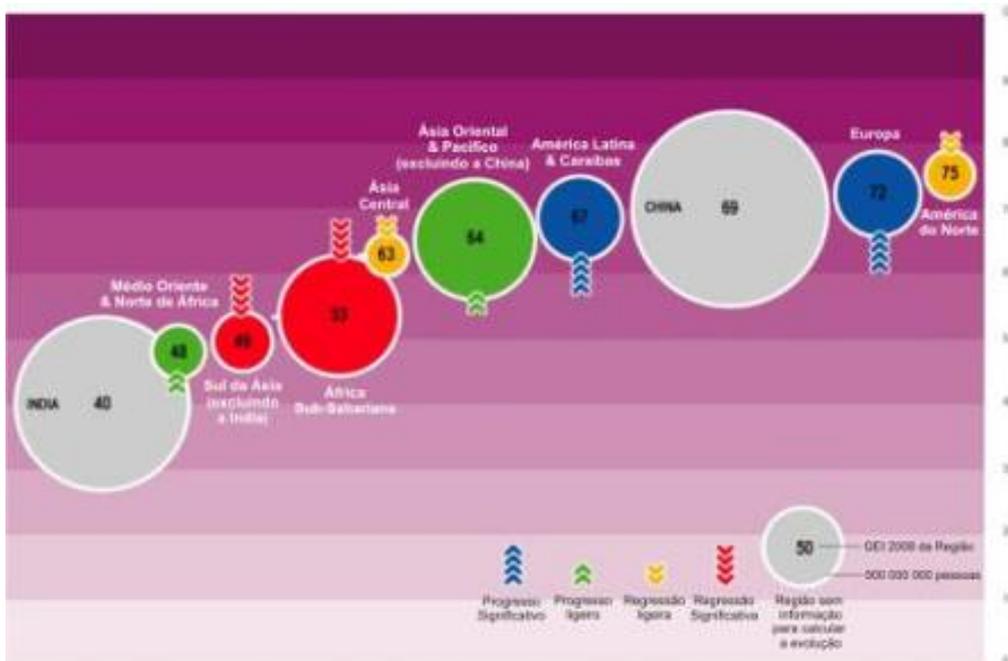
([http://www.socialwatch.org/en/avancesyRetrosos/IEG\\_2008/tablas/valoresdellIEG2008.htm](http://www.socialwatch.org/en/avancesyRetrosos/IEG_2008/tablas/valoresdellIEG2008.htm))

A **Figura 21** coloca em evidência a dimensão das disparidades ao nível regional, bem como a sua evolução, sendo claro que se bem que se registem progressos nalgumas regiões, noutras a regressão é evidente. A *Social Watch 2008* alerta ainda para o tamanho das disparidades entre as componentes do GEI ao nível mundial (90% educação; 59 economia; 35% política) assinalando a “revolução” que ainda está por se fazer nos domínios da actividade económica e política.

O relatório nacional produzido pela *Social Watch* revela que o GEI 2008, em Portugal (**Figura 22**) corresponde a 72%, sendo as desigualdades sentidas sobretudo nas dimensões do poder (50%) e da actividade económica (69%).

O Fórum Económico Mundial (*World Economic Forum*) desenvolveu recentemente outro indicador para medir as diferenças de género no mundo, o Índice das Diferenças de Género Global (*Global Gender Gap Index, GGGI*) que aumenta o número de dimensões considerado na construção do Índice de Equidade de Género desenvolvido pela *Social Watch*, integrando a participação económica, as oportunidades

económicas, a participação política, os graus de educação, saúde e bem-estar da população (<http://www.weforum.org/en/Communities/Women%20Leaders%20and%20Gender%20Parity/GenderGapNetwork/GenderGapNetwork>).



Fonte: Social Watch, *GEI Values in 2008* ([http://www.socialwatch.org/en/avancesyRetroscesos/IEG\\_2008/index.htm](http://www.socialwatch.org/en/avancesyRetroscesos/IEG_2008/index.htm))

**Figura 21. GEI Regional: avanços e retrocessos**



Fonte: Social Watch, 2008, *National Reports – Portugal*

**Figura 22. Índice de Equidade de Género para Portugal, 2008 (Social Watch)**

O *Global Gender Gap Report 2008*, publicado pelo Fórum Económico Mundial, providencia um enquadramento para a quantificação da magnitude das disparidades de género, observando os seus progressos no tempo e no espaço. Este relatório assume que o talento humano (qualificações, educação, produtividade, força de trabalho) é o factor mais importante para o desenvolvimento e neste sentido pelo menos metade dos activos deveriam ser mulheres, o que está ainda longe de acontecer em muitos países, desaproveitando-se assim um recurso fundamental.

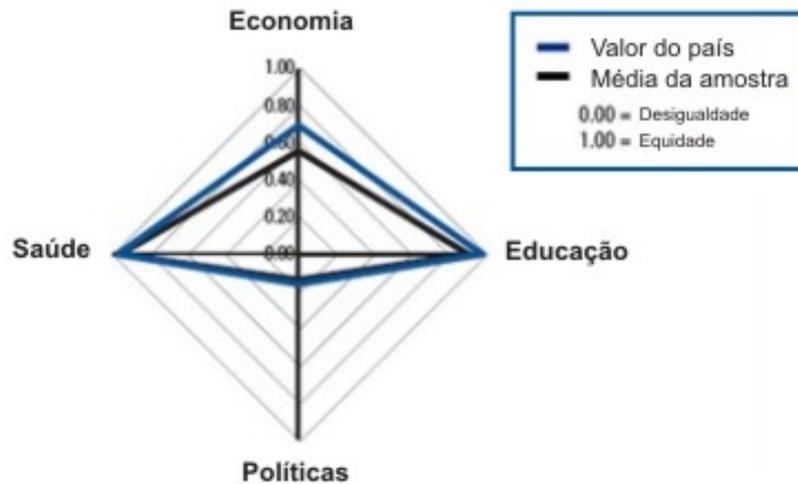
A seu tempo a competitividade de um país dependerá significativamente de como educa e utiliza o talento dos seus cidadãos, pelo que deverá procurar as mesmas responsabilidades, direitos e oportunidades entre homens e mulheres (Fórum Económico Mundial: World Economic Forum - [www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Gender%20Gap/Countries2008/index.htm](http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Gender%20Gap/Countries2008/index.htm)). O *ranking* dos dez maiores scores da edição de 2008 está representado no **Quadro 13** - obtido a partir dum universo de 130 países, o que representa 90% da população mundial. Nenhum país analisado atinge a igualdade de género, tendo os quatro países com GGGI mais elevado (Noruega, Finlândia, Suécia e Islândia) ultrapassado 80% das suas desigualdades de género enquanto o país com menor ranking (Yemen) ronda ainda os 47% da sua desigualdade de género.

**Quadro 13. Índice das Diferenças de Género Global (os 10 melhores)**

Hierarquia em 2008	País	Pontuação GGGI	Hierarquia em 2007
1	Noruega	0.824	2
2	Finlândia	0.820	3
3	Suécia	0.814	1
4	Islândia	0.800	4
5	Nova Zelândia	0.786	5
6	Filipinas	0.757	6
7	Dinamarca	0.754	8
8	Irlanda	0.752	9
9	Holanda	0.740	12
10	Letónia	0.740	13

0.000= desigualdade; 1.000=igualdade

O desempenho de Portugal representa-se na **Figura 23**. Em 2008 ocupava a 39ª posição com um GGGI de 0.7051, não tendo melhorado a sua situação relativamente a 2007, ano em que ocupou o 38º lugar na hierarquia mundial (Fórum Económico Mundial: World Economic Forum - [www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Gender%20Gap/Countries2008/index.htm](http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Gender%20Gap/Countries2008/index.htm)).



Fonte: <http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/Gender%20Gap/Countries2008/index.htm>

**Figura 23. Índice das Diferenças de Género Global, 2008 (Fórum Económico Mundial)**

Até agora, a maior capacidade descritiva dos índices anteriormente enumerados, porque usam diferentes variáveis e/ou um maior/menor número de indicadores, tem permitido reflectir na necessidade de conhecer as disparidades entre mulheres e homens e demonstrar que a igualdade de género ainda está longe de ser uma realidade. Acresce que quanto mais domínios são incorporados na formulação dos índices compostos, mais complexos se tornam e maior a dificuldade em encontrar um número assinalável de países com recolhas estatísticas para todas as variáveis necessárias à construção de índices. Deve ainda dizer-se que a abundância de instituições que procuram chegar aos diversos índices para medir as desigualdades de género, não tem ajudado o estabelecimento de comparações, pois de acordo com a instituição e os critérios, os países mudam frequentemente de posição nos *rankings*.

Apesar da utilidade destes índices compostos, eles não deixam de ter outro tipo de limitações, seja devido aos critérios na base da escolha dos indicadores, seja ao peso atribuído aos indicadores, ou mesmo, a reduzida participação pública na sua escolha que é normalmente feita por especialistas, reservando-se apenas eles o manuseamento do seu cálculo (Beck, 1999).

Identicamente, os indicadores, tal como qualquer outra ferramenta metodológica, têm as suas restrições. A maior delas para os indicadores de género é que eles apontam mais para questões-chave do que para respostas a problemas, o que implica análises complementares a um nível micro, sobre as relações sociais entre homens e mulheres e as características estruturais da sociedade que reforçam as desigualdades (Beck, 1999).

O rigor da recolha relaciona-se com as entidades oficiais responsáveis pela produção estatística e muita da informação disponibilizada nos recenseamentos nacionais apresenta problemas, por exemplo, ao nível das definições e terminologia, muitas vezes diferenciadas e a falta de continuidade nas séries. Em termos de recolha de informação é notório que algumas das variáveis e dos indicadores são actualmente recolhidos ao nível nacional com regularidade e por entidades oficiais desagregados por sexo. No

entanto, na sua grande maioria, estes dados não se encontram acessíveis, não são recolhidos com um carácter sistemático e não são recolhidos por entidades oficiais acreditadas. Muitas vezes, os indicadores não são comparáveis de país para país. Outras, não surgem desagregados ao nível regional e local.

\*\*\*

Para a *avaliação* e *monitorização* da incorporação da igualdade de género nas políticas, programas, planos e projectos é necessária a escolha de um conjunto de indicadores, contudo, existem inúmeras classificações, das quais se apresenta a que os identifica segundo a natureza do objecto a medir:

- Indicadores de *realização*: dizem respeito às actividades e realizações desenvolvidas. São medidos em unidades físicas ou monetárias.
- Indicadores de *resultado*: referem-se ao efeito directo e imediato causado por um programa/plano/projecto. Fornecem informações sobre as alterações, por exemplo, no comportamento, acções, variações na capacidade ou no desempenho dos beneficiários directos.
- Indicadores de *impacto*: de efectividade do programa; medem as consequências para além dos efeitos imediatos e directos das actividades desenvolvidas nos programas/planos/projectos e vinculam-se aos seus objectivos. Previstos e imprevistos, os impactos podem ter efeitos diferenciados para mulheres e homens.

Há ainda a considerar os efeitos (Dávila Diaz, 2004):

- Directos: recaem sobre as populações-alvo do programa/projecto, mulheres e homens afectados.
- Indirectos: recaem sobre terceiros, da óptica da igualdade de oportunidades estes produzem-se na inter-relação entre os domínios público e privado, ou seja, a manutenção ou variação do papel do género.

De natureza qualitativa ou quantitativa, os IG devem considerar os papéis e responsabilidades das mulheres e homens nos seus quadros de vida, e a periodicidade da sua recolha não deve ser inferior a um período de 3 a 5 anos (FAO, 2001). Desagregados por sexo, idade e contexto socioeconómico, os indicadores de género avaliam o “estado da arte” em determinado momento, mas também o sucesso de determinada política, programa, plano ou projecto de desenvolvimento.

\*\*\*

A análise das políticas públicas em Portugal elaborada à luz da perspectiva de género em todas as escalas, e transversal aos sectores, está fortemente limitada pela ausência de informação adequada. O desenvolvimento de bases de dados, discriminadas por sexo, será uma contribuição fundamental para o aprofundamento da *análise de género*, um instrumento que avalia as diferenças de papéis que mulheres e

homens desempenham, os diferentes níveis de poder que detêm, as suas necessidades diferenciadas, constrangimentos e oportunidades, e o impacto destas discrepâncias nas suas vidas (Aguilar, 2006a).

**No caso português não existe actualmente uma política orientada para a promoção do género no ordenamento do território e no ambiente. Donde os indicadores de género não podem seguir a tipologia anteriormente apresentada, em virtude de aquela se aplicar apenas a políticas ou programas de políticas. Assim, apresentam-se seguidamente propostas de indicadores que procuram especialmente identificar e conhecer disparidades na participação das mulheres e dos homens em diferentes domínios do Ordenamento do Território e do Ambiente.**

## 7.1 Indicadores de género em Portugal

Em qualquer das áreas-chave referidas no ponto anterior há uma contínua necessidade de informação desagregada por sexo e idade de forma a permitir efectuar análises de género. Sem dados desagregados, torna-se difícil identificar os esforços empreendidos para promover a igualdade de género e o reforço do poder das mulheres.

Em 18 de Maio de 2004, o INE anunciou a criação de uma base de dados contendo indicadores desagregados por sexo desde 1990, uma iniciativa em parceria com a então designada **Comissão para a Igualdade e para os Direitos das Mulheres (CIDM)**, a que sucedeu a **CIG** e pela **Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE)**. Na referida base de dados, foram integrados aproximadamente 100 indicadores, abrangendo as áreas temáticas da População, Família, Actividade, Emprego e Desemprego, Educação e Formação, Conciliação Trabalho/Vida Familiar, Decisão, Saúde e Crime/Violência. Esta informação está disponível ao público desde então.

A criação desta base de dados, contendo indicadores recolhidos de acordo com a periodicidade das respectivas fontes, significa um grande avanço relativamente a um passado recente, no entanto, os temas que os dados disponibilizados *on-line* cobrem apenas sectores de referência (como por exemplo a demografia e o emprego), sendo a cobertura temática insuficiente, e sobretudo no que respeita à desagregação geográfica (apenas se disponibilizam os dados por NUTS I). Se bem que o INE para o Território (na vertente das mobilidades) já possui informação desagregada ao nível do concelho/freguesia, já o tema Ambiente não possui informação actual e desagregada por sexo.

Numa perspectiva técnica, é então pertinente recomendar que a recolha de informação e os planos de apuramento dos inquéritos estatísticos incorporem a componente de género e etária; na perspectiva temática, revela-se essencial a sua desagregação em diferentes níveis territoriais (NUTS III e concelho)

nos domínios do ordenamento e gestão do território. Tendo o INE a missão de *produzir e divulgar de forma eficaz, eficiente e isenta, informação estatística oficial de qualidade, relevante para toda a Sociedade e sendo as operações estatísticas do Instituto realizadas, de acordo com padrões internacionalmente estabelecidos*, será de todo conveniente expandir e aprofundar a sua produção dedicada ao *Perfil de Género*.

Uma vez que estão em curso políticas em diversos domínios do desenvolvimento económico e social, do ordenamento territorial do País e ambiente recomenda-se a introdução do **mainstreaming** e da **análise do impacto das políticas segundo uma perspectiva de género**, tal como vem acontecendo para os programas de *reforço da capacitação* da mulher já em vigor (i.e. programas de geração de rendimentos, de capacitação, etc.<sup>19</sup>). Os IG constituem um poderoso instrumento para analisar, avaliar e monitorizar os aspectos relativos às desigualdades de género em Portugal. Este trabalho será certamente efectuado com apoio do futuro *Observatório de Género* - em parceria com entidades diversas (INE, MOPTC/IMTT, MAOTDR/ICNB, MADRP, MAI, CCDR, CM, etc.) - para auxiliar a produção de diagnósticos que possam servir de base à tomada de decisão política e permitam o acompanhamento e avaliação dos resultados.

**Deve referir-se que a natureza transversal dos sectores em análise impede a apresentação de uma lista exaustiva de indicadores, devendo os Quadros 14 e 15 (que a seguir se apresentam) ser entendidos como orientadores da reflexão e da acção dos responsáveis políticos e técnicos nos domínios em estudo e um auxiliar para o acompanhamento da implementação das Orientações Estratégicas constantes do Guia para o *Mainstreaming* de Género – Território e Ambiente, publicado pela CIG na Coleção Bem-me-quer.**

---

<sup>19</sup> Como por exemplo, a Iniciativa Comunitária EQUAL [Comunicação da Comissão aos Estados-Membros C (2000) 127, de 5 de Maio] que se destina a eliminar os factores que estão na origem das desigualdades e discriminações no acesso ao mercado de trabalho. No contexto da EQUAL, foram definidas nove prioridades sendo uma das áreas prioritárias dirigida à promoção da *Igualdade de Oportunidades entre Homens e Mulheres* sendo no entanto esta perspectiva orientada para a conciliação vida familiar-vida profissional e para a eliminação da discriminação no trabalho.

## 7.1.1 Indicadores de Transportes

No **Quadro 14** apresentam-se indicadores considerados relevantes que medem o nível de integração da variável género nas políticas de transportes em sentido amplo. Importa salientar, num contexto de pressupostos específicos, a **meta da convergência entre os sexos**.

**Quadro 14. Indicadores de Género - Domínio dos Transportes**

Designação	Método de cálculo	Unidade de medida	Fonte	Meta 2013
<b>Transportes</b>				
Distância média percorrida por dia, segundo o sexo e a idade	Quilómetros percorridos por dia / N.º. pessoas (segundo o sexo e o escalão etário)	Km/dia	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	—
Viagens realizadas por pessoa, por dia, segundo o sexo e idade	N.º. de viagens diárias / N.º. pessoas (segundo o sexo e o escalão etário)	N.º/dia/capita	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	—
Motivo (profissional, familiar, desporto e lazer, compras, visita a amigos, etc.) de deslocações, segundo o sexo	N.º de viagens segundo o motivo (Ir para o trabalho; Ir para o domicílio; Ir para o estabelecimento de ensino; Acompanhamento de familiares; Serviço; Ir para estabelecimento de saúde; Para a realização de compras; Por lazer; Outras), por sexo e escalão etário	N.º e %	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	—
Modos de transporte (público, privado) utilizados (comboio, autocarro, a pé, automóvel, etc.), segundo o sexo e idade	N.º de viagens segundo o modo de transporte utilizado (Automóvel; Moto; a Pé; Autocarro; Comboio; Transporte da escola ou empresa; eléctrico; metro; barco; outro), por sexo e escalão etário	N.º e %	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	Redução do transporte individual em 10%
Tempo médio diário despendido em viagens, segundo o sexo e a idade	Soma dos tempos despendidos em todas as viagens realizadas ao longo do dia/n.º. pessoas, por sexo e grupo etário	minutos/dia/capita	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	Redução em 10%
Despesas mensais com transportes, segundo o sexo	—	Euros	INE	Redução em 10%
N.º veículos motorizados por agregado familiar	N.º. veículos motorizados / N.º. de agregados familiares	N.º	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	Redução
N.º veículos não motorizados por agregado familiar	N.º. veículos não motorizados / N.º. de agregados familiares	N.º	INE Autoridades Metropolitanas de Transportes CM IMTT	Aumento

(Cont.)				
Taxa de feminização de motoristas e maquinistas	Mulheres motoristas e maquinistas/Total de motoristas e maquinistas no sector de transportes públicos urbanos*100	%	Operadores de Transportes IMTT	Aumento de 10%
Titulares de carta de condução por sexo e idade	—	Nº	IMTT	Aumento da paridade
Mulheres com licença de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup> face ao total de mulheres com idade igual ou superior a 16 anos	Mulheres com licença de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup> / total de mulheres com idade igual ou superior a 16 anos	%	IMTT	Aumento de 10%
Mulheres com licença de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup> face ao total indivíduos com licença de condução de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup>	Mulheres com licença de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup> / total de indivíduos com licença de condução de ciclomotores ou motociclos < 50cm <sup>3</sup>	%	IMTT	Aumento da paridade
Mulheres participantes em planos e projectos de transportes	—	Nº	IMTT	33%
Planos de Mobilidade com componente de género	—	Nº	IMTT	—
Evolução do orçamento do MOPTC atribuído para a igualdade de género	Variação anual da % do orçamento atribuído à igualdade de género	%	MOPTC	Aumento
Estudos de impacto, em homens e mulheres, das políticas e acções do MOPTC	—	Nº	MOPTC	Aumento
Acções de discriminação positiva atribuídas a mulheres na área dos transportes	—	Nº	Operadores IMTT INPSeguros CM	Aumento
Cursos/acções de formação em igualdade de género na área dos transportes	—	Nº	MOPTC CM	Aumento
Vítimas de acidentes rodoviários (condutores, passageiros e peões) por sexo e idade	—	Nº	ANSR	Redução em 10%
Condutores envolvidos em acidentes rodoviários por sexo e idade	—	Nº	ANSR	Redução 10%
Veículos automóveis registados em nome de mulheres	—	Nº	IRN – Min. Justiça	—
Veículos automóveis segurados em nome de mulheres	—	Nº	Instituto de Seguros de Portugal	—

## 7.1.2 Indicadores de Ambiente

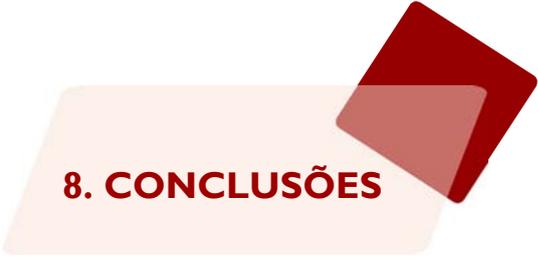
No **Quadro 15** estão representados indicadores considerados relevantes que medem o nível de integração da variável género nas políticas de ambiente em sentido restrito. Importa salientar, num contexto de pressupostos específicos, a **meta da convergência entre os sexos**.

**Quadro 15. Indicadores de Género - Domínio do Ambiente**

Designação	Método de cálculo	Unidade de medida	Fonte	Meta 2013
<b>Biodiversidade, Agricultura e afins</b>				
Nº de mulheres que beneficiam de concessões de exploração de recursos naturais	--	Nº	ICNB	—
Taxa de feminização na agricultura biológica	Mulheres que trabalham na agricultura biológica/Total de pessoas que trabalham na agricultura biológica	%	MADRP	—
Cargos de direcção ocupados por mulheres em áreas protegidas	Cargos de direcção ocupados por Mulheres/ Total dos cargos de direcção	%	ICNB	33%
Taxa de emprego feminino na profissão de guarda-florestal	Mulheres Guardas Florestais/Total de Guardas Florestais	%	MAI/SEPNA	Duplicar
Taxa de emprego feminino na profissão de vigilante da natureza	Mulheres Vigilantes da Natureza/Total de Vigilantes da Natureza	%	ICNB	Duplicar
Mulheres proprietárias de explorações agrícolas	Mulheres proprietárias de explorações agrícolas /Total proprietários de explorações agrícolas	%	MADRP	—
Dimensão das explorações agrícolas da propriedade de mulheres	SAU explorações de propriedade de mulheres/SAU Total	%	MADRP	—
Nº de mulheres eleitas com cargos de liderança em organizações comunitárias, cooperativas ou conselhos de decisão	—	Nº	INE	—
Iniciativas apoiadas pelo MADRP de fomento do empreendedorismo em mulheres ligadas às actividades agrícolas, silvícolas e pescas	—	Nº	MADRP	—
Nº de mulheres que se dedicam à melhoria produtiva dos povoamentos florestais	—	Nº	MADRP	—
Nº de linhas de crédito e assistência técnica disponibilizadas para as mulheres envolvidas no sector da agricultura, silvicultura e pescas	—	Nº	MADRP	—
Seguros disponibilizados para as mulheres envolvidas no sector da agricultura, silvicultura e pescas	—	Nº	MADRP	—
Taxa de feminização do emprego na fileira das pescas	Mulheres empregadas na fileira das pesas/ total emprego fileira pescas	%	MADRP	50%

(Cont.)				
Mulheres armadoras e oficiais de bordo em empresas de pesca	Mulheres armadoras e oficiais de bordo/ total armadores e oficiais de bordo	%	MADRP	33%
Acções de formação para mulheres envolvidas na fileira das pescas	—	Nº	MADRP	—
Taxa de emprego feminino na Polícia Marítima	Mulheres trabalhadoras na Polícia Marítima/Total de pessoas empregadas na Polícia Marítima	%	Ministério da Defesa Nacional/ Autorid. Marítima Nacional	33%
Mulheres gestoras de projectos produtivos (aquacultura, abrigos ecológicos,...)	—	Nº	MADRP	—
Taxa de feminização do emprego como nadador-salvador	Mulheres nadadoras-salvadoras/Total de nadadores salvadores	%	MAOTDR/Instituto de Socorros a Náufragos	50%
Energia				
Taxa de feminização do emprego no sector das energias	Mulheres empregadas no sector das energias/Total do emprego no sector das energias	%	MEI/DGGE	50%
Mulheres no sector das energias renováveis	—	Nº	MEI/DGGE	—
Mulheres envolvidas em acções de formação na área da energia	—	Nº	MEI/DGGE	—
Mulheres envolvidas em cargos de direcção no sector energético	—	Nº	MEI/DGGE	33%
Mulheres utilizadoras de tecnologias eficientes e de energias renováveis	Mulheres utilizadoras de tecnologias eficientes e de energias renováveis/Total de utilizadores de tecnologias eficientes e de energias renováveis	%	MEI/DGGE	—
Riscos				
Rácio Homens/Mulheres afectados por problemas de poluição ambiental	Mulheres afectadas / Homens afectados	Nº	MS	I
Rácio Homens/Mulheres nas doenças de origem ambiental (asma, rinite alérgica, etc.)	Mulheres afectadas / Homens afectados	Nº	MS	I
Residentes em edifícios sem construção anti-sísmica, por sexo	—	Nº	INE	Reduzir 10%
Incidência por sexo dos danos causados por acidentes naturais e ambientais	Mulheres vitimizadas por acidentes naturais e ambientais / Homens vitimizadas por acidentes naturais e ambientais	Nº	MAI/ANPC	I
Taxa de feminização do Emprego em serviços de protecção civil	Mulheres empregadas em serviços de protecção civil / Total do emprego em serviços de protecção civil	%	MAI/ANPC	50%
Mulheres que sabem nadar (15-65 anos)	Mulheres que sabem nadar (15-65anos) / Total de mulheres (15-65 anos)	%	ANPC/INE	75%
Acções de formação de protecção civil para mulheres idosas	—	Nº	MAI/ANPC	I por Município

(Cont.)				
Mulheres com responsabilidades em actividades de planeamento e prevenção de riscos	—	Nº	MAI/ANPC	—
Ambiente urbano				
Agregados domésticos com cabeça de casal mulheres conectados a sistemas de água potável e de saneamento básico	Agregados domésticos com cabeça de casal mulheres conectados a sistemas de água potável e de saneamento básico / Total de agregados com cabeça de casal mulheres	%	INE	100%
Mulheres com intervenção em consultas públicas de projectos e planos municipais	—	Nº	Associação de Municípios	—
Mulheres em instituições municipais com funções de decisão no, no ordenamento do território no planeamento urbano e no ambiente	Emprego feminino em funções de decisão no ordenamento do território e ambiente / Total do emprego em funções de decisão em A e T	%	MAOTDR Associação de Municípios	33%
Taxa de feminização dos riscos em espaço público, por período do dia	Mulheres vitimizadas no espaço público por período do dia / Total de pessoas vitimizadas no espaço público por período do dia	%	GNR/PSP/ANPC	Reduzir 20%
Equipamentos públicos (saúde, educação e justiça) com funcionamento em horários flexíveis	—	Nº	INE	—
Emprego feminino em horários “pós-laborais”	—	Nº	INE	—
Taxa de cobertura de equipamentos de educação para a 1ª infância	“Lotação” em creches e Jardins-de-infância / Crianças com idades inferiores a 5 anos	%	MSS	80%
Informação/Educação/Formação				
Rácio Mulheres/Homens com curso superior em áreas tecnológicas	Mulheres com curso superior em áreas tecnológicas / Homens com curso superior em áreas tecnológicas	Nº	INE	0,5
Rácio Mulheres/Homens activistas em ONG ambientais	Mulheres activistas em ONGA / Homens activistas com curso superior em ONGA	Nº	MAOTDR	1



## 8. CONCLUSÕES

As estratégias necessárias para as boas práticas de gestão do ambiente solicitam uma abordagem multidisciplinar e intersectorial, em que a participação das mulheres é fundamental. Pressupõe-se que as políticas formuladas para o desenvolvimento que não envolvam mulheres e homens em pé de igualdade estarão, a prazo, votadas ao insucesso.

É esta linha de raciocínio que justifica a urgência em se aprofundar o conhecimento sobre o **“género e o ambiente” em Portugal**. Da pesquisa efectuada conclui-se que os estudos do tema da conservação da natureza e da biodiversidade na perspectiva de género são praticamente inexistentes e que os poucos dados estatísticos organizados e disponíveis não permitem aprofundar o conhecimento do panorama nacional.

A título de exemplo desta realidade, as estatísticas do ambiente produzidas pelo INE não permitem qualquer tratamento de informação nestes domínios nem tão pouco existe a possibilidade de a obter desagregada por sexo. Ao procurar aprofundar-se o conhecimento acerca das ocorrências de catástrofes naturais com impactes negativos para as populações e o ambiente e a sua desagregação por sexo e idade, depressa se descobre que esta informação é “desconhecida” pelas autoridades responsáveis.

Apesar dos obstáculos à obtenção de informação, a que foi possível recolher permitiu compreender que em certos domínios do ambiente não existe paridade entre homens e mulheres: por exemplo, em 2007, dos 225 vigilantes da natureza do MAOTDR/CCDR, existentes, apenas 15% eram do sexo feminino. No que respeita à liderança das Organizações não Governamentais de Ambiente (ONGA), os dados revelam que em 2008, as respectivas direcções estão significativamente associadas a uma sobre-representação do sexo masculino (num total para o País de 141 presidentes homens e 23 presidentes mulheres).

Muito embora existam sistemas de incentivos disponíveis para apoiar práticas agrícolas sustentáveis (ligadas à agricultura biológica, por exemplo), e sobretudo em áreas rurais desfavorecidas, não é conhecida a percentagem de mulheres que trabalha neste sector e o seu impacto nas comunidades locais e na economia portuguesa. Lamentavelmente não se assinalam estudos aprofundados sobre este tema. A pesquisa efectuada também permitiu concluir que em Portugal, os números associados ao peso das mulheres na agricultura, florestas e afins, se são conhecidos não estão divulgados de uma forma sistemática e continuada, e quando existem, raramente estão desagregados territorialmente a uma

escala infra-nacional. No que respeita ao sector das pescas, o papel das mulheres passa quase despercebido.

Em síntese, em Portugal não existe tradição de pesquisa científica e de produção de estudos sobre o “género e o ambiente”, pelo que, o que é conhecido está mais alicerçado no discurso retórico do que no conhecimento. Quer isto dizer que as análises de género associadas aos domínios do ambiente carecem de um suporte analítico, de informação acessível e de uma base empírica suficientemente fiável e com desagregação geográfica à escala local. É urgente recolher evidências sólidas e sistematizadas que justifiquem a adopção do *mainstreaming* de género<sup>20</sup> na área do “ambiente”.

A situação acerca da igualdade de **“género nos transportes” em Portugal**, não difere de forma significativa dos restantes países europeus. A sinistralidade associada às mulheres é menor do que a verificada pelos homens, embora a tendência seja para o nivelamento, ao mesmo tempo que o acesso à capacitação para a condução já se encontra numa situação de paridade, em particular nos escalões mais jovens.

Relativamente aos padrões de mobilidade, as mulheres portuguesas deslocam-se a distâncias menores por motivos de emprego do que os homens - utilizam mais os transportes públicos e a marcha a pé e gastam menos tempo para a realização nas deslocações.

As diferenças de padrões de mobilidade entre os géneros encontram-se intimamente associadas à definição das bacias de emprego, ao grau de integração da mulher no mercado de trabalho, ao rendimento familiar, mas também à existência ou não de filhos jovens. Em Portugal verifica-se que nas regiões onde a interacção intermunicipal é maior, são os homens que saem mais frequentemente para fora do concelho de residência, associando-se a isso a utilização do transporte individual e o relativo aumento dos tempos de deslocação. No entanto, nas áreas metropolitanas, as diferenças entre homens e mulheres é esbatida no que às saídas para fora do concelho, por motivos de trabalho ou estudo, diz respeito. Contudo, nestas áreas são igualmente as mulheres que utilizam mais frequentemente o transporte público, observando-se nas NUTS, da Grande Lisboa, do Grande Porto e da Península de Setúbal as maiores diferenças entre homens e mulheres relativamente à utilização do transporte público, 11,96%, 11,75% e 12,50% de diferença percentual respectivamente em cada uma das NUTS que integram as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Assinala-se que existem actualmente sinais positivos para o apoio ao desenvolvimento de iniciativas e estudos nestes domínios já que o QREN 2007-2013 apresenta uma componente de género explícita. Ao reconhecer a reduzida importância das políticas públicas para promover a igualdade de género como factor estruturante do desenvolvimento social, o QREN e os seus Programas Operacionais assumem responsabilidade na superação desse constrangimento estrutural.

---

<sup>20</sup> O *mainstreaming* de género implica um processo dinâmico de alteração de objectivos, estratégias e acções das instituições para assegurar que mulheres e homens possam influenciar, participar e beneficiar dos mesmos processos de desenvolvimento, sobretudo ao nível das suas estruturas, procedimentos e culturas para criar ambientes institucionais promotores da igualdade de género (para um aprofundamento desta matéria, consultar o respectivo Guia publicado pela CIG).

Estes são motivos que explicam largamente a necessidade de promover a qualidade de vida das populações, na sua vida familiar e no trabalho, a coesão social e territorial e apoiar as dinâmicas de desenvolvimento sustentável. As políticas públicas constituem um imperativo de uma sociedade democrática; são, por isso, fundamentais à promoção da igualdade, na prevenção da exclusão e uma responsabilidade inalienável a partilhar por todas e todos.

O Estado tem a obrigação de desenvolver as políticas públicas adequadas de forma a antecipar e a minimizar os efeitos adversos da exclusão, nas desigualdades no acesso à cidadania e aos diferentes territórios onde essa cidadania se concretiza. No respeitante aos domínios do “território e ambiente” o esforço nacional deve ser transversal aos sectores económicos e às condições sociais, desenvolvendo programas de políticas, planos e projectos que implementem e suportem redes nacionais e locais de apoio de redes de infra-estruturas, de equipamentos e de serviços que promovam a igualdade de género na vida cívica e particular.

As **políticas públicas de transportes** são estruturantes para a organização do território e simultaneamente condicionadoras do acesso aos serviços e aos bens e da qualidade ambiental, portanto, da qualidade de vida das populações. Tradicionalmente a infra-estruturação e a oferta de transporte são assumidas como intervenções insensíveis ao género, uma vez que o seu acesso e fruição são universais. No entanto, na prática, a forma como homens e mulheres utilizam o transporte na sua relação com o território é diferenciada, por isso, qualquer intervenção no sector dos transportes e acessibilidades raramente é insensível ao género.

A abordagem ao sector dos transportes, adoptando uma perspectiva sensível ao género, constitui uma oportunidade de planear de uma forma integrada, concreta e multisectorial, o acesso equitativo aos sistemas de transportes, tendo em vista a sua articulação com outras esferas do quotidiano, incluindo a acessibilidade aos equipamentos e serviços, ao mercado de trabalho e à facilitação da vida familiar.

As **políticas públicas de ambiente**, são fundamentais para o desenvolvimento e para a coesão territorial do país, entre outras razões, pelo papel das mulheres - diferenciado do dos homens - relativo a estratégias orientadas para a conservação e valorização da biodiversidade, dos recursos e do património natural, paisagístico e cultural, à preservação dos recursos energéticos e prevenção e minimização dos riscos, apresenta-se como uma oportunidade para tornar Portugal um país mais sustentável, ordenado e integrador do sentido pleno de igualdade de género e de cidadania.

## 9. BIBLIOGRAFIA E FONTES DE REFERÊNCIA

- Agarwal, B. 1992. The gender and environment debate: lessons from India. *Feminist Studies*, 18 (1): 133-172.
- Aguiar, L. 2006a. *Gender indicators*. IUCN - The World Conservation Union.
- Aguiar, L. 2006b. *Gender Makes the Difference: Biodiversity*. IUCN - The World Conservation Union.
- Aguiar, L. 2006c. *Gender Makes the Difference: Energy*. IUCN - The World Conservation Union.
- Aguiar, L. s.d. *Energy*. IUCN, The World Conservation Union ([www.cbd.int/doc/newsletters/news-sd-supplement-en.pdf](http://www.cbd.int/doc/newsletters/news-sd-supplement-en.pdf)).
- Aguiar, L.; Castañeda, I.; Salazar, H. 2002. *In Search of the Lost Gender: Equity in Protected Areas*. IUCN, Absoluto S.A., San Jose.
- Alston, M. 2006. Gender Mainstreaming into Practice: a view from rural Australia. *NWSA Journal*, 18(2): 123-148.
- Banister, D. (ed.) 1998. *Transport Policy and the Environment*. E&F Spon, London.
- Banister, D. 1980. *Transport mobility and deprivation in inter-urban areas*. Saxon House, Farnborough.
- Barbosa, M. 2005. *Estratégias internacionais para a igualdade de género: a plataforma de acção de Pequim (1995-2005)*. Coleção Agenda Global, 6, CIDM, Lisboa.
- Barwell, I; Malmberg-Calvo, C. 1989. *The transport demands of rural households: findings from village-level travel surveys*. Makete International Rural Transport Project, International Labour Organisation, Geneva, Switzerland.
- Batliwala, S.; Reddy, A. K. 1996, *Energy for Women and Women for Energy: Engendering Energy and Empowering Women*. ENERGIA Meeting, University of Twente, Enschede, The Netherlands.
- Beck, Tony, 1999. *Using Gender-Sensitive Indicators. A Reference Manual for Governments and Other Stakeholders*. Commonwealth Secretariat, London.
- Beveridge, F. ; Shaw, J., 2002. Introduction: mainstreaming gender in European Public Policy. *Feminist Legal Studies*, 10 : 209-201.
- Beveridge, F.; Nott, S.; Stephen, K. 2000. Mainstreaming and the Engendering of Policy-Making: a Means to an End? *Journal of European Public Policy*, 7(3):385-405.
- Bhatta, G. 2001. Of Geese and Ganders: Mainstreaming Gender in the Context of Sustainable Human Development. *Journal of Gender Studies*, 10 (1): 17-32.
- Borgonha, M. C.; Borgonha, M. 2008. *Mulher-pescadora e mulher de pescador: A presença da mulher na pesca artesanal na Ilha de São Francisco do Sul, Santa Catarina*. Fazenda Gênero 8 - Corpo, Violência e Poder ([www.fazendogenero8.ufsc.br/sts/ST64/Borgonha-Borgonha\\_64.pdf](http://www.fazendogenero8.ufsc.br/sts/ST64/Borgonha-Borgonha_64.pdf)).
- Braidotti, R. ; Charkiewicz, E.; Häusler, S.; Wieringa, S. 1994. *Women, the Environment and Sustainable Development: Towards a Theoretical Synthesis*, Zed Books, London.
- Carpenter, S.; Jones, P. 1983. *Recent advances in travel demand analysis*. Gower, Aldershot.
- Carvajal-Escobar Y.; Quintero-Angel, M.; e García-Vargas, M. 2008. Women's role in adapting to climate change and variability. *Advances in Geosciences*, 14, 277-280.
- CE 2003. *A Pesca na Europa. As mulheres na pesca: um papel pouco conhecido*. Boletim nº17, Direcção-Geral da Pesca, Comissão Europeia.
- Cecelski, E. 1995. From Rio to Beijing: Engendering the Energy Debate, *Energy Policy*, 23 (6): 561-575.
- CIG 2008. *Há lugar para todos. 2007. Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos em Portugal*. Plano Nacional de Acção, CIG, Lisboa.
- CM Montijo 2007. *Plano Municipal para a Igualdade de Género no Concelho de Montijo*. Câmara Municipal do Montijo. COM (2006) 92 Final.

- Crompton, R.; Le Feuvre, N. 2000. Gender, Family and Employment in Comparative Perspective: The Realities and Representations of Equal Opportunities in Britain and France. *Journal of European Social Policy*, 10(4): 334–48.
- Cunha Rêgo, M.C. 2005. *A noção de 'igualdade de género': o estado da arte*. Grupo de Trabalho Temático Igualdade de Oportunidades, QCA III, Lisboa.
- Dankelman, I. 2002. Climate Change: Learning from Gender Analysis and Women's Experiences of Organizing for Sustainable Development. In: Masika, R. (ed.) *Gender, Development and Climate Change*, Oxfam, Oxford, U.K.
- Dankelman, I. s.d. *Gender, environment and sustainable development: understanding the linkages* ([www.kit.nl/net/KIT\\_Publicaties\\_output/showfile.aspx?e=1321](http://www.kit.nl/net/KIT_Publicaties_output/showfile.aspx?e=1321)).
- Dávila Díaz, M. 2004. *Indicadores de Género*. Jornadas de la Unidad de Igualdad y Género, Sevilla.
- Decisão n.º 1672/2006/CE, do Parlamento e do Conselho, de 24 de Outubro.
- Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.
- Deike, P. 1999. *Presentation notes for the UNEP Regional Workshop Deals on Wheels: Sustainable Transportation Initiatives in Developing Countries*. ITDP, San Salvador.
- DGDR 2005. *Avaliação Intercalar do QCA 2000-2006 e dos PO Regionais*.
- Directiva 2004/113/CE, do Conselho, de 13 de Dezembro.
- Directiva 2006/54/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho.
- Enarson, E. 2002. Environmental Management and Mitigation of Natural Disasters: A Gender Perspective, *Panel II, Commission on the Status of Women*. United Nations, New York.
- Enarson, E.; Hearn Morrow, B. (eds.) 1998. *The Gendered Terrain of Disaster: Through Women's Eyes*. Praeger, Westport, U.S.A.
- Enarson, E.; Meyreles, L. et al. 2003. *Cómo Trabajar con Mujeres en Situaciones de Riesgo - Directrices Prácticas para Evaluar la Vulnerabilidad a los Desastres Naturales y la Capacidad de Respuesta a Nivel Local*. Centro para la Gestión de Desastres y Ayuda Humanitaria, Universidad del Sur de la Florida, Florida.
- EOC 2007. *The Gender Equality Duty and Local Government: guidance for public authorities in England*. Equal Opportunities Commission, Gender Equality Duty.
- European Commission 1996. *Towards sustainable transport infrastructure: a sectoral approach in practice*. Guidelines for the Directorate-General Development.
- European Policies Research Centre (EPRC) 2001. *Gender equality and Transport. Fact sheet for the economic and social infrastructure operational programme of the national development plan, 2000 to 2006*. European Policies Research Centre, University of Strathclyde, Glasgow.
- FAO & PMA s.d. *Passaporte para a Integração de uma Perspectiva de Género em Programas de Emergência Questionário Analítico Chave para o Planeamento de Intervenções Humanitárias Sensíveis à Dimensão de Género*. ASEG Programa de Análise Sócio-Económica e de Género. Directrizes para programas de emergência. ([www.fao.org/sd/seaga/downloads/Pt/Passportpt.pdf](http://www.fao.org/sd/seaga/downloads/Pt/Passportpt.pdf)).
- FAO 2001. *Gender sensitive indicators: A key tool for gender mainstreaming*. Women in Development Service (SDWW), Women and Population Division ([http://www.fao.org/sd/2001/PE0602a\\_en.htm](http://www.fao.org/sd/2001/PE0602a_en.htm)).
- Fordham, M. 2001. *Challenging Boundaries: A Gender Perspective on Early Warning in Disaster and Environmental Management*. Expert Group Meeting, United Nations, Ankara, Turkey.
- Greater London Council Women's Committee 1985. *Women on the move*. Greater London Council, London.
- Greed, C. 2006. Institutional and Conceptual Barriers to the Adoption of Gender Mainstreaming within Spatial Planning Departments in England. *Planning Theory & Practice*, 7 (2): 179-197.
- Grieco, M., Pickup L.; Whipp R. (eds.) (1989). *Gender, transport and employment*. Gower, Aldershot, London.
- Gupta, K.S. s.d. *Gender and International Environmental Negotiations – How Far and How Much More?* ([www.oas.org/dsd/Tool-kit/Documentos/ModuleVI/Gupta%20Reading.pdf](http://www.oas.org/dsd/Tool-kit/Documentos/ModuleVI/Gupta%20Reading.pdf)).
- Hamilton, K., Hoyle, S. R.; Jenkins, L. 2000. *The Public Transport Gender Audit*. HMSO, London.
- Hannan, C., 2003. Overview on Gender Mainstreaming. *Putting Gender Mainstreaming Into Practice*, United Nations, New York, pp.12-18.
- Hannan, C. 2002. *Mainstreaming gender perspectives in environmental management and mitigation of natural disasters*. Roundtable Panel and Discussion, United Nations Division for the Advancement of Women and the NGO Committee on the Status of Women. Preparation for the 46th Session of the Commission on the Status

- of Women on Disproportionate impact of natural disasters on women. (<http://scholar.google.pt/scholar?hl=pt-PT&q=author:%22Hannan%22+intitle:%22Mainstreaming+gender+perspectives+in+environmental+...%22+&um=1&ie=UTF-8&oi=scholar>).
- Hanson, S.; Hanson, P. 1981. "The impact of women's employment on household travel patterns: a Swedish example". *Transportation*, 10 (2): 165-183.
- Howard, P. 2001. *Women in the Plant World: The Significance of Women and Gender Bias for Biodiversity Conservation*. IUCN-ORMA, San José, Costa Rica.
- Hue, Le Thi Van 2006. "Gender, Doi Moi and Mangrove Management in Northern Vietnam". *Gender Technology and Development.*, 10: 37-59.
- ISDR 2002. *Hyogo Framework for Action 2005-2015: ISDR International Strategy for Disaster Reduction International Strategy for Disaster Reduction* ([www.unisdr.org/wcdr](http://www.unisdr.org/wcdr) Building the Resilience of Nations and Communities to Disasters).
- IUCN s.d. *Gender Equality and Adaptation*, Women's Environment & Development Organisation. ([www.genderandenvironment.org/admin/admin\\_biblioteca/documentos/Factsheet%20Adaptation.pdf](http://www.genderandenvironment.org/admin/admin_biblioteca/documentos/Factsheet%20Adaptation.pdf)).
- Jeff, G. J.; McElroy, R. 1996. *Women's Travel: Consequences and Opportunities*. US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington DC.
- Johnsson-Latham, G. 2006. *Initial studies of lifestyles, consumption patterns, sustainable development and gender: do women leave a smaller ecological footprint than men?* Report from the Ministry of Sustainable Development, Ministry of Sustainable Development, Sweden.
- Jones, P. M.; Dix, M. C.; Clarke, M. I.; Heggie I.G. 1983. *Understanding travel behaviour*. Gower, Aldershot.
- Kunieda, M.; Gauthier, A. 2007. *Gender Urban Transportation: fashionable and affordable*. Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GTZ, Germany.
- Kyte, Rachel, 1996. "Rio, Cairo and Beijing: a political analysis of the evolving debate on women, population and sustainable development, through the three conferences". *Expert Group Meeting on Women, Population and Sustainable Development: The Road From Rio, Cairo and Beijing*, Santo Domingo.
- Leach, Melissa, 1992. Gender and the Environment: traps and opportunities. *Development in Practice*, 2 (1): 12-22.
- Leach, M.; Joekes, S.; Green, C. 1995. Gender Relations and Environmental Change. *IDS Bulletin*, 26 (1): 1-8.
- Lei nº48/98, de 11 de Agosto (LBOTU).
- Lei nº58/2007, de 4 de Setembro (PNPOT).
- Lwanga, M. 2001. Gender, Environment and Sustainable Development. *Conference on Sustainable Development, Governance and Globalisation: an African Forum for Strategic Thinking Towards the Earth Summit 2002 and Beyond*, Kenia.
- Marques da Costa, N. 2007. *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras de Lisboa, policopiado.
- Martin, Â. 2006. *Gender Makes the Difference: Forestry*. IUCN - The World Conservation Union.
- Mazey, S. 2002. Gender Mainstreaming strategies in the EU: delivering on as agenda? *Feminist Legal Studies*, 10: 220-240.
- NDP Gender Equality Unit 2001. *Gender Equality and Transport. Fact sheet for the Economic and Social Infrastructure Operational Programme of the National Development Plan, 2000 to 2006*. Compiled by European Policies Research Centre of the University of Strathclyde, Ireland.
- Neves, O. 1966. Avaliação ex-ante do impacte de grandes projectos sobre o desenvolvimento local: um contributo metodológico a propósito do projecto Ford/Vw. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 22: 43-59.
- Nieves Rico, M. 1998. *Gender, the environment and the sustainability of development*. Serie Mujer y Desarrollo, United Nations, Santiago, Chile.
- PNACE 2005-2008.
- PNAI 2006-2008.
- PNE 2005-2008.
- Polk, M. 1996. *Swedish Men and Women's Mobility Patters: Issues of Social Equality and Ecological Sustainability*. US Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington DC.
- Polk, M. 2001. Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Swede". *Transportpolitik i Focus*, 1, Vinnova, Omslagsbild.

- PRB 2001. *Women, Men, and Environmental Change: The Gender Dimensions of Environmental Policies and Programs*. Population Reference Bureau, Washington.
- PROT Algarve 2007. [www.territorioalgarve.pt/](http://www.territorioalgarve.pt/).
- QREN 2007. *Portugal. Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013*. ([www.qren.pt](http://www.qren.pt)).
- Rees, T. 2001. Mainstreaming Gender Equality in Science in the European Union: the ETAN Report. *Gender and Education*, 13(3): 243-260.
- Regulamento n.º 1922/2006 do Parlamento e do Conselho, de 20 de Dezembro.
- Reid-Howie Associates 2000. *Women and Transport: Moving Forward*. The Scottish Executive Central Research Unit.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 109/2007, 20 de Agosto (ENDS).
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2007, de 28 de Março.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2007, de 22 de Junho.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 190/2005, de 24 de Novembro.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2006, de 10 de Março.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2002, de 11 de Abril.
- Riverson, J.; Kunieda, M.; Roberts, P.; Lewi, N.; Walker, W. M. 2005. *An overview of women's transport issues in Developing Countries. The challenges in addressing gender dimensions of transport in Developing Countries: lessons from World Bank's projects* (Paper revised from original), World Bank.
- Roehr, U. 2001. *Gender and Energy in the North*. Background Paper for the Expert Workshop Gender Perspectives for Earth Summit 2002: Energy, Transport, Information for Decision-Making, Berlin, Germany.
- Sahai, S. 2004. "TRIPS and Bioiversity: a gender perspective". *Gender and Development*, 12 (2): 58-65.
- Sass J. 2002. "Women, men, and environmental change: the gender dimensions of environmental policies and programs". *Population Reference Bureau [PRB], MEASURE Communication*, Washington D.C. (<http://www.poplinae.org/docs/1546/170249.html>).
- Sawyer, D. 2003. *Gênero e meio ambiente. Relatório da I Oficina Gênero e Meio Ambiente.*, Department for International Development. UNIFEM - United Nations Development Fund for Women. Brasília.
- Seniloli, M.; Taylor, L.; Fulivai, S. 2002. Gender Issues in environmental sustainability and poverty reduction in community: social and community issues. *Development Bulletin*, 58: 96-98.
- Shiva, V. 1989. *Staying Alive: Women, Ecology and Development*. Zed Books, London.
- Scottish Executive 2005. Travel by Scottish residents: some National Travel Survey results for 2002/2003 and earlier years. *Statistical Bulletin*, Tm/2005/3.
- Squires J., Wickham-Jones, M. 2004. New Labour, Gender Mainstreaming and the Women and Equality Unit. *BJPIR: 2004. Political Studies Association*, 6: 81-98.
- Taylor, V. 1999. *Gender Mainstreaming in Development Planning. A Reference Manual for Governments and Other Stakeholders*. Commonwealth Secretariat, United Kingdom.
- Turner, J.; Grieco M. 1998. *Gender and Time Poverty: the neglected social policy implications of gendered time, transport and travel*. Paper presented at the International Conference on Time use, University of Luneberg, Germany.
- Turner, J.; Fouracre, P. 1995. "Women and transport in developing countries". *Transport Reviews*, 15 (1): 77-96.
- UNCHS 1998. "Breadwinners, Homemakers, Beasts of Burden". *Habitat Debate*, 4: 2, UNCHS, Nairobi.
- UNDP 2000. *Gender and Energy: How Is Gender Relevant to Sustainable Energy Policies?* Sustainable Energy and Environment Division, Energy and Atmosphere Programme, U.S.A.
- UNDP 2004. *Gender and Energy. A Toolkit for Sustainable Development and Resource Guide*. United Nations Development Programme, Bureau for Development Policy Energy and Environment Group. U.S.A. (<http://www.undp.org/energy/genenergykit/>).
- UNEP 1999. "Deals on Wheels: Sustainable Transportation Initiatives in Developing Countries". Working Paper No. 9: Papers presented at the UNEP Workshop, UNEP Collaborating Centre on Energy & Environment, San Salvador, El Salvador.
- UNEP 2005. *Mainstreaming Gender in Environmental Assessment and Early Warning*. United Nations Environment Programme (UNEP), Nairobi.
- UNEP 2006. *Gender and Environment: Short History and State-of-the-Art*. United Nations Environment Programme

- UNESCO 2002. *Unesco Mainstreaming. The needs of Women*. Women and Gender Equality Unit, Bureau of Strategic Planning.
- UNFPA 2008. *State of World Population 2008*. <http://www.unfpa.org/swp/>.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs 1997. *Integrating Gender Issues into Energy Planning. Training Workshop Manual prepared for UN/DDSMS*, Technology and Development Group, University of Twente, Netherlands.
- Valdés, H. M. 2002. *Gender Mainstreaming in Disaster Reduction*. ISDR, UN, Geneva.
- Walby, S. 1997. *Gender Transformations*. Routledge, London.
- Westermann, O.; Ashby, J.; Pretty, J. 2005. Gender and Social Capital: the importance of gender differences for the maturity and Effectiveness of Natural Resource Management Groups. *World Development*, 33(11): 1783-1799.
- Wilson, T.; Neff, C. 1983. *The social dimension in transportation assessment*. Gower.
- World Bank 1999. Gender and transport: A rationale for action, PremNotes. *Prem Network*, 14 (<http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/Gender-RG/index.html>).
- Zêzere, J.L.; Pereira, A.R.; Morgado, P. 2006. Perigos naturais e tecnológicos no território de Portugal continental. *Apointamentos de Geografia – série de investigação*, 19. CEG. Lisboa.

## 10. ENDEREÇOS ELECTRÓNICOS

Center for Gender and Refugee Studies (CGRS)  
Gender and Diversity (CGIAR)  
Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination against Women (CEDAW)  
Division of Advancement of Women (DAW)  
[www.generoyambiente.org/](http://www.generoyambiente.org/) (IUCN)  
<http://www.imow.org/home/index>  
<http://www.earthaction.org/empowering-women.html>  
Partnership on Gender Equality for Development and Peace (EC/UN)  
<http://www.energia.org/about/whyge.html>  
Gender and Development (FAO)  
Gender and Food Security (FAO)  
Local Indigenous Knowledge Systems (Links) Project (FAO)  
[www.fao.org/sd/links/gebio.htm](http://www.fao.org/sd/links/gebio.htm) (FAO)  
[http://www.usaid.gov/Gender and Natural Resource Management](http://www.usaid.gov/Gender%20and%20Natural%20Resource%20Management), [www.fao.org/sd/nrm.htm](http://www.fao.org/sd/nrm.htm) (FAO)  
<http://www.genderandwater.org/> (GWA)  
<http://hdrstats.undp.org/> (UNDP)  
<http://www.worldbank.org/>  
<http://www.fao.org/> (FAO)  
[http://www.kit.nl/net/KIT\\_Publicaties\\_output/showfile.aspx?e=1031](http://www.kit.nl/net/KIT_Publicaties_output/showfile.aspx?e=1031)  
<http://www.socialwatch.org/>  
<http://www.unfpa.org/swp/>  
<http://www.ifad.org/gender/> (IFAD)  
<http://www.ilo.org/public/english/gender.htm> (ILO)  
[www.idrc.ca/books](http://www.idrc.ca/books)  
[www.genderandenvironment.org](http://www.genderandenvironment.org) (IUCN)  
[www.latam.ufl.edu/publications/index.html](http://www.latam.ufl.edu/publications/index.html)  
([www.genderandenvironment.org/admin/admin\\_biblioteca/documentos/Biodiversity\\_ing.pdf](http://www.genderandenvironment.org/admin/admin_biblioteca/documentos/Biodiversity_ing.pdf))  
<http://www.un.org/womenwatch/osagi/> (OSAGI)  
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Poverty & Environment Gender Linkages  
[www.worldwatch.org](http://www.worldwatch.org)  
<http://www.agassessment.org/> (IAASTD)  
<http://www.undp.org/water/crosscutting/gender.html>  
<http://mirror.unep.org> (UNEP)  
[http://www.unep.org/civil\\_society/GCSF8/gender\\_env.asp](http://www.unep.org/civil_society/GCSF8/gender_env.asp)(UNEP)  
[http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=11340&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=11340&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)  
(UNESCO)  
Gender Mainstreaming in Education and Training (UNESCO)  
Gender Mainstreaming in Water Environment & Sanitation (UNICEF)  
<http://www.unifem.org/> (UNIFEM)  
[www.fao.org](http://www.fao.org) (FAO)  
<http://www.un-instraw.org/en/index.php?option=content&task=blogcategory&id=109&Itemid=155>  
(INSTRAW)  
<http://www.who.int/gender/en/> (WHO)  
[http://www.unep.org/women\\_env/](http://www.unep.org/women_env/) Who's (UNEP, Who of Women and the Environment)  
[www.igc.org](http://www.igc.org)  
[http://www.unep.org/civil\\_society/wave/](http://www.unep.org/civil_society/wave/) (WAVE)  
[http://www.unep.org/civil\\_society/wave/](http://www.unep.org/civil_society/wave/) (WECF)  
<http://www.wedo.org/> (WEDO)  
<http://www.un.org/womenwatch/> (WomenWatch)  
[www.weforum.org/](http://www.weforum.org/)

## II. GLOSSÁRIO

**AMT** - Autoridade Metropolitana de Transportes  
**ANPC** - Autoridade Nacional de Protecção Civil  
**ANSR** - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária  
**BCI** - Índice das Capacidades Básicas  
**CCDR** - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional  
**CM** - Câmaras Municipais  
**DGEG** - Direcção-Geral de Energia e Geologia  
**DGV** - Direcção Geral de Viação  
**ENDS** - Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável  
**FAO** - Food and Agriculture Organization  
**FEP** - Fundo Europeu das Pescas  
**GDI** - Índice de Desenvolvimento Baseado no Género  
**GEM** - Medida de Reforço do Poder do Género  
**GGGI** - Índice das Diferenças de Género Global  
**GNR** - Guarda Nacional Republicana  
**ICNB** - Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade  
**IDG** - Índice de Desenvolvimento relativo ao Género  
**IDH** - Índice de Desenvolvimento Humano  
**IDNDR** - International Decade of Natural Disaster Reduction  
**IEG** - Índice de Equidade de Género  
**IG** - Indicador de Género  
**IGP** - Instituto Geográfico Português  
**IMTT** - Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres  
**INE** - Instituto Nacional de Estatística  
**IPCC** - Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas  
**IRN** - Instituto de Registo e Notariado  
**ISDR** - International Strategy for Disaster Reduction  
**IUCN** - International Union for Conservation of Nature  
**LBOTU** - Lei de Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo  
**MADRP** - Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas  
**MAI** - Ministério da Administração Interna  
**MAOTDR** - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento  
**MEI** - Ministério da Economia e da Inovação  
**MOPTC** - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações  
**MS** - Ministério da Saúde  
**NUT** - Nomenclatura das Unidades Territoriais para fins Estatísticos  
**OCDE** - Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento  
**ONG** - Organizações Não Governamentais  
**ONGA** - Organização Não Governamental de Ambiente  
**PNACE** - Programa Nacional de Acção para o Crescimento e o Emprego  
**PNAI** - Plano Nacional de Acção para a Inclusão  
**PNE** - Plano Nacional de Emprego  
**PNI** - Plano Nacional para a Igualdade  
**PNPOT** - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território  
**PNUD** - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento  
**PO** - Programas Operacionais  
**POFC** - Programas Operacionais dos Factores de Competitividade  
**POPH** - Programa Operacional do Potencial Humano  
**POVT** - Programas Operacionais da Valorização do Território  
**PROT** - Plano Regional de Ordenamento do Território  
**PSP** - Polícia de Segurança Pública  
**QCA** - Quadro Comunitário de Apoio  
**QREN** - Quadro de referência Estratégica Nacional  
**RCM** - Resolução de Conselho de Ministros  
**RGP** - Recenseamento Geral da População  
**SPENA** - Serviço de Protecção da Natureza e do Ambiente  
**UNDP** - United Nations Development Programme  
**UNEP** - United Nations Environment Programme  
**UNESCO** - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura  
**WEDO** - Organização das Mulheres pelo Ambiente e o Desenvolvimento

# **ANEXOS**

**Anexo I. Informação estatística pertinente**

**Anexo 2. Gráficos Transportes NUTS III**

**Anexo 3. Guiões Entrevistas**

**Anexo 4. Agradecimentos**

## **ANEXO I: informação estatística pertinente**

A pesquisa efectuada permitiu concluir que em domínios fundamentais em estudo (transportes e ambiente) não estão disponíveis dados estatísticos desagregados por sexo. Apresentam-se alguns dos resultados obtidos.

### **Instituto de Conservação da Natureza**

#### Dados existentes na perspectiva de género:

Órgãos Sociais de ONG, por sexo

#### Dados não existentes/fornecidos na perspectiva de género:

Pessoal ao serviço – parques naturais - por categorias de serviço e por sexo

### **Associação Portuguesa de Agricultura Biológica (Agrobio)**

#### Dados não existentes/fornecidos na perspectiva de género:

Produtores de agricultura biológica por sexo e idade

### **Direcção Geral do Ensino Superior**

#### Dados existentes na perspectiva de género:

Alunos matriculados em cursos superiores na área do ambiente, 2007, por sexo

### **Instituto Nacional de Estatística (INE)**

#### Dados não existentes na perspectiva de género:

Consumo de água por habitante (m<sup>3</sup>/hab) por localização geográfica, por sexo

Despesas em ambiente dos municípios por habitante (€/hab) por localização geográfica (NUT) e domínios de ambiente, por sexo

Emprego equivalente a tempo completo em actividades de ambiente (nº) por localização geográfica e sector de actividade económica, por sexo

Pessoal ao serviço (nº de organizações não governamentais de ambiente por localização geográfica) (NUTS) e tipo de pessoal ao serviço, por sexo

População servida por estações de tratamento residuais (%) por localização geográfica e por sexo

População servida por sistemas de abastecimento de água (%) por localização geográfica e por sexo

População servida por sistemas de drenagem de águas residuais (%) por localização geográfica e por sexo

## **Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**

### Dados existentes na perspectiva de género:

Documento: Estatísticas da Sinistralidade

- Condutores intervenientes em acidentes segundo o grupo etário, por sexo (1999-2007)
- Condutores vítimas segundo o grupo etário, por sexo (1999-2007)
- Condutores mortos segundo o sexo, por grupo etário (1999-2007)
- Passageiros vítimas segundo o grupo etário, por sexo (1999-2007)
- Condutores segundo o sexo (1999-2006)
- Condutores segundo o grupo etário por sexo (1999-2006)
- Peões vítimas segundo o grupo etário, por sexo (1998-2007)
- Titulares de carta de condução por género (1995-2006)
- Vítimas de acidentes de viação no Continente, por 10 000 habitantes e sexo, segundo os escalões etários

## **Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT)**

### Dados não existentes/fornecidos na perspectiva de género:

- Emissões de cartas de condução, por categoria de veículo, por género e por idade
- Título de propriedade automóvel, por classe de veículo e por género

## **Instituto Nacional de Seguros (INS)**

### Dados não existentes na perspectiva de género:

- Número de seguros a veículos motorizado,s por categoria de veiculo e sexo
- Registo automóvel, por sexo

## **Instituto Nacional de Estatística (INE)**

### Dados existentes na perspectiva de género:

- Documento: Estudo de mobilidade da AML
- Vítimas de acidentes de viação no Continente, por sexo, segundo os escalões etários

### Dados não existentes na perspectiva de género:

- Pessoal ao serviço - transporte aéreo - por categorias de serviço e por sexo

## **Companhias transportadoras (aéreas, marítimas e terrestres)**

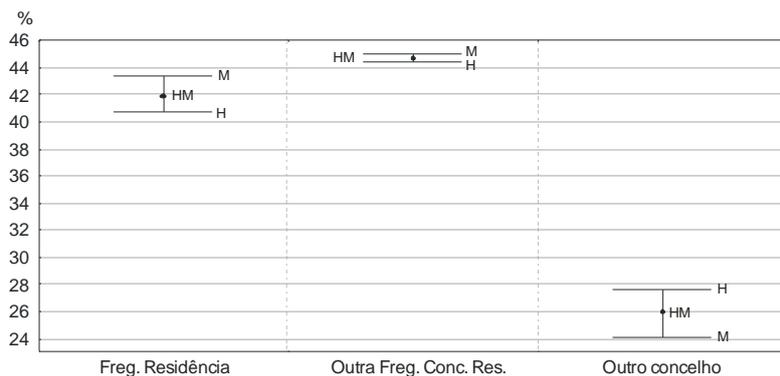
### Dados não existentes/tratados na perspectiva de género:

- Titulares de passe social, por sexo e idade

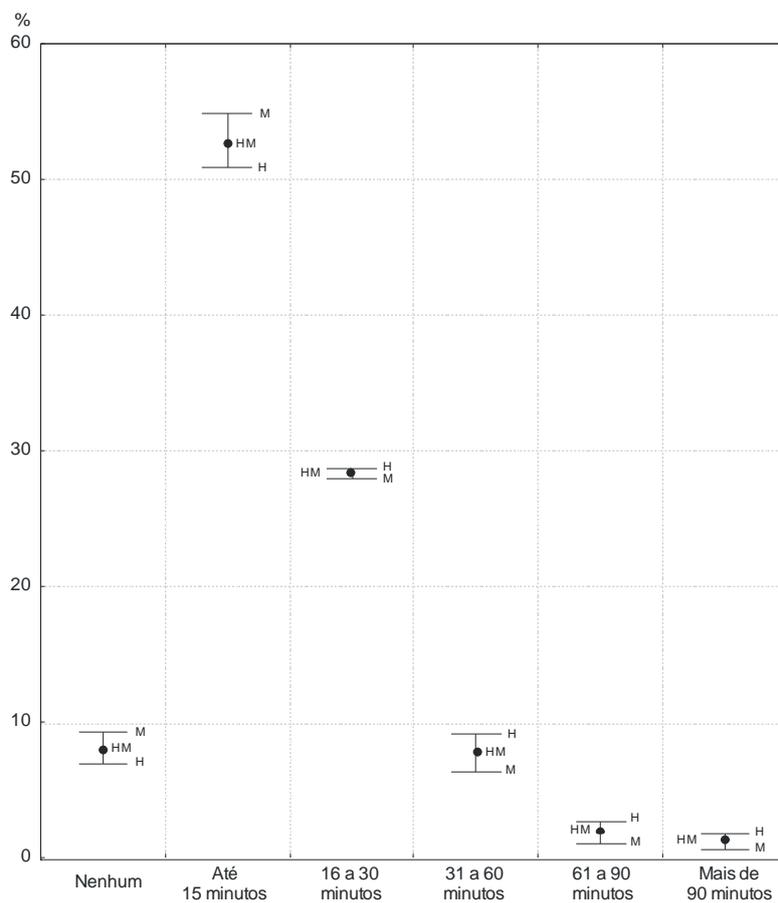
---

**ANEXO 2: Destino, tempo e principais modos de  
deslocação Casa-Trabalho ou Casa - Escola**

## Minho – Lima - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



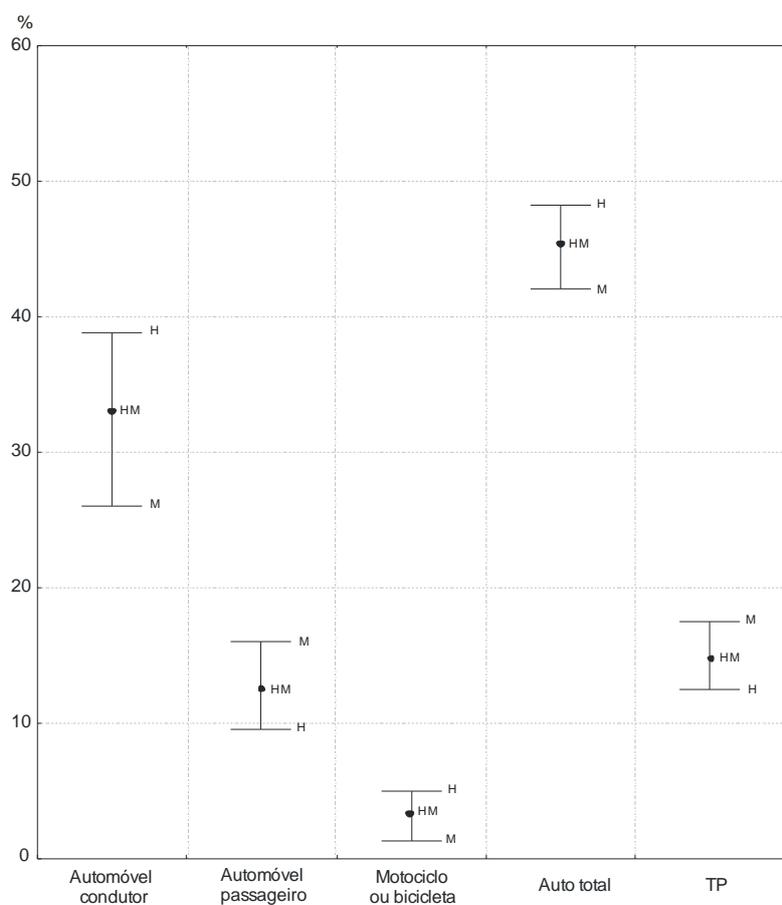
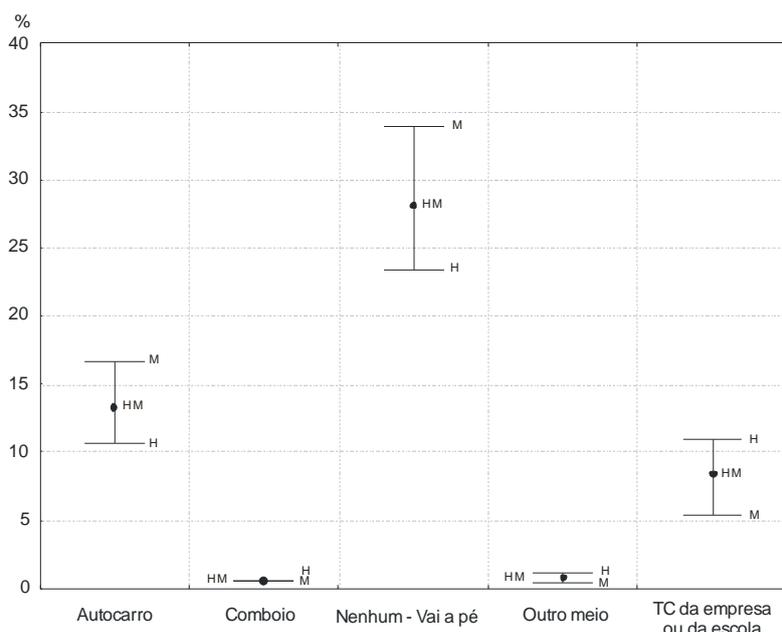
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

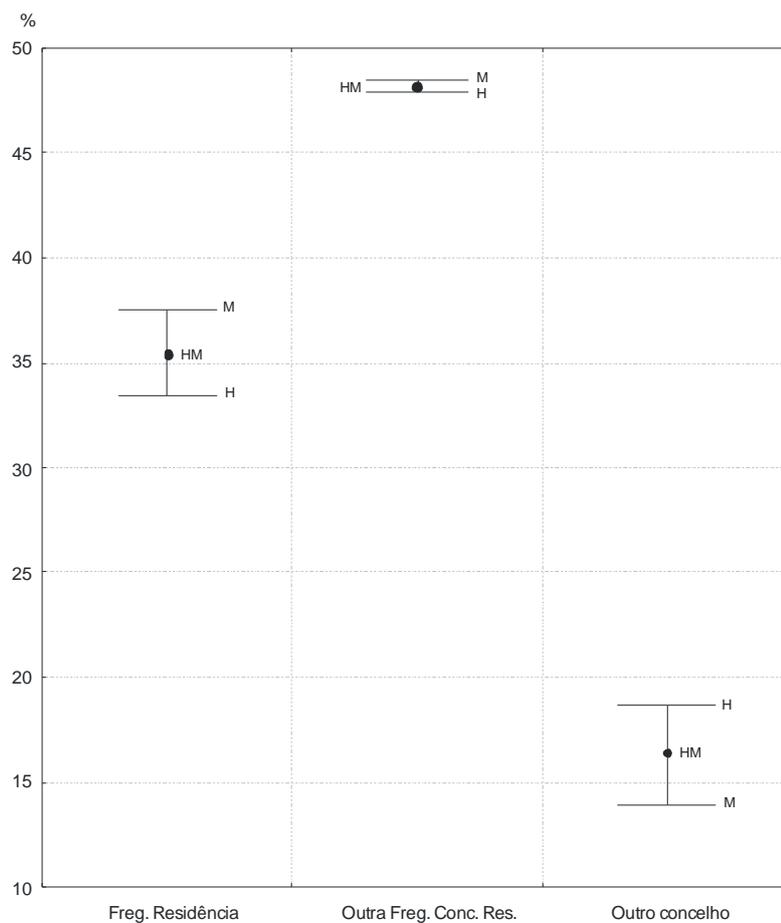
# Minho - Lima - Modos de deslocação



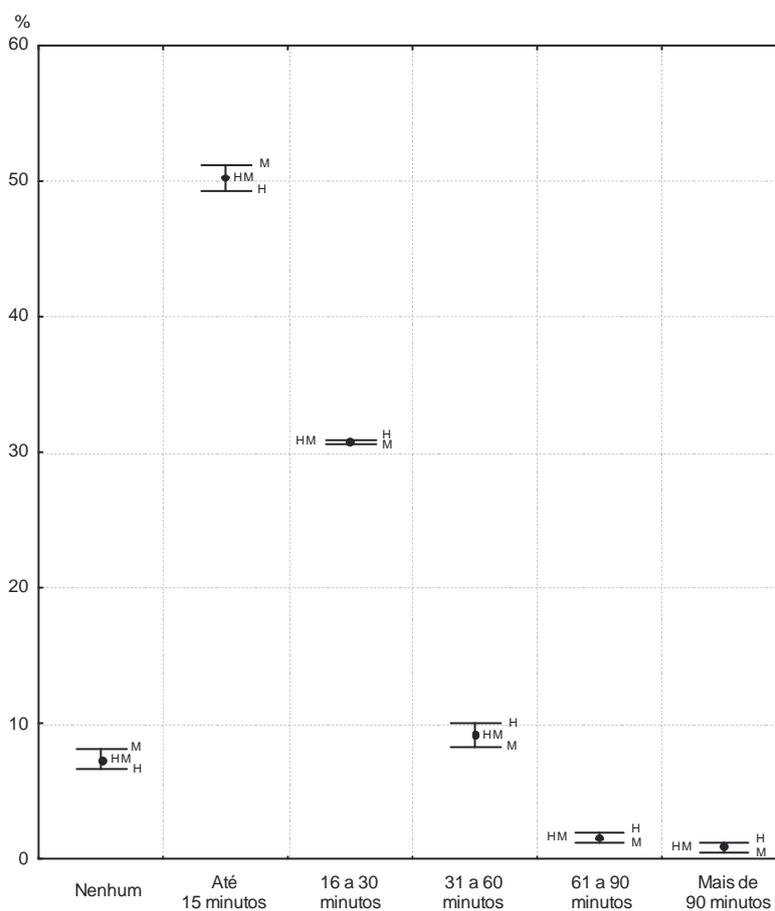
H – Homem  
 M – Mulher  
 HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Cávado - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

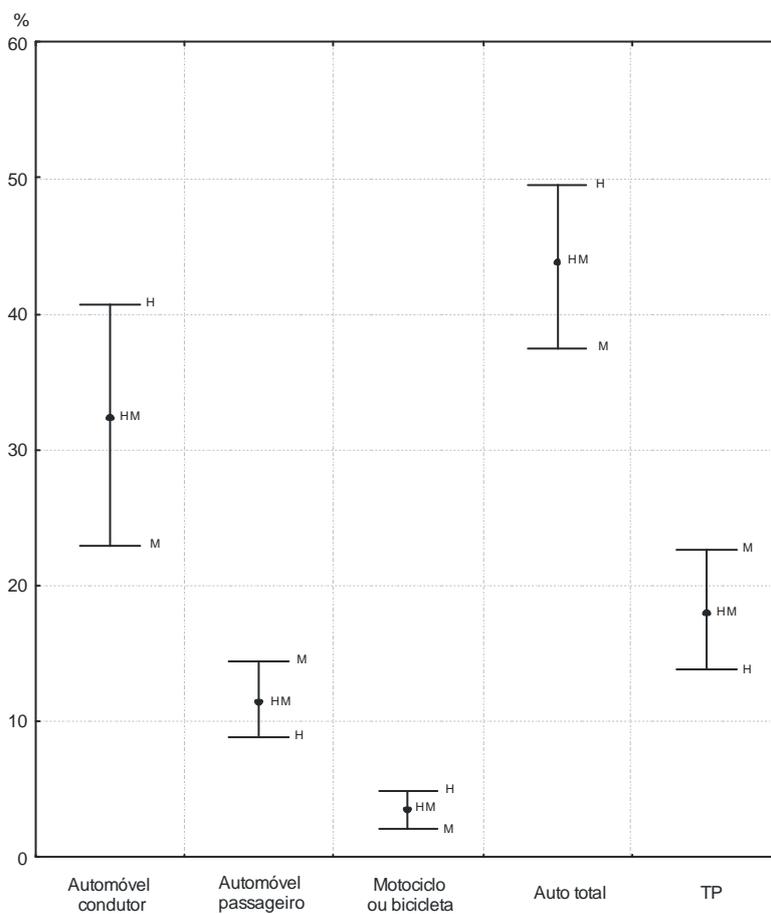
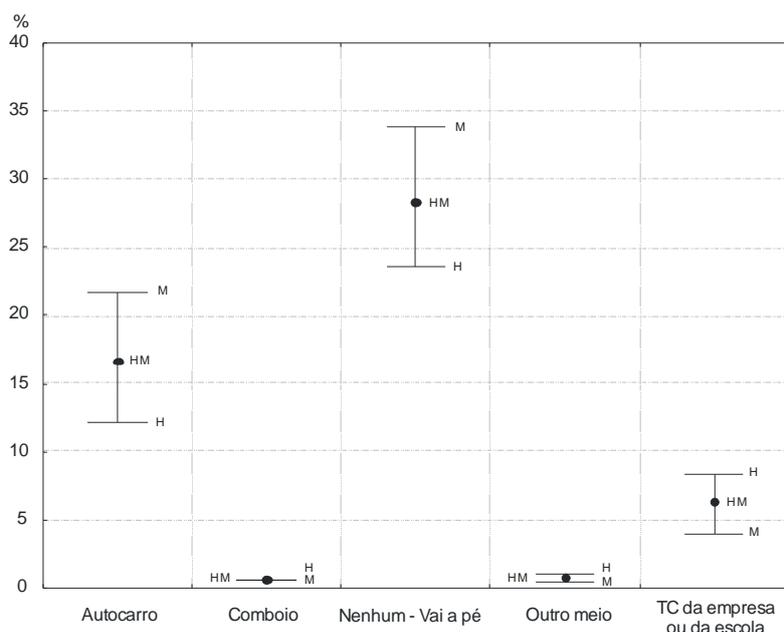


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

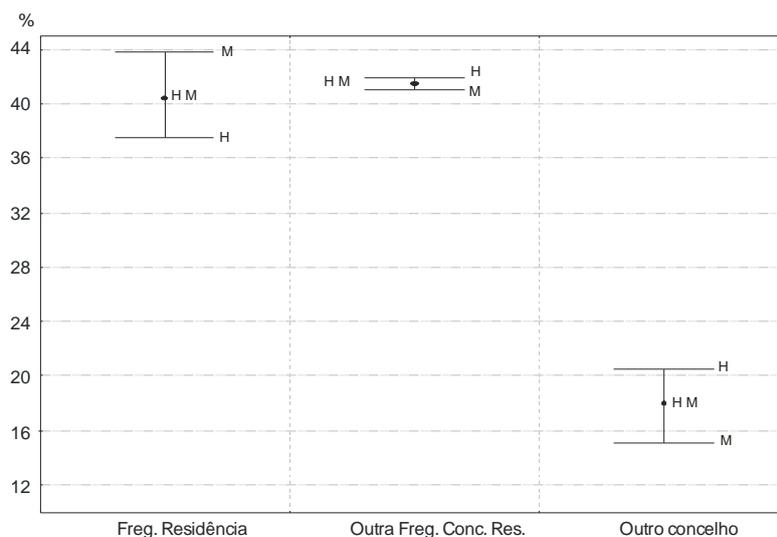
## Cávado – Modos de deslocação



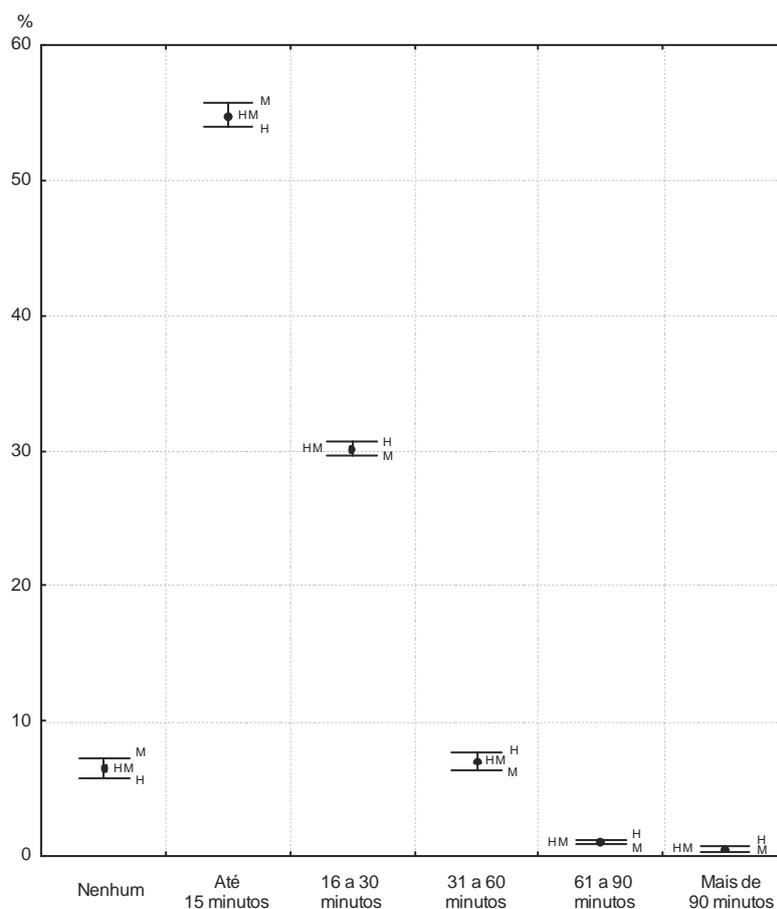
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Ave - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



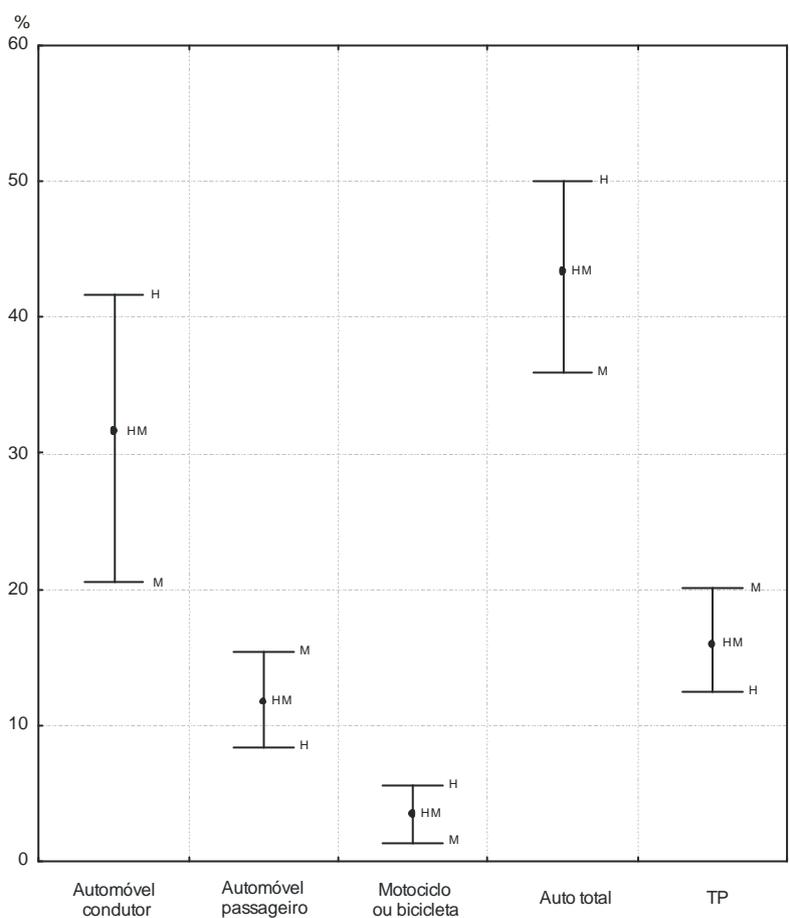
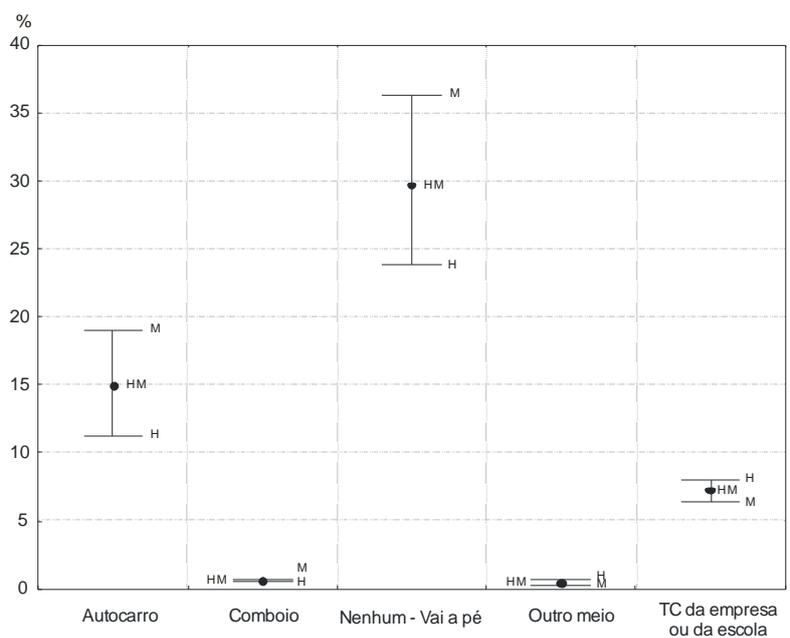
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

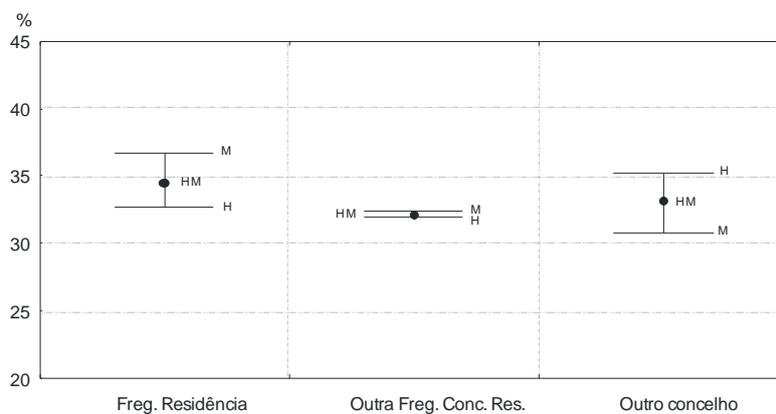
# Ave - Modos de deslocação



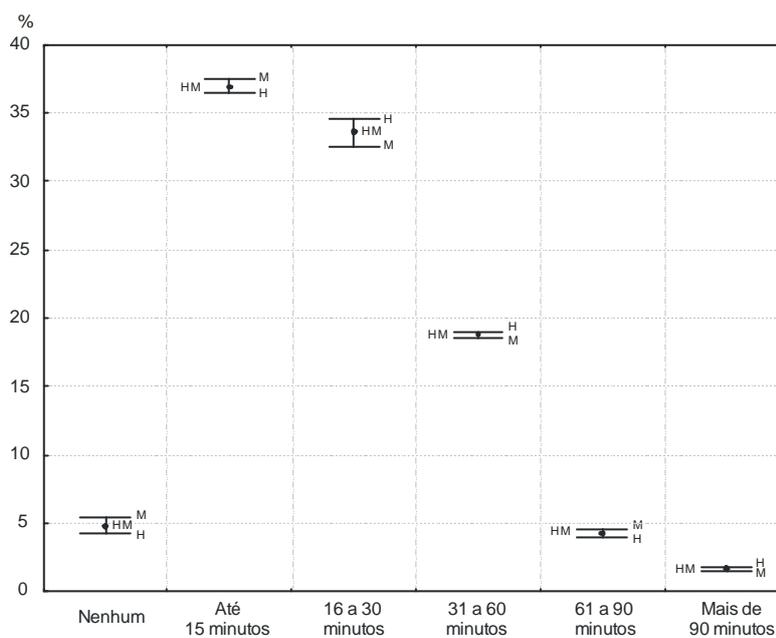
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Grande Porto - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



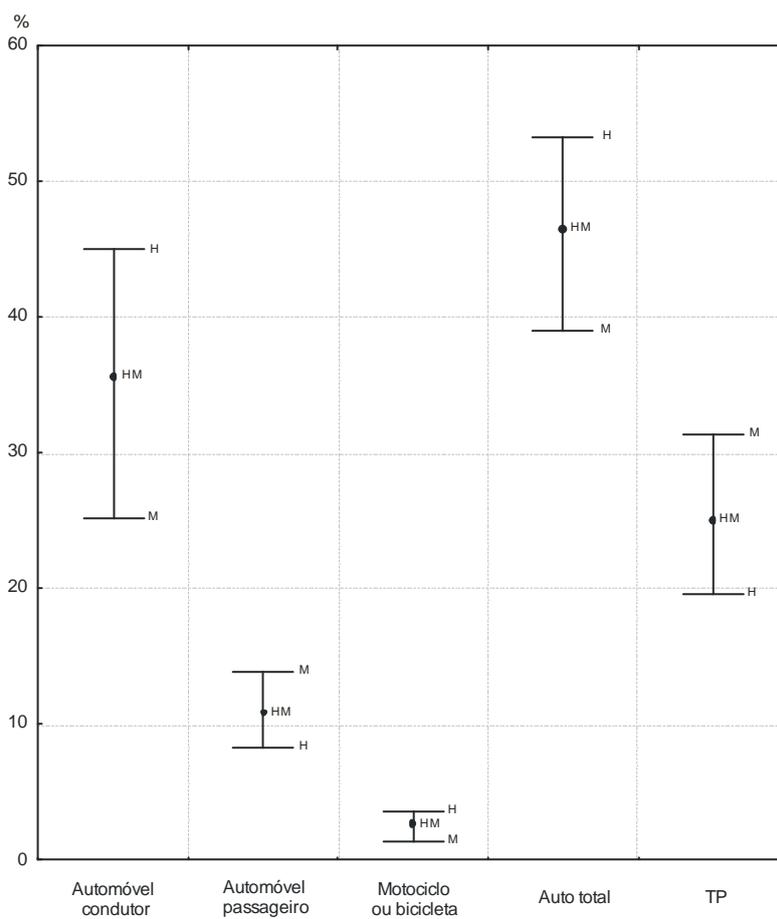
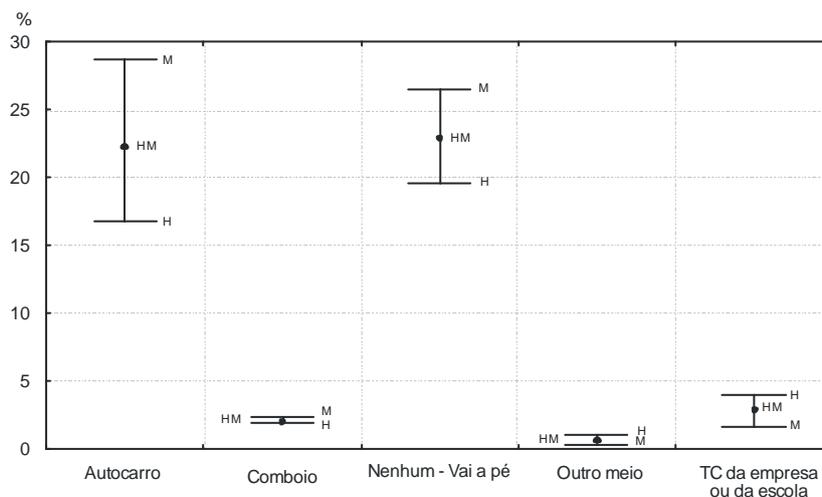
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

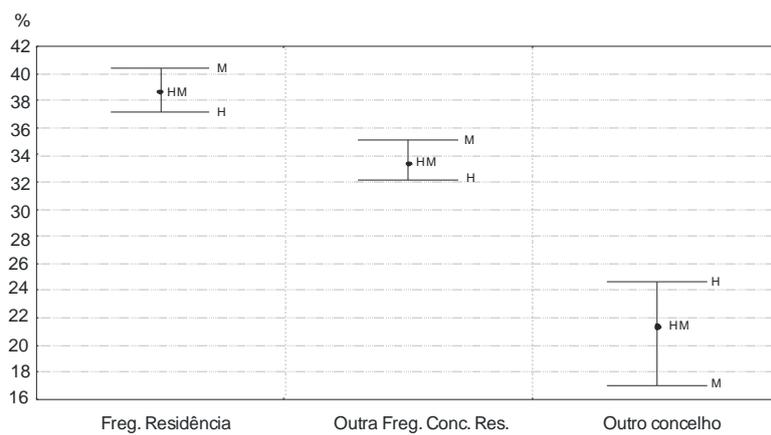
## Grande Porto – Modos de deslocação



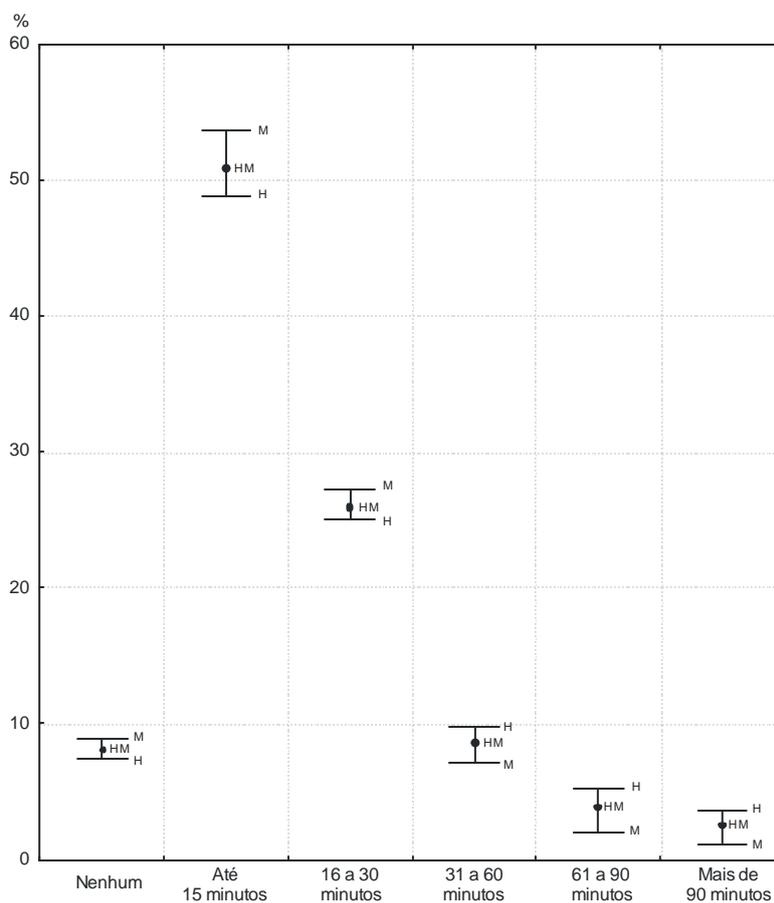
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Tâmega - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



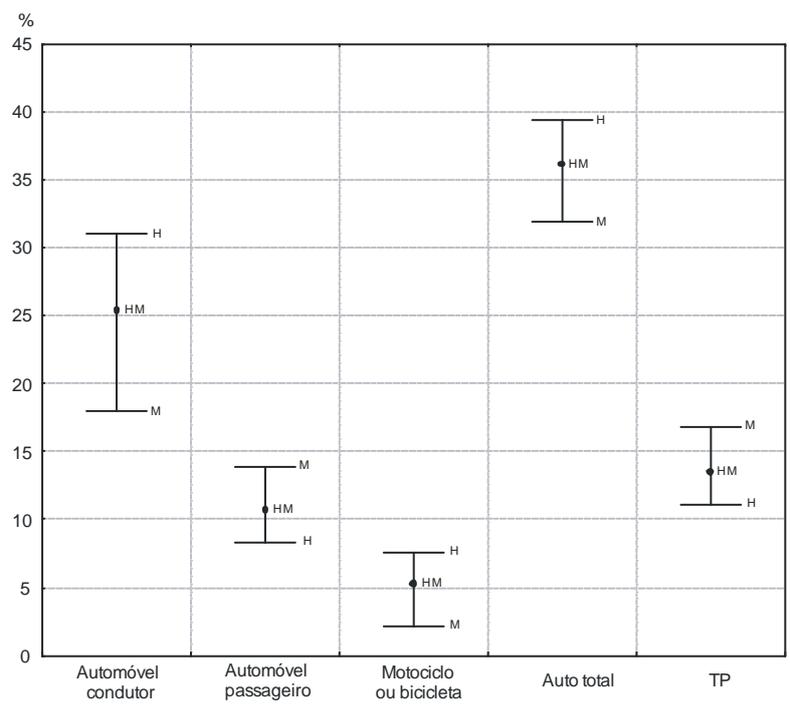
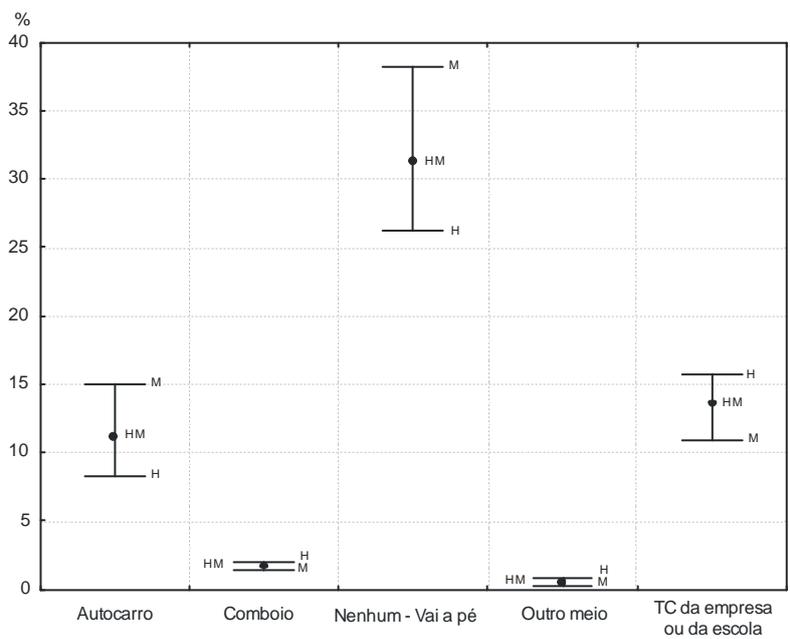
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

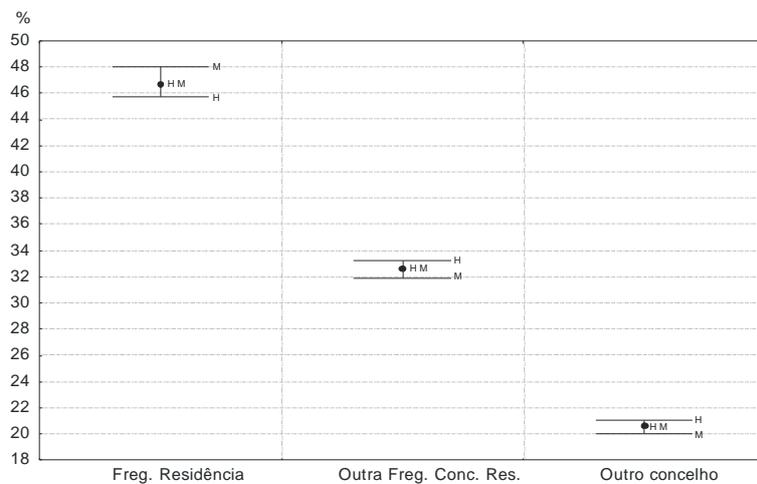
# Tâmega - Modos de deslocação



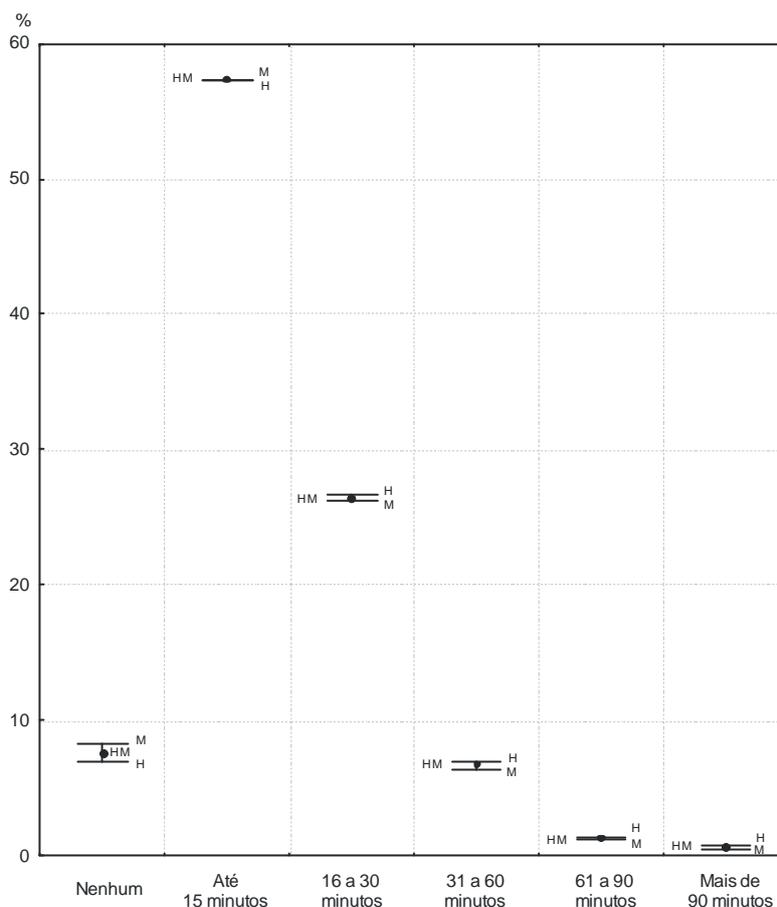
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Entre Douro e Vouga - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



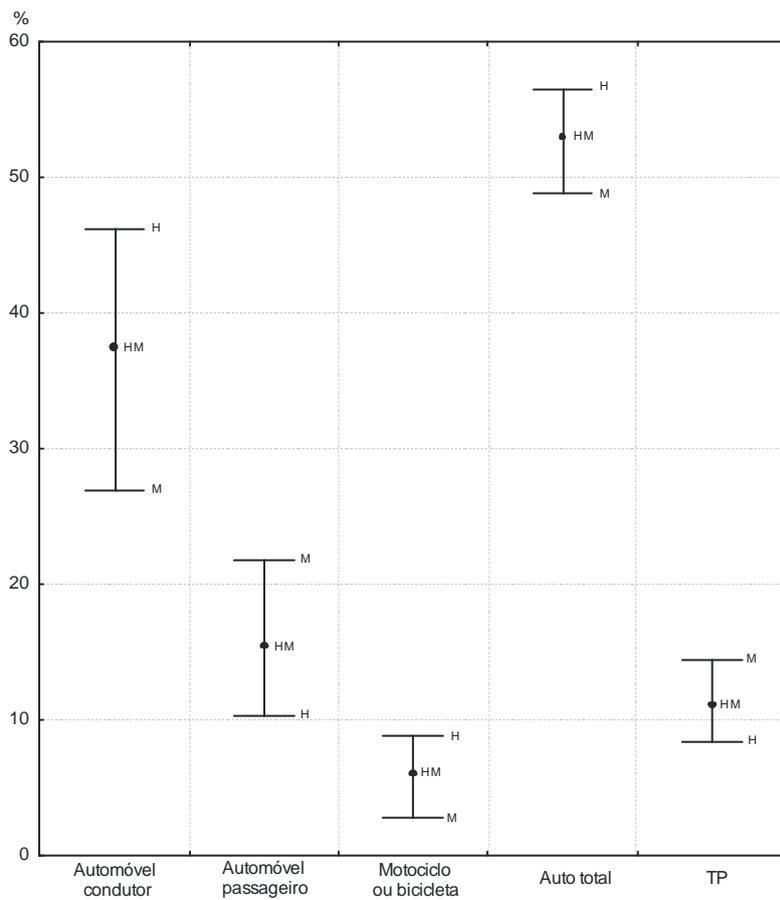
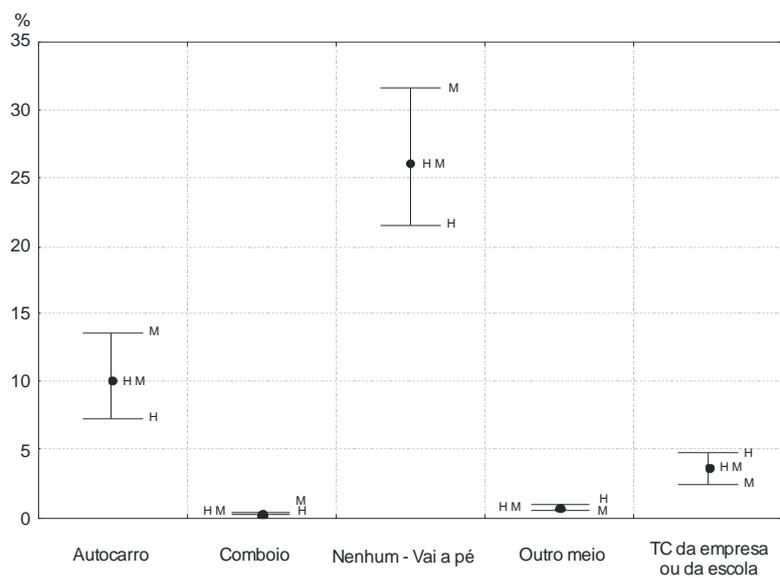
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

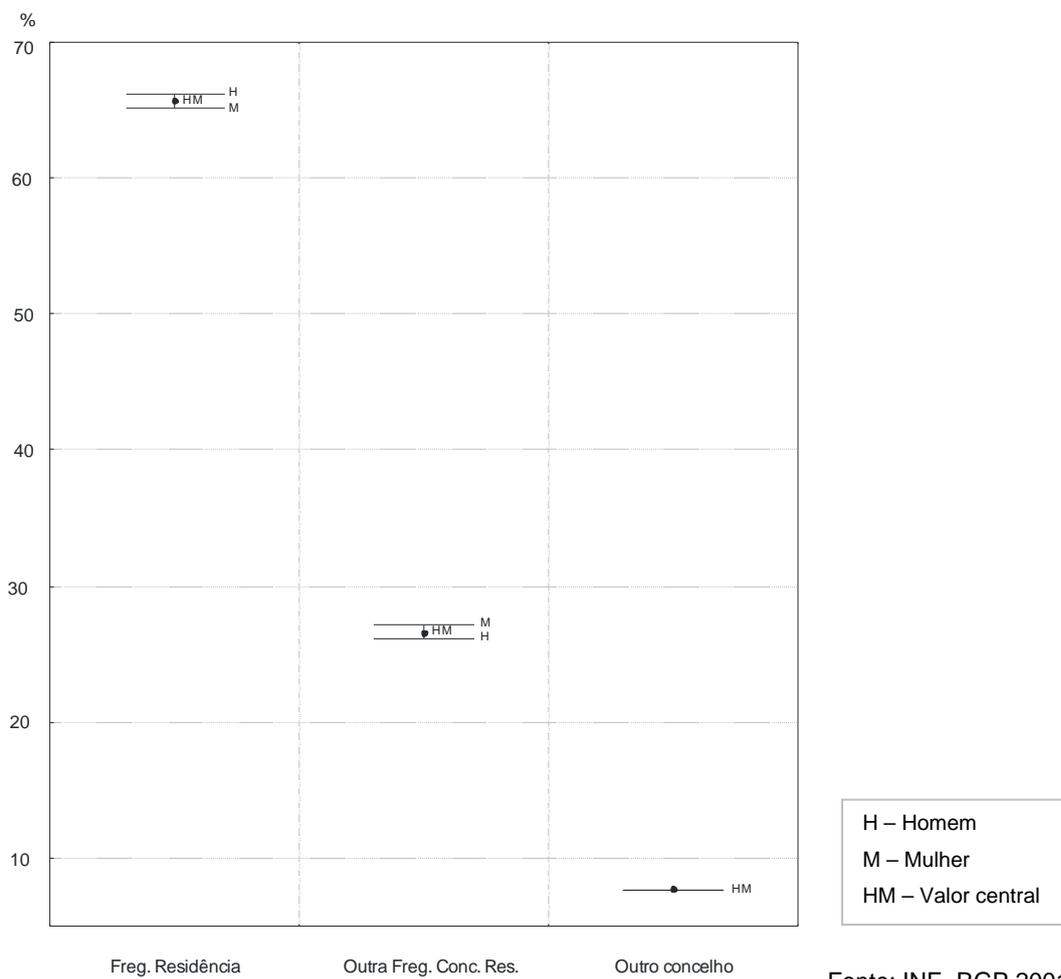
## Entre Douro e Vouga - Modos de deslocação



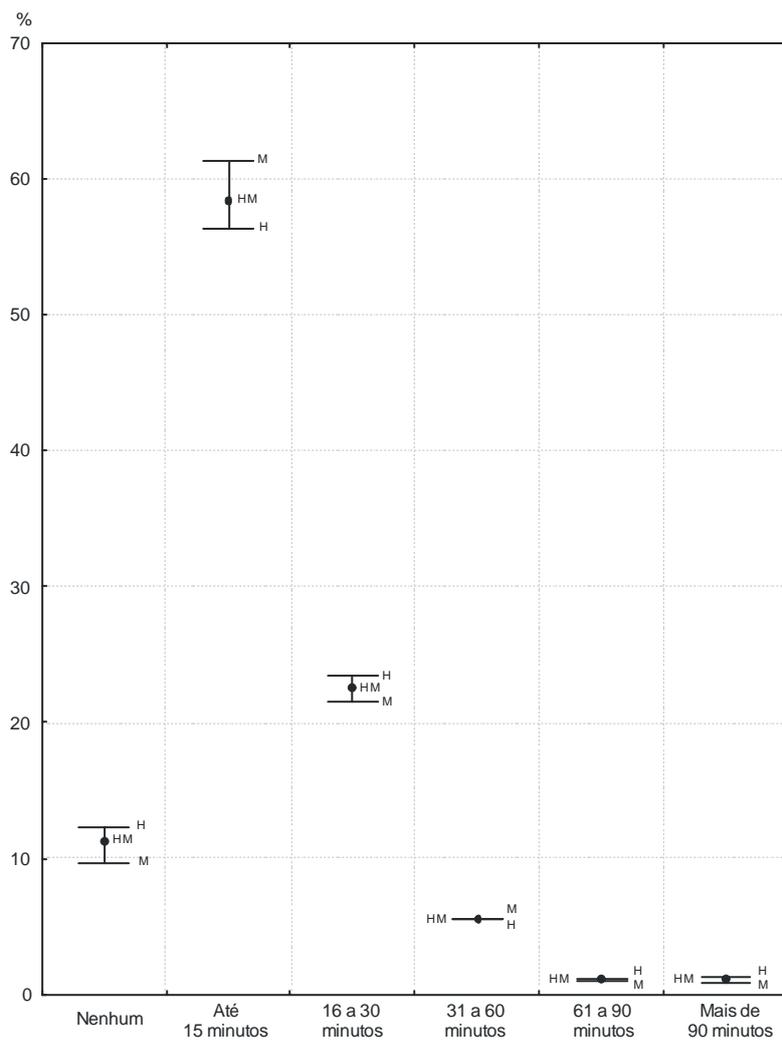
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

# Alto Trás os Montes - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



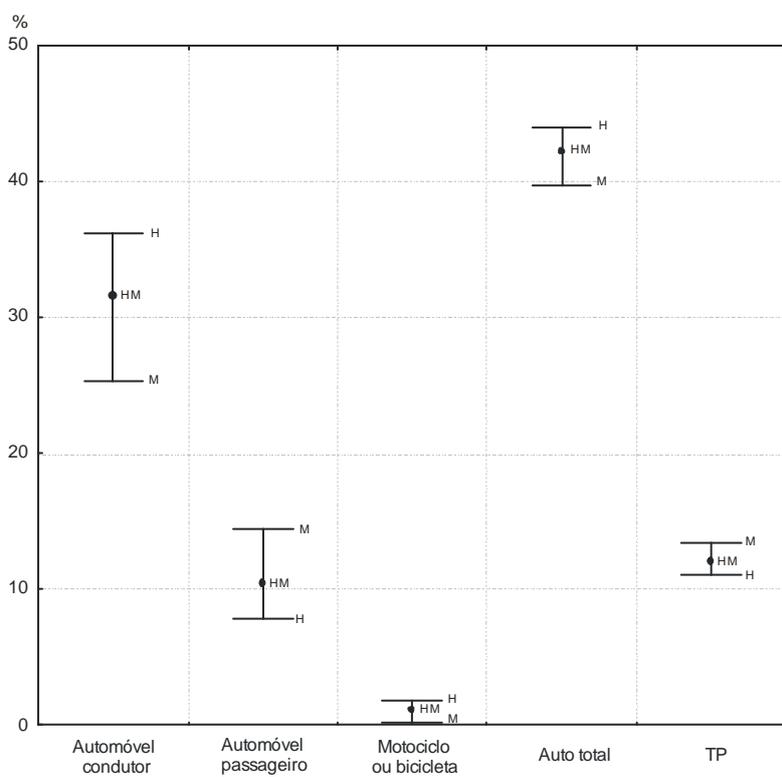
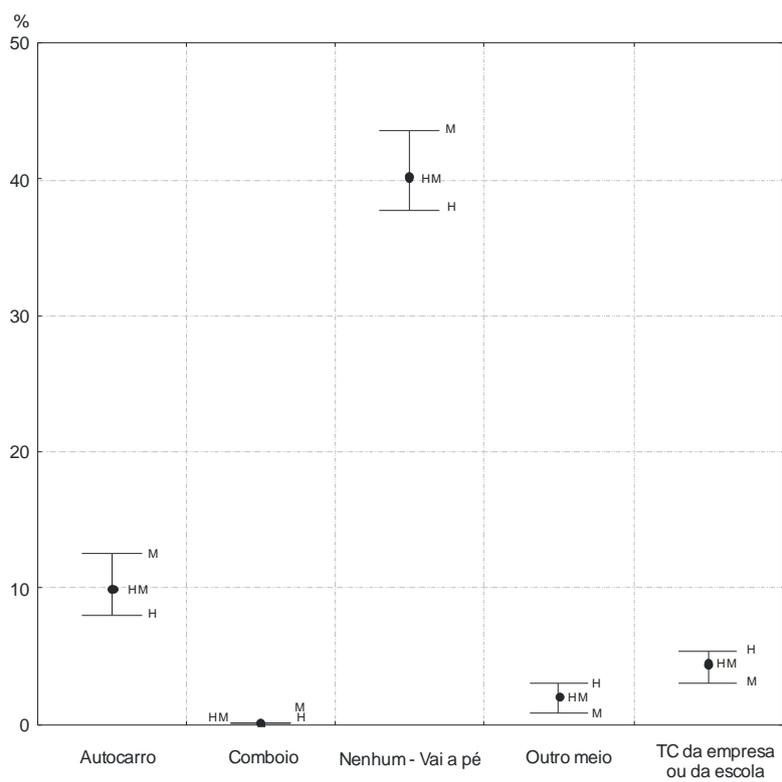
## Alto Trás os Montes - Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

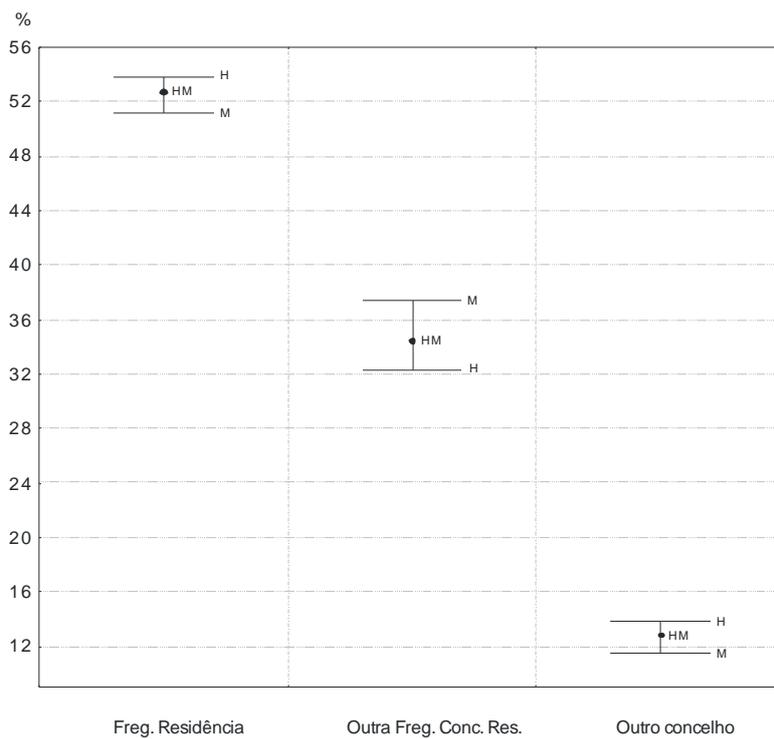
## Alto Trás os Montes - Modos de deslocação



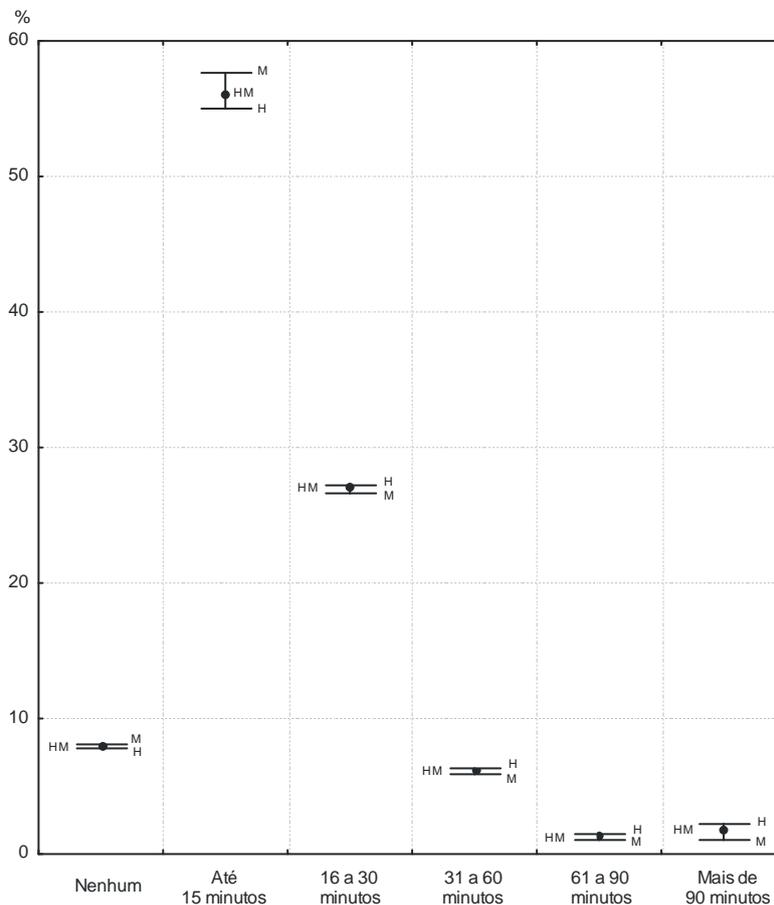
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Douro - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

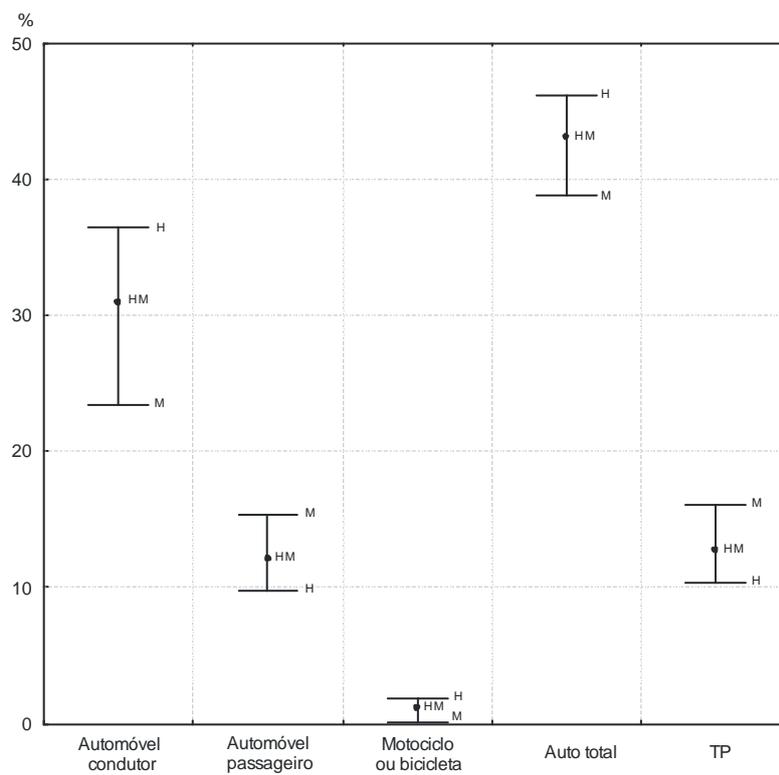
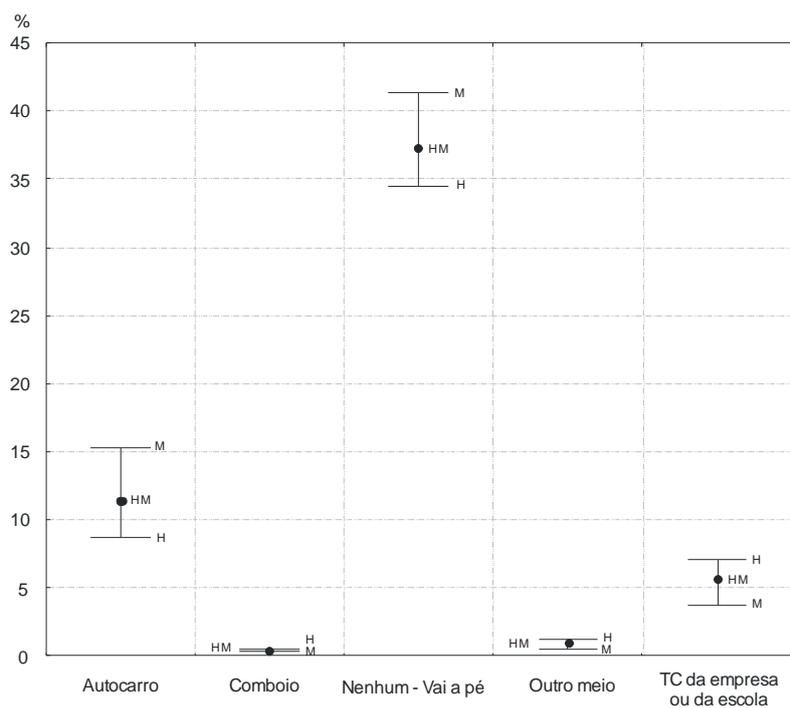


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

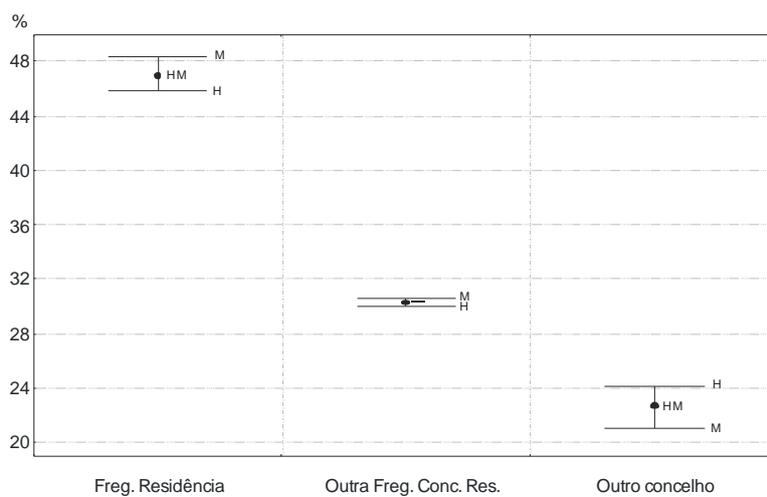
## Douro - Modos de deslocação



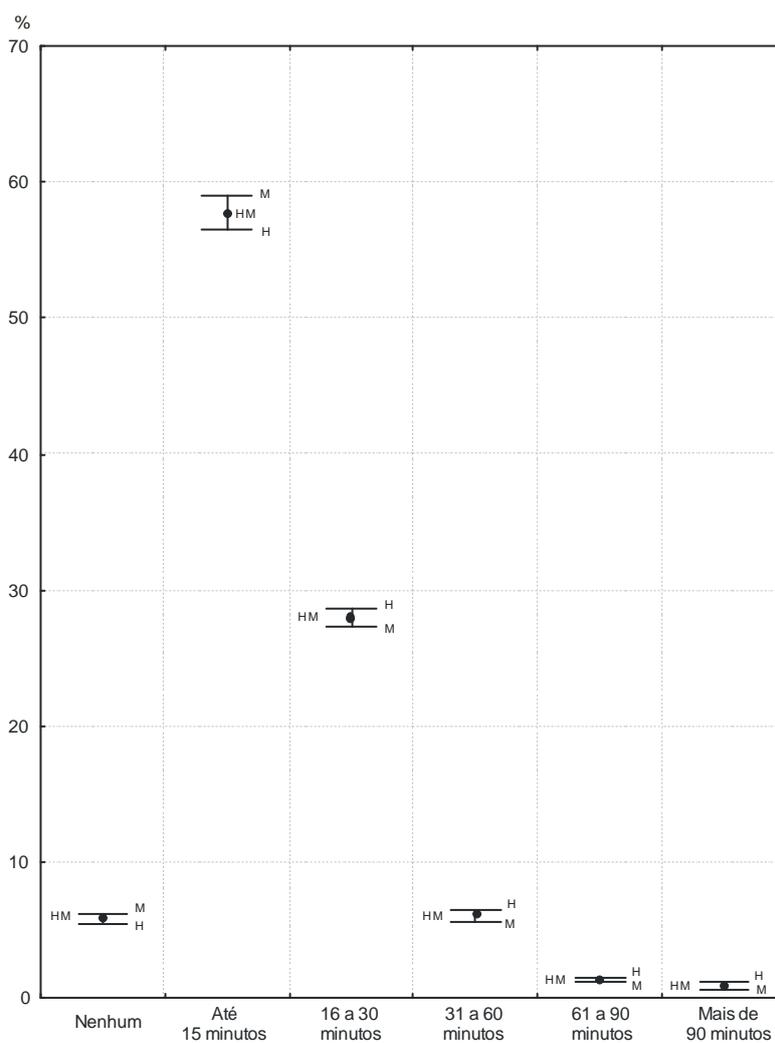
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Baixo Vouga - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



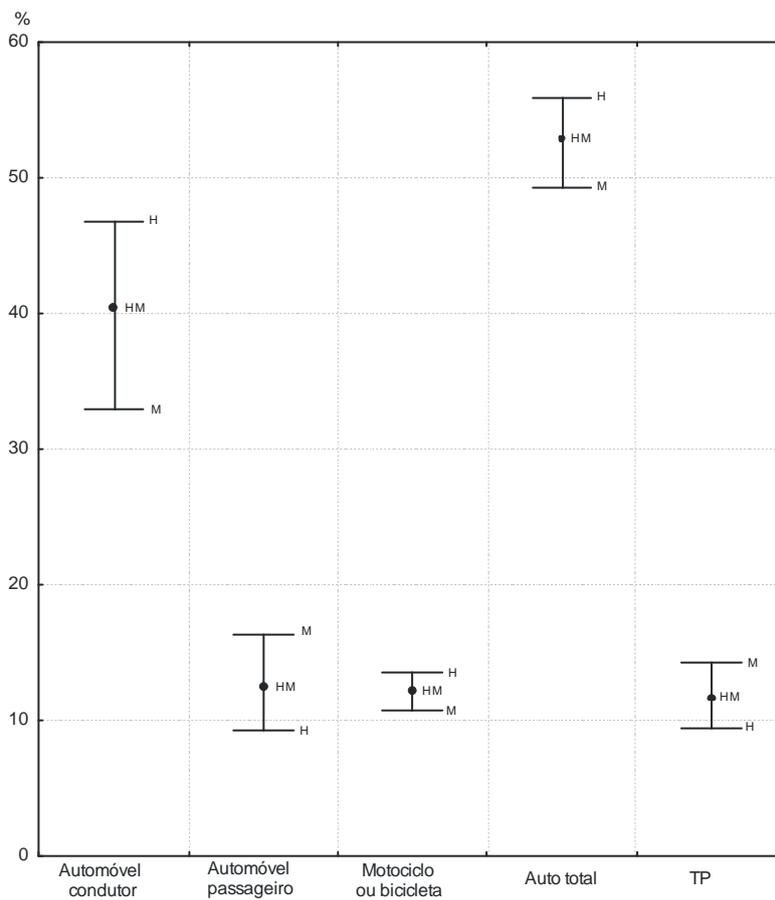
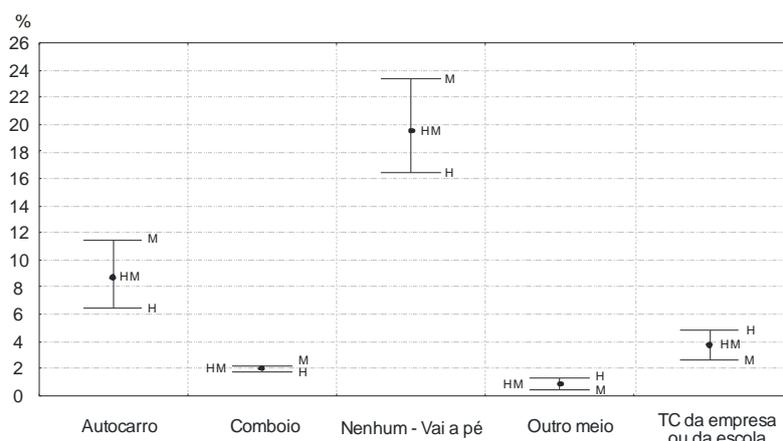
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

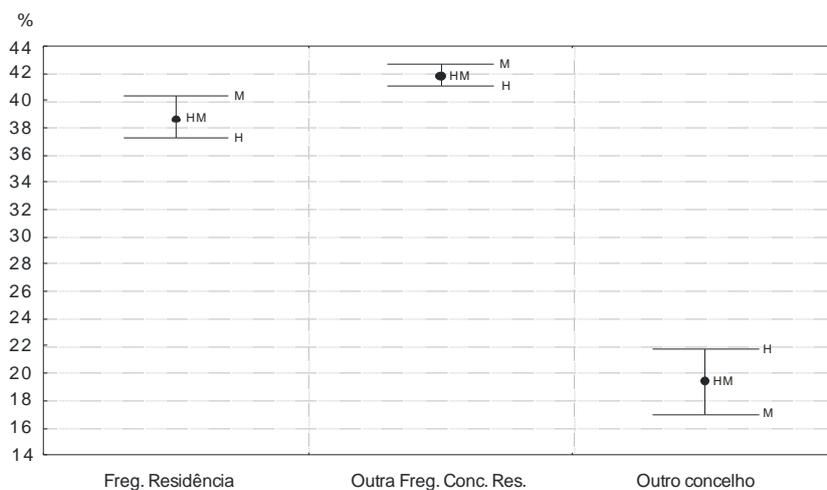
## Baixo Vouga - Modos de deslocação



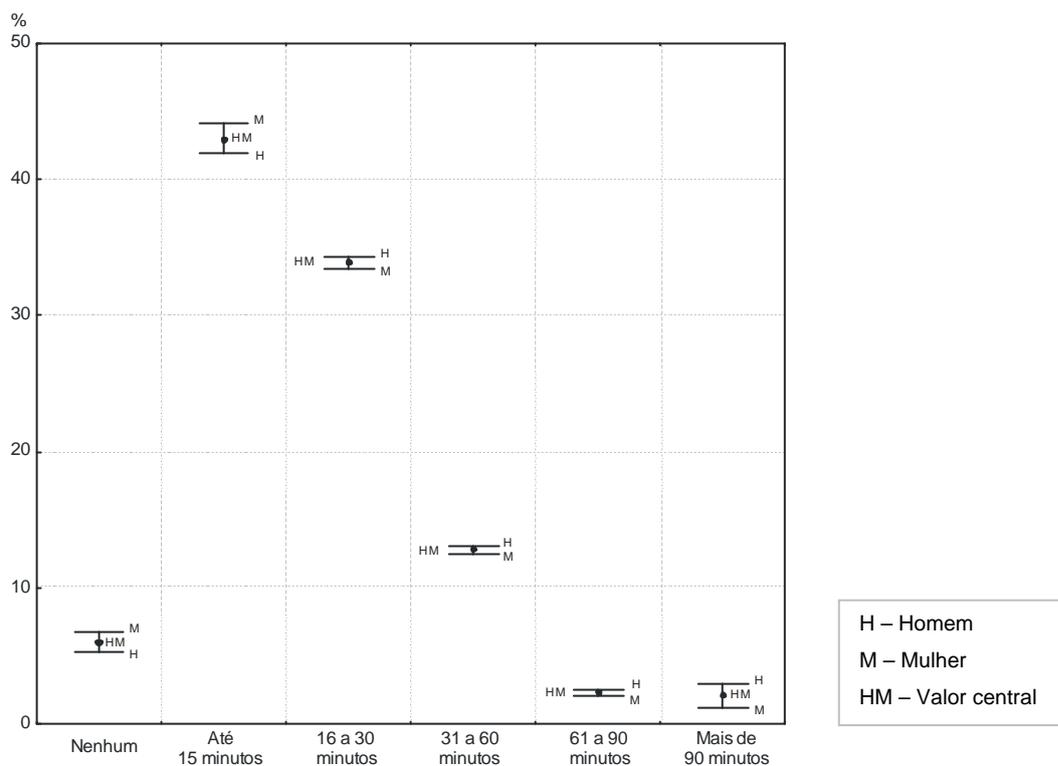
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Baixo Mondego - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

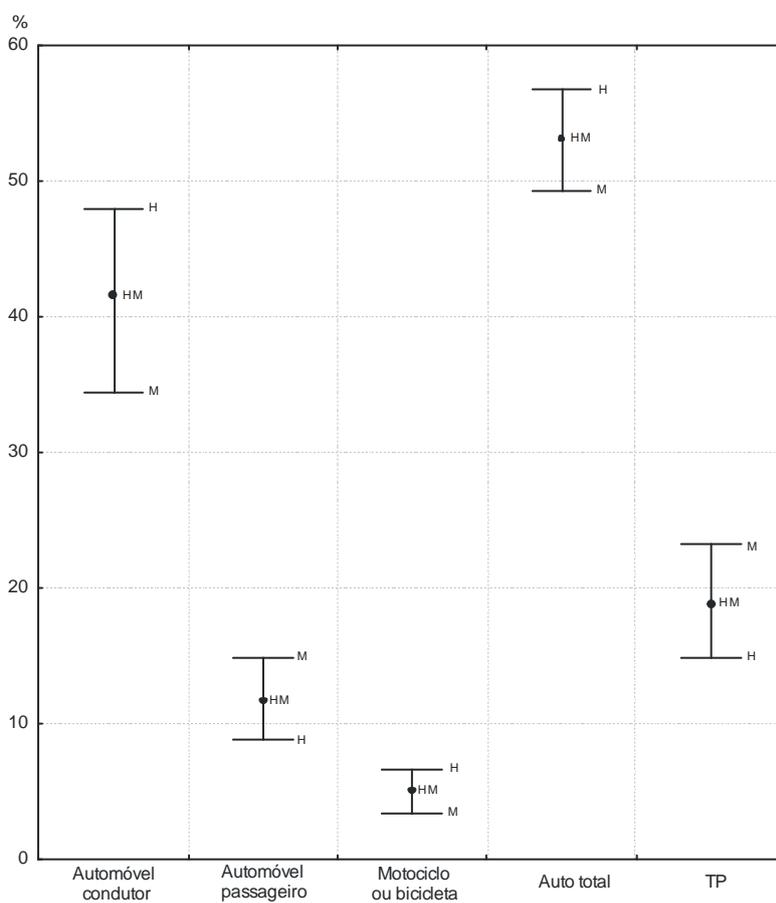
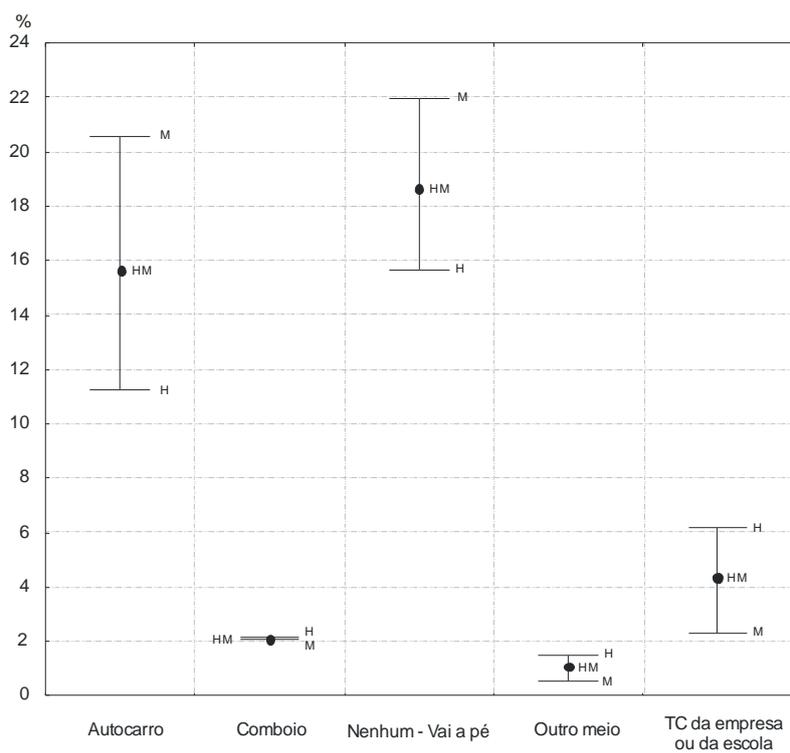


## Tempo de Deslocação



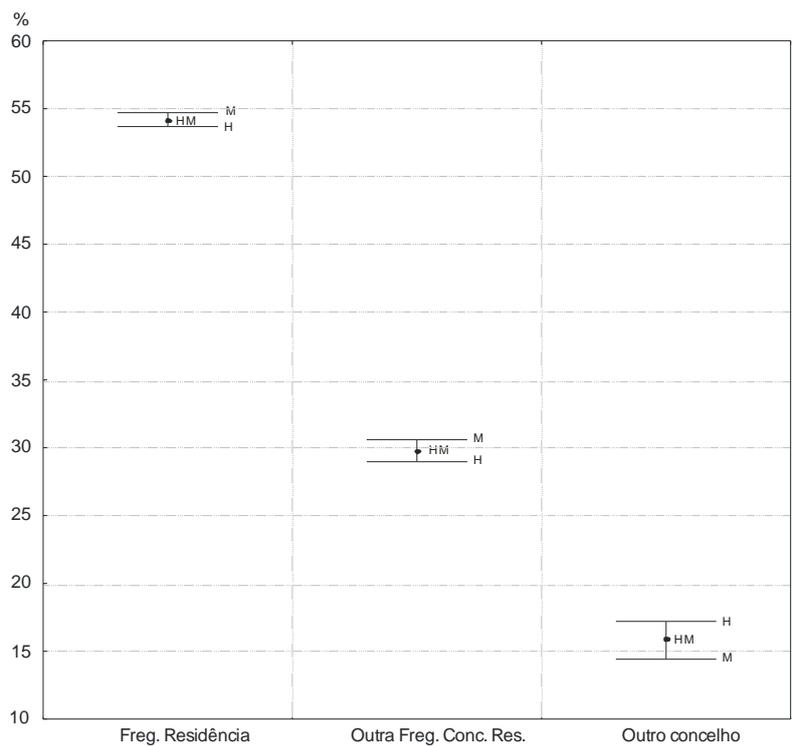
Fonte: INE, RGP 2001

## Baixo Mondego - Modos de deslocação

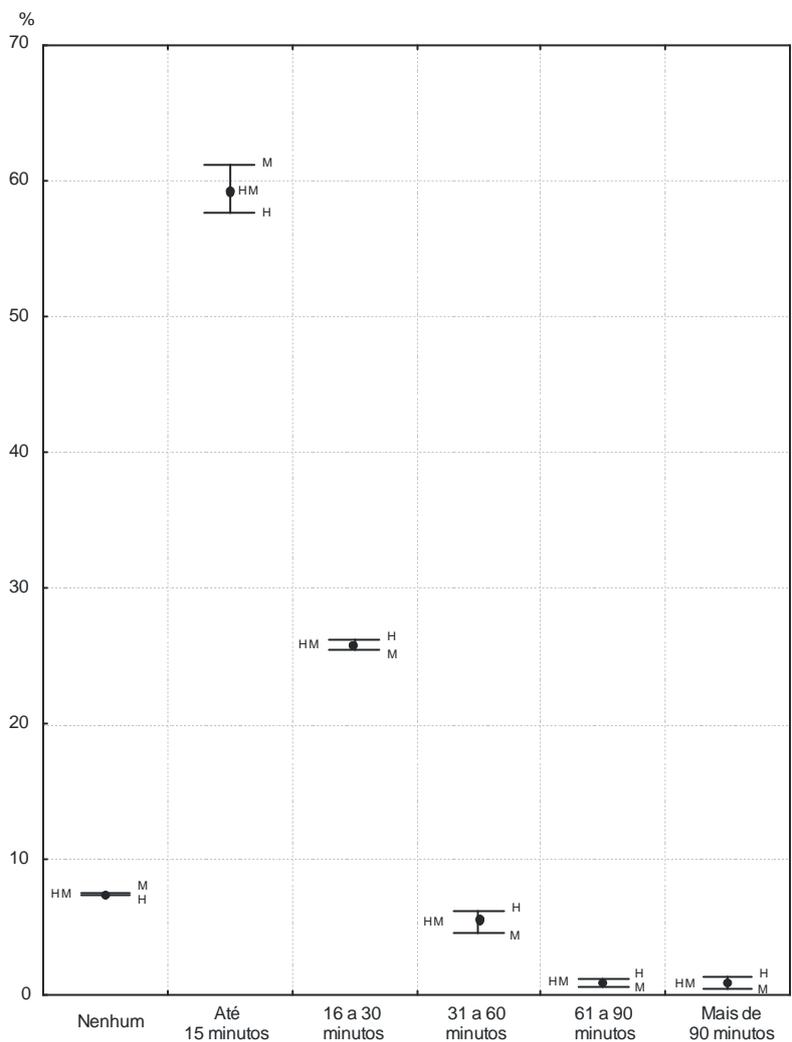


H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

## Pinhal Litoral - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

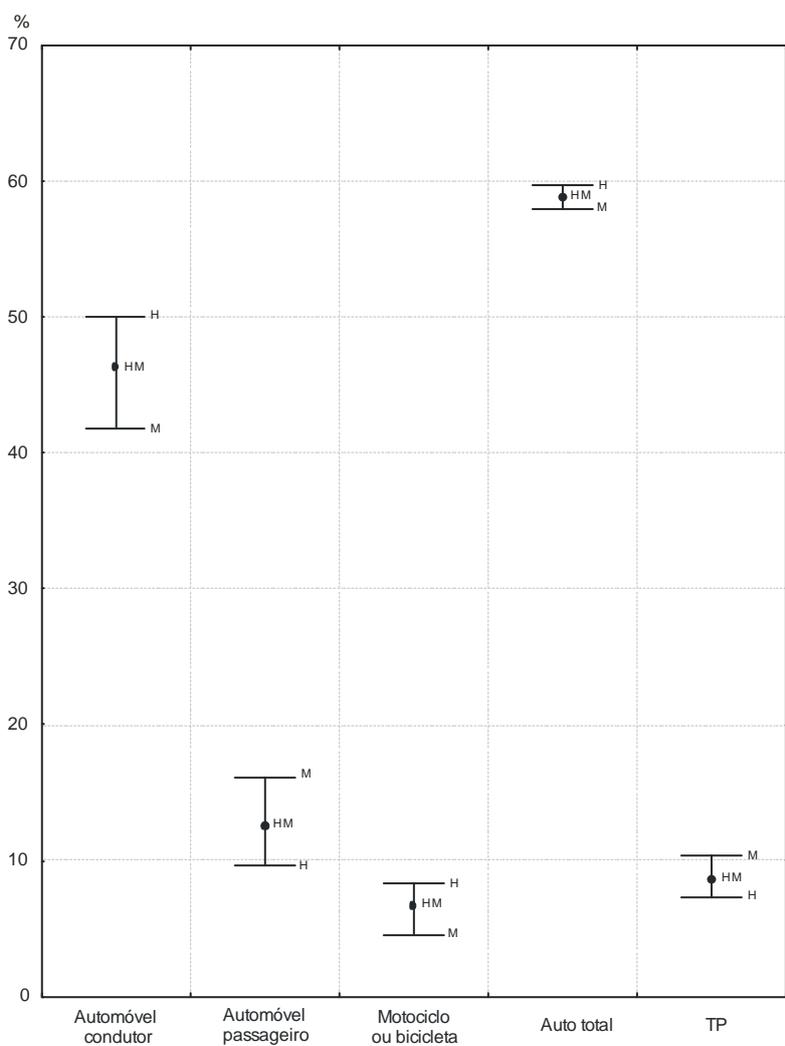
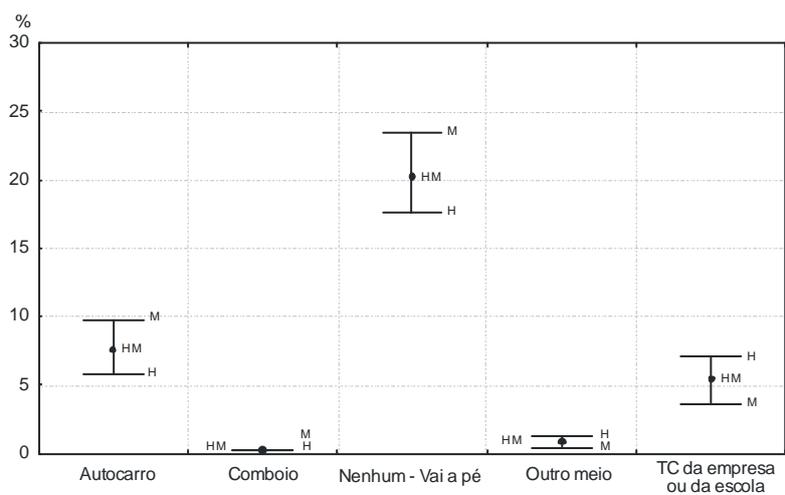


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

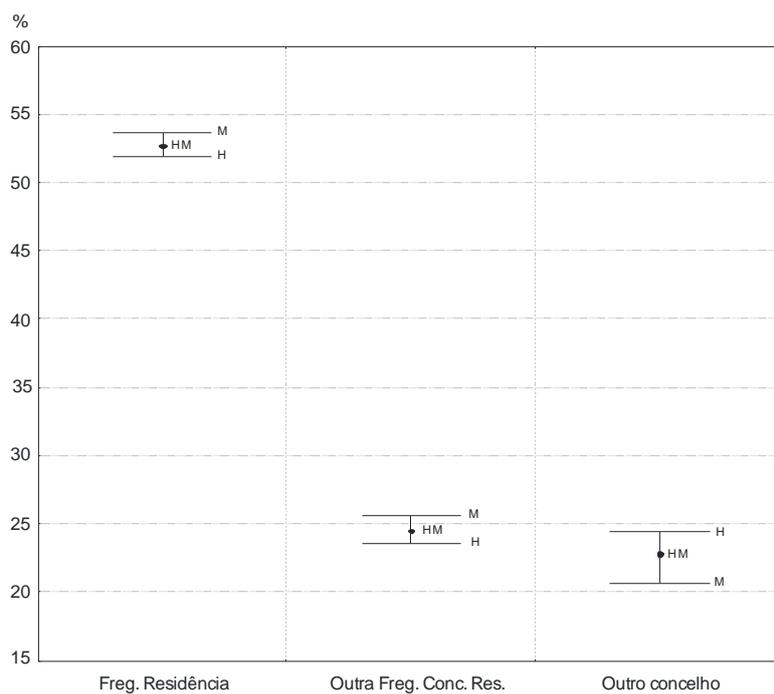
## Pinhal Litoral - Modos de deslocação



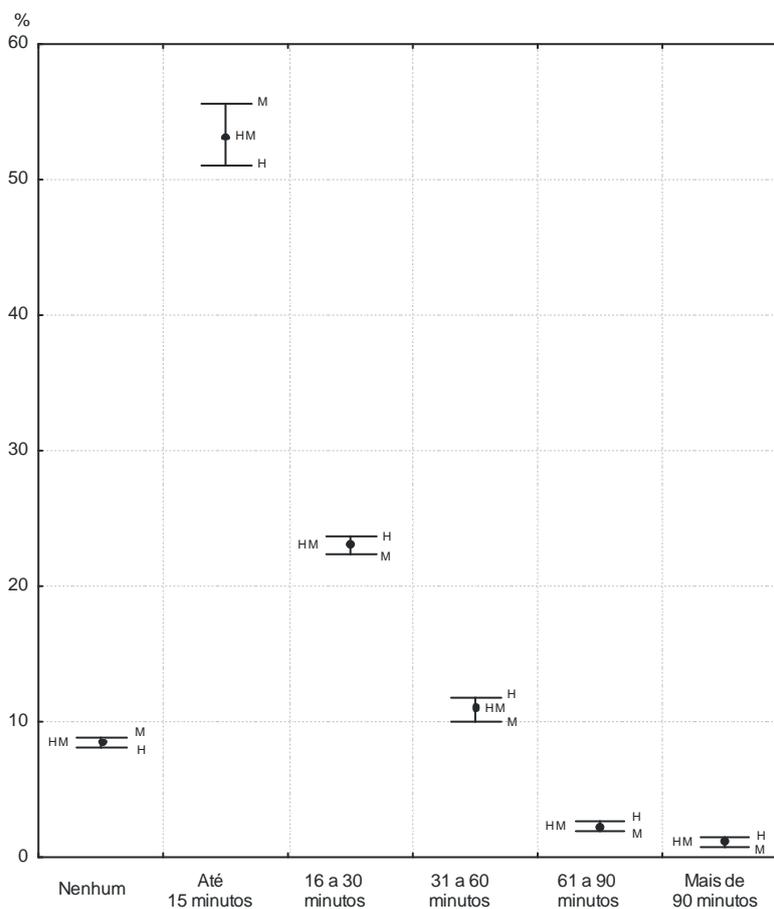
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Pinhal Interior Norte - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

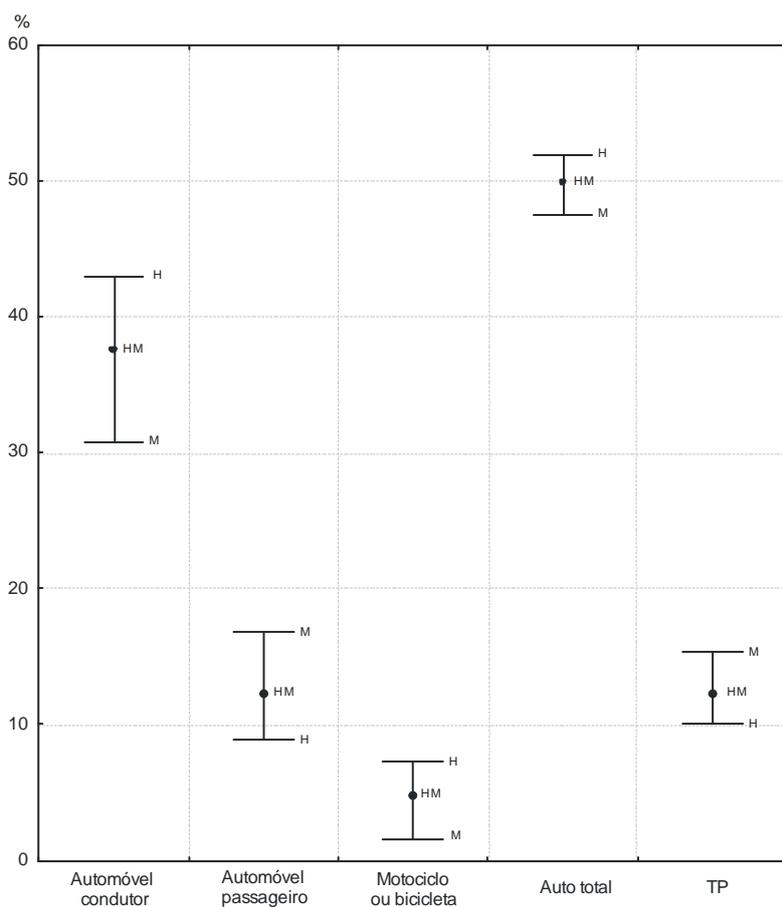
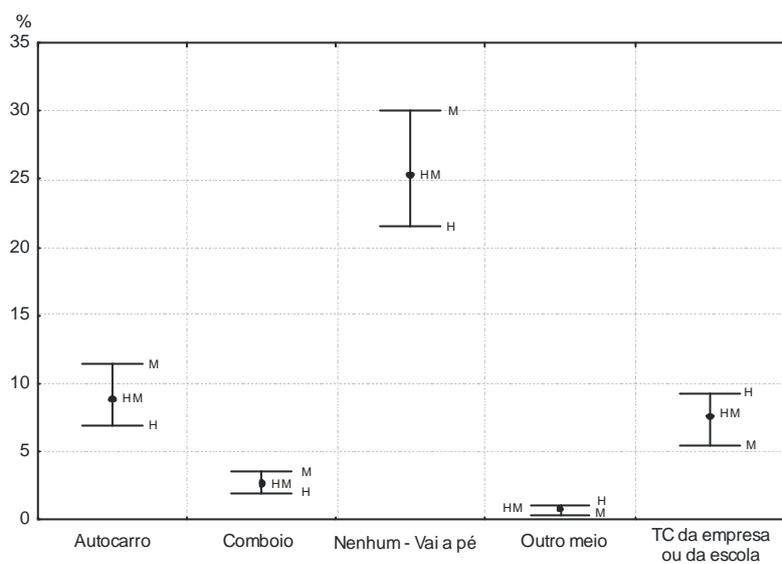


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

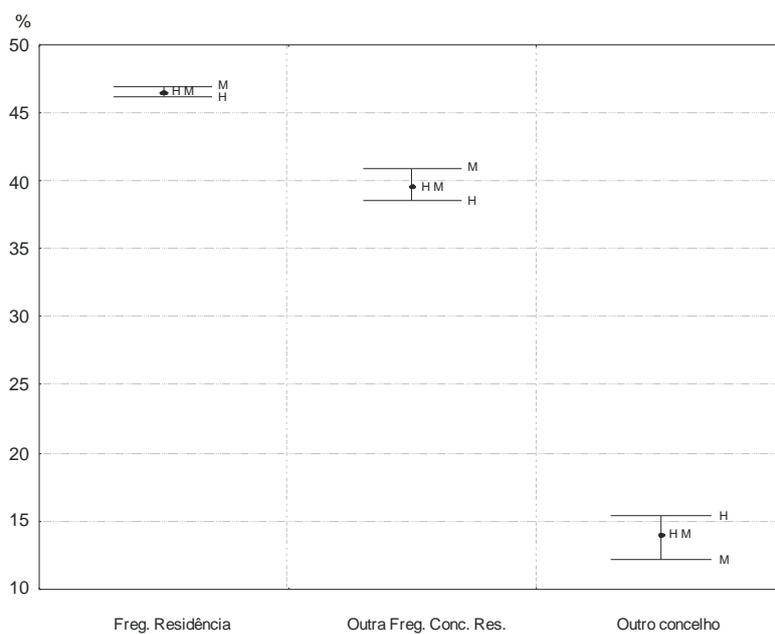
## Pinhal Interior Norte - Modos de deslocação



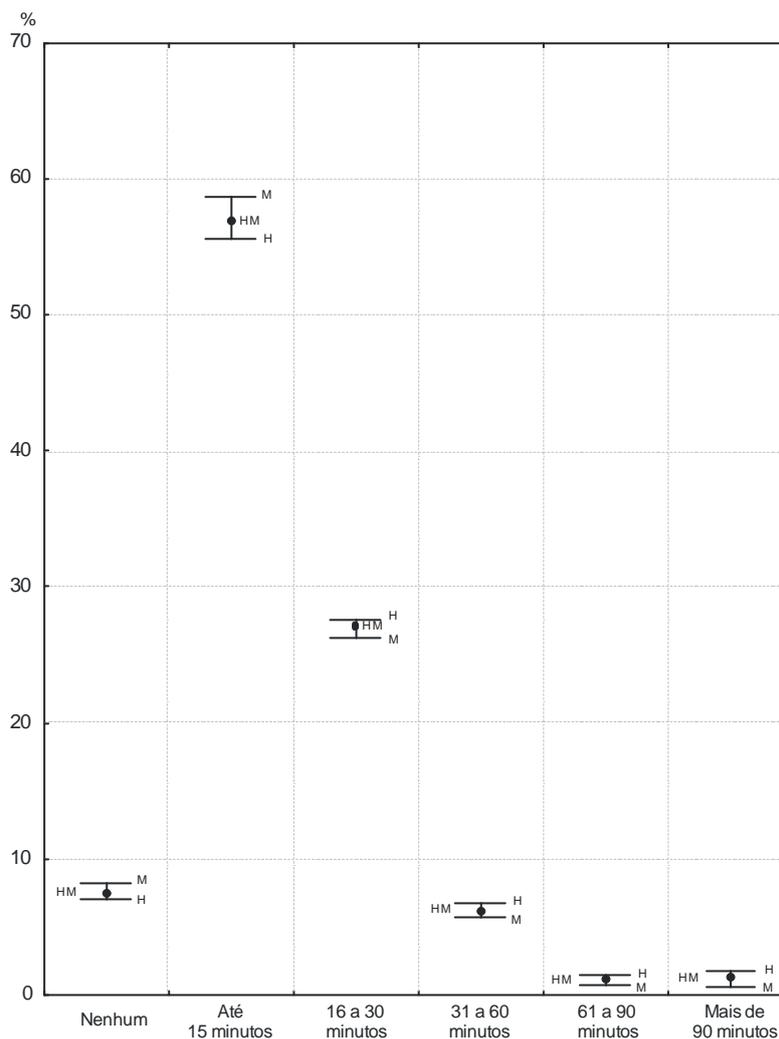
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Dão-Lafões - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

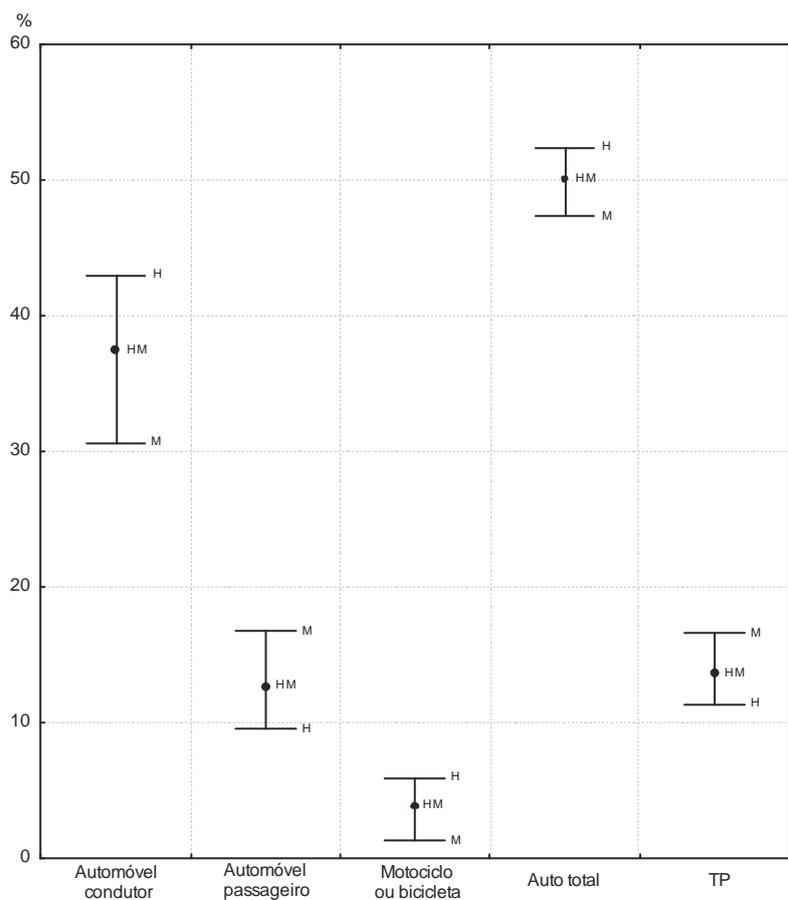
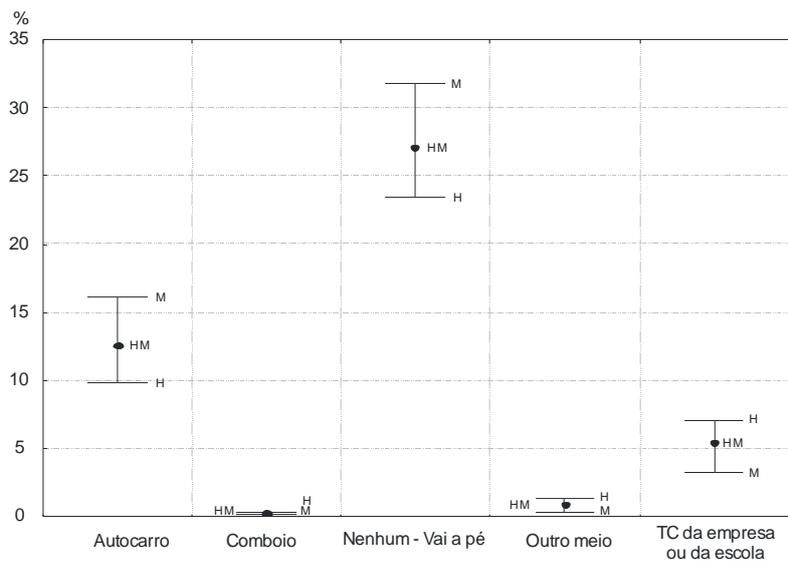


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

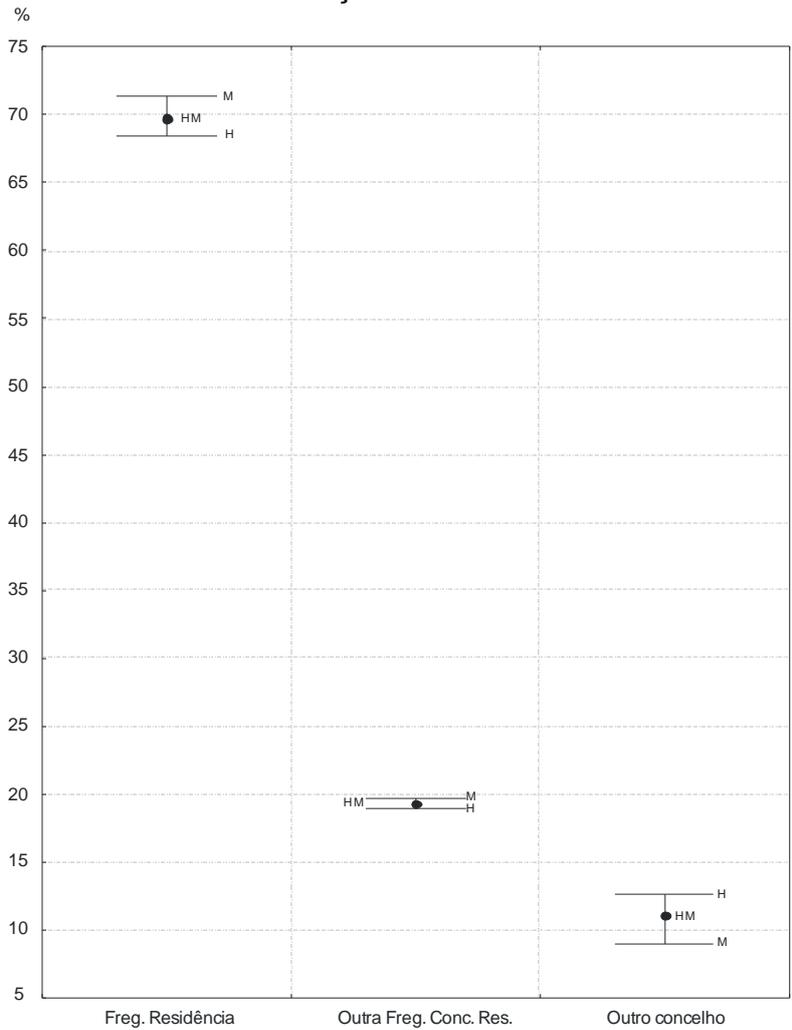
# Dão-Lafões - Modos de deslocação



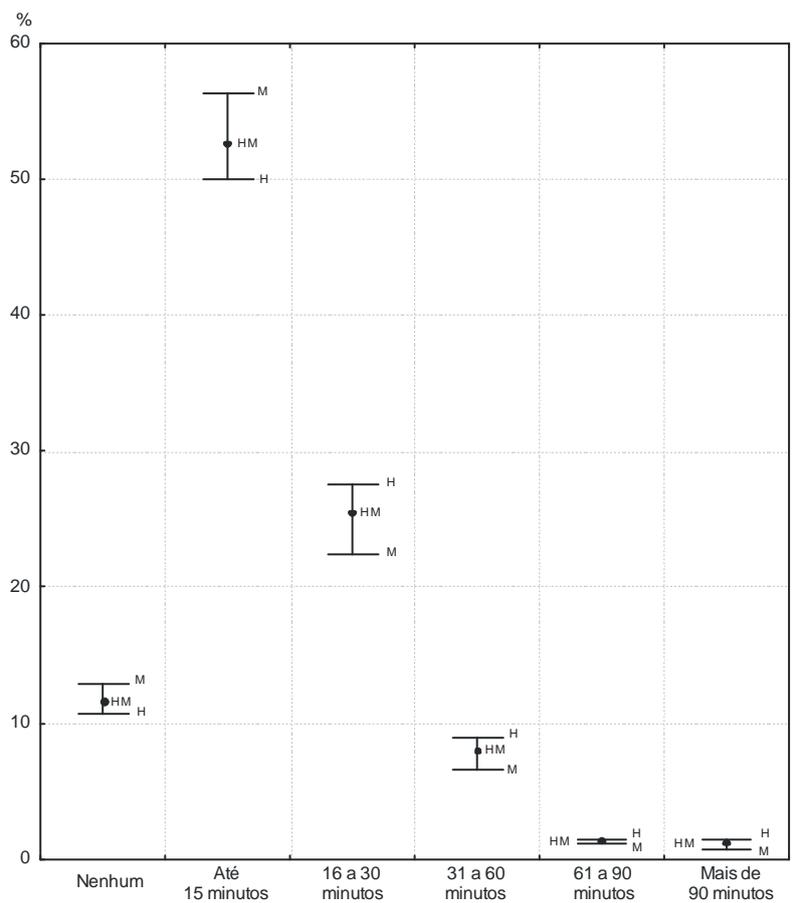
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

# Pinhal Interior Sul - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



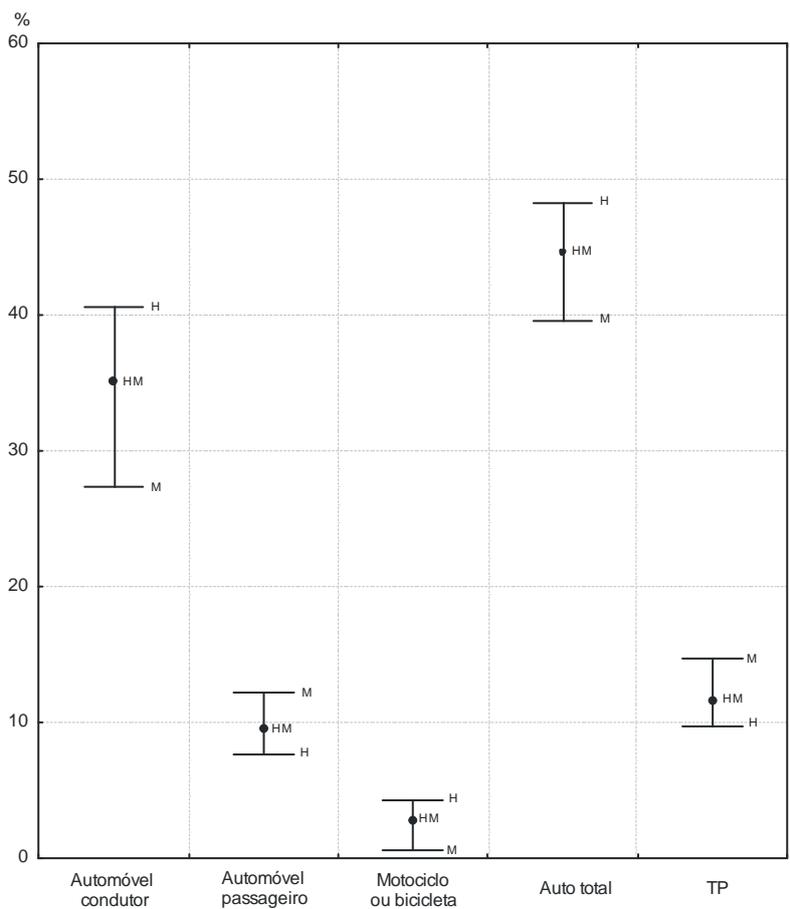
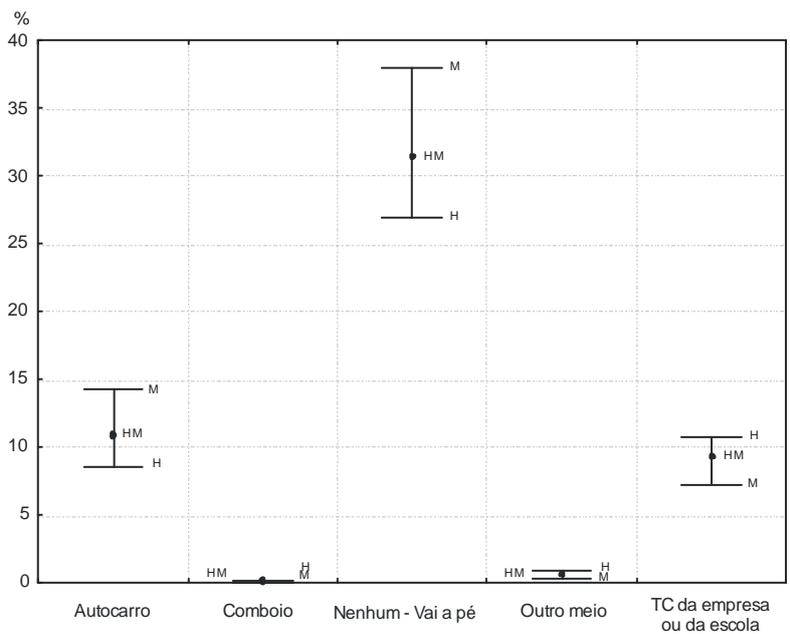
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

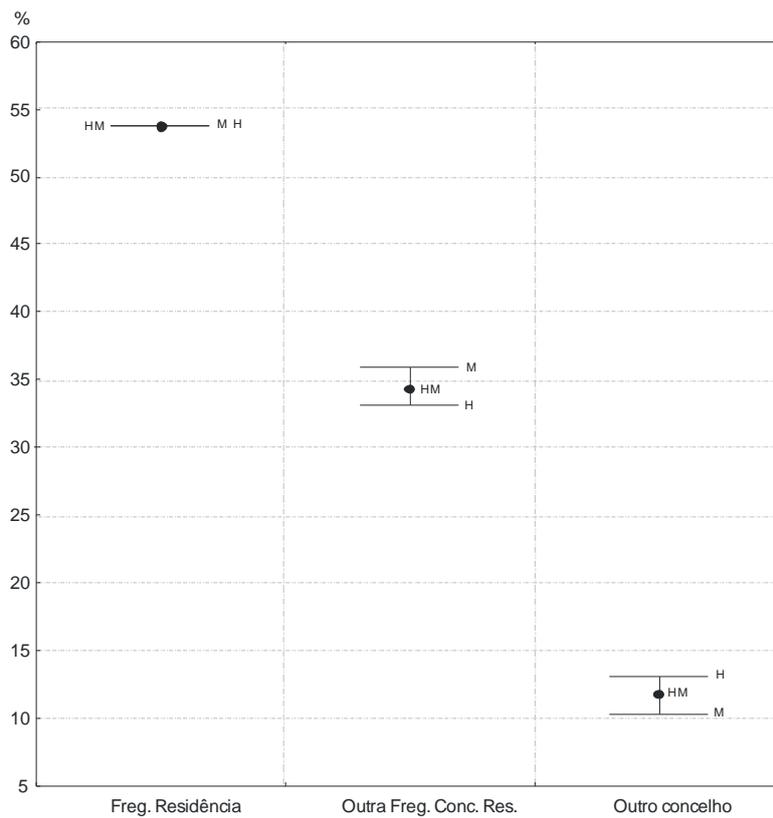
# Pinhal Interior Sul - Modos de deslocação



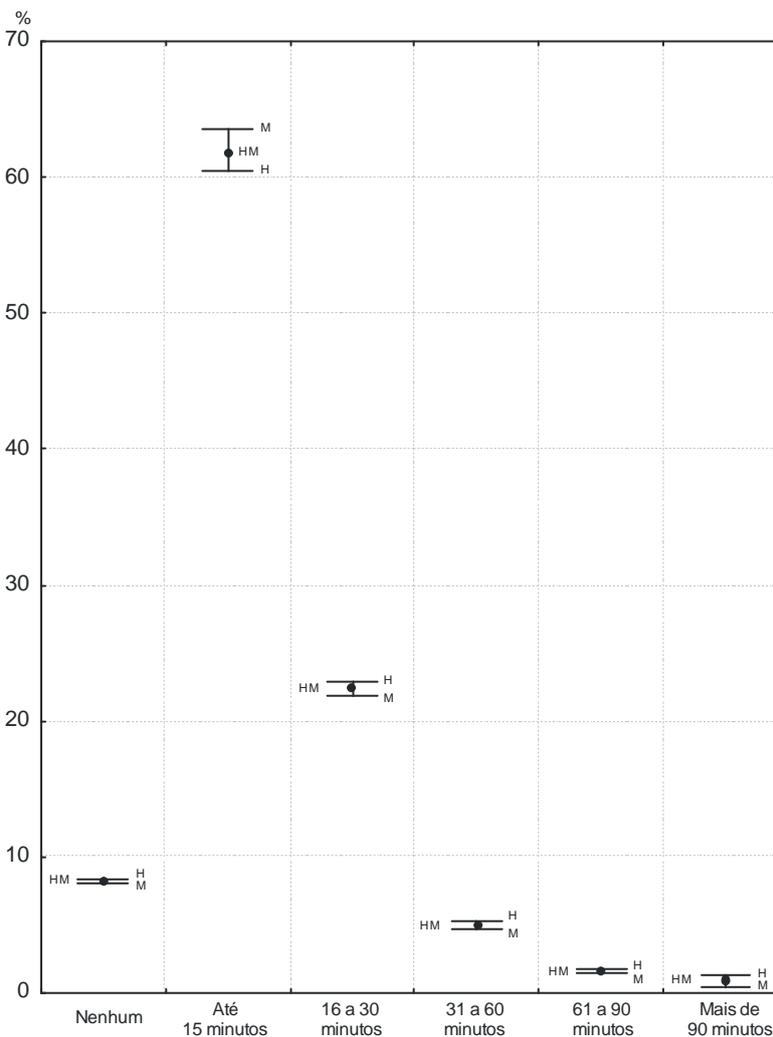
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Serra da Estrela - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

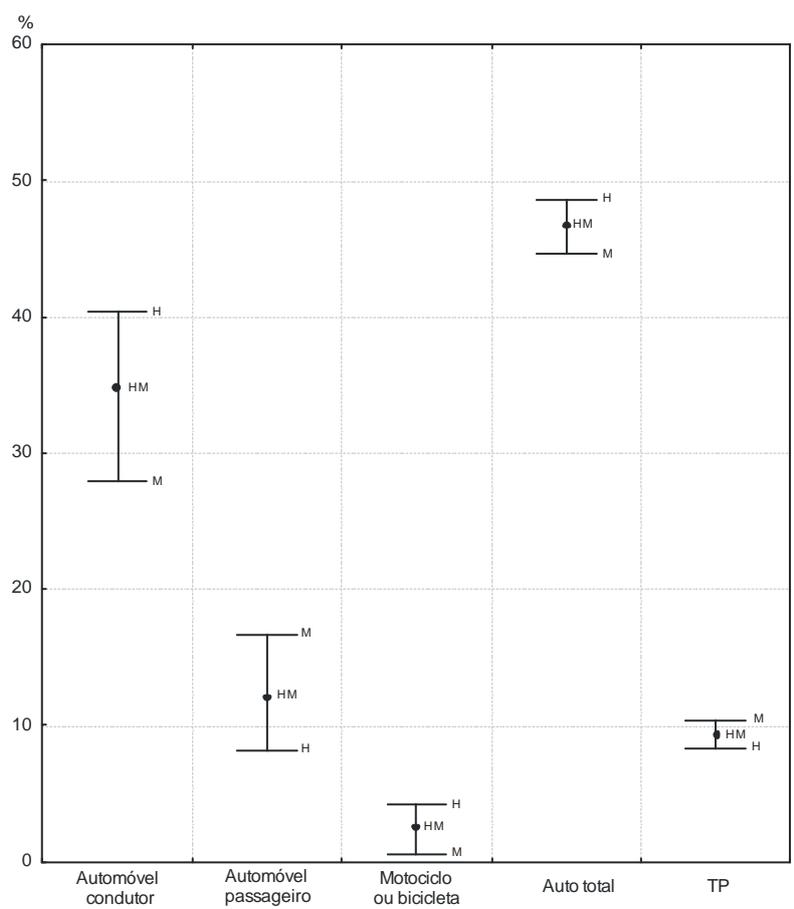
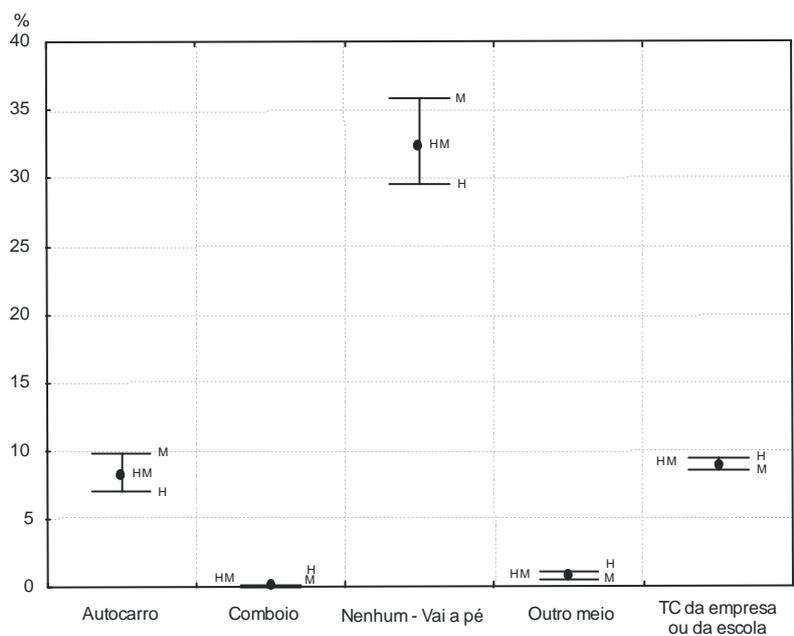


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

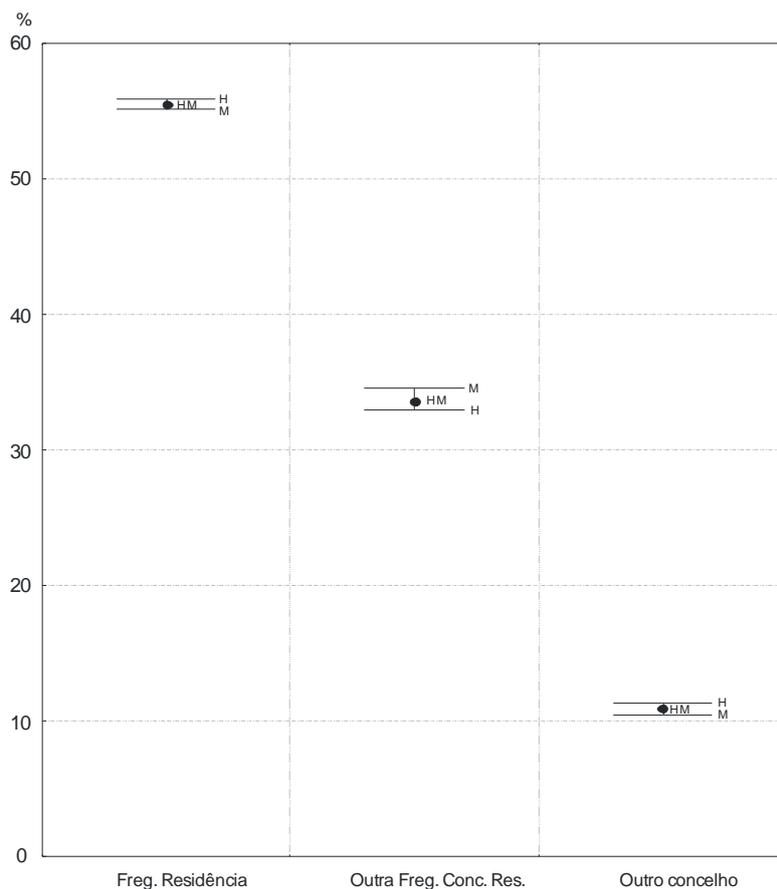
# Serra da Estrela - Modos de deslocação



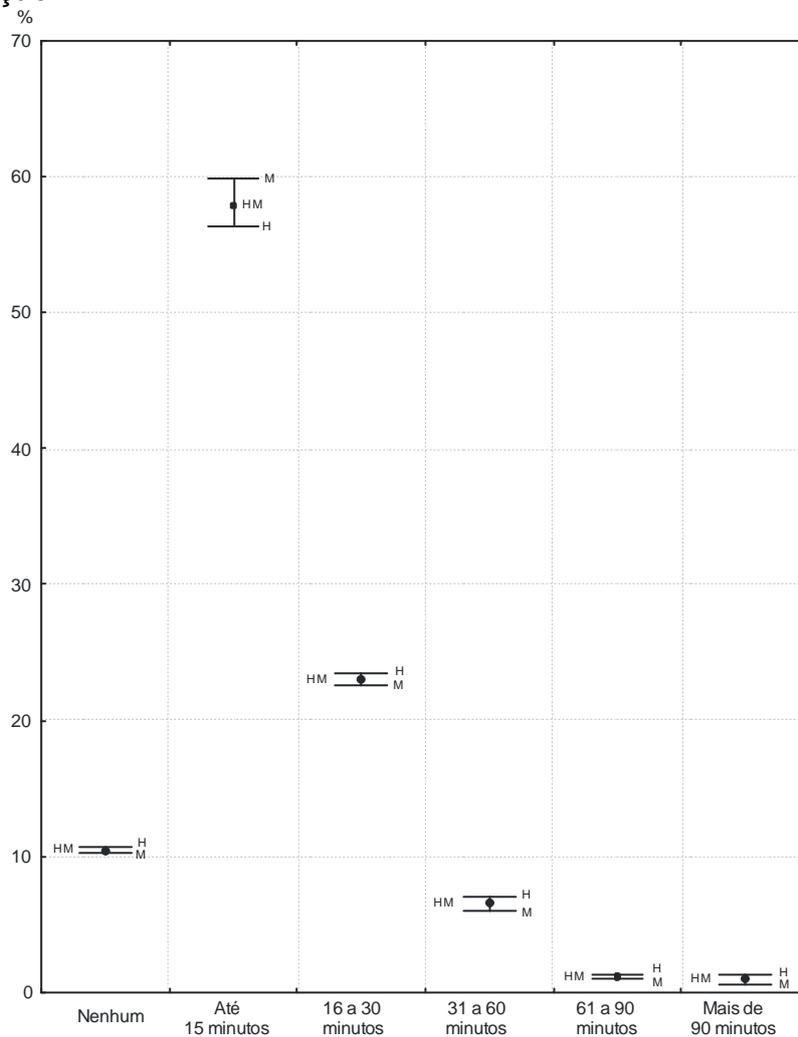
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Beira Interior Norte - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

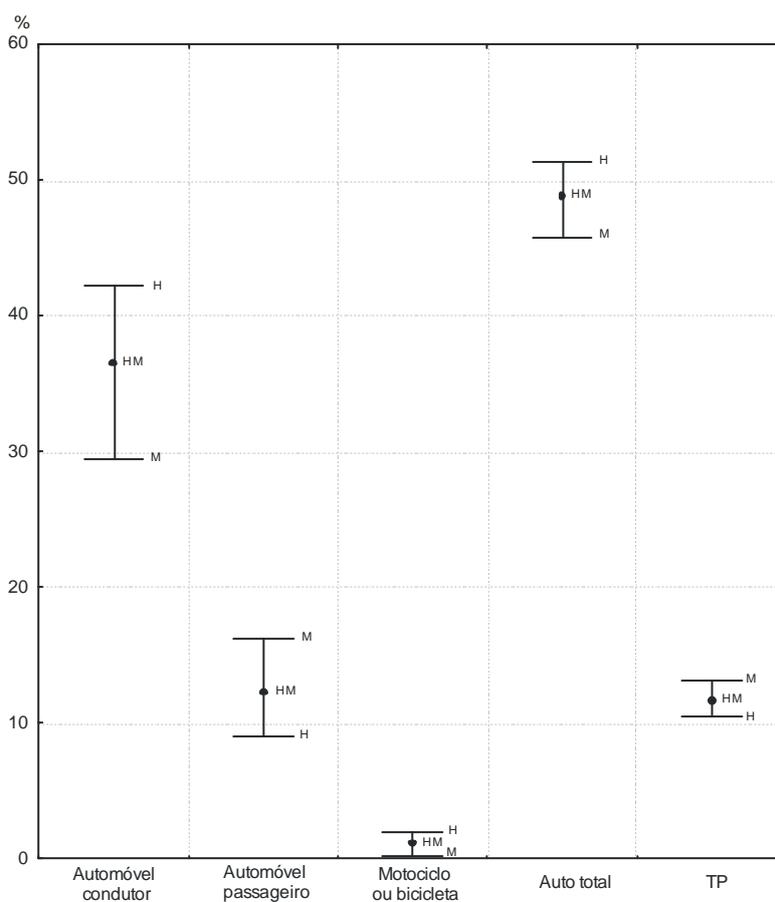
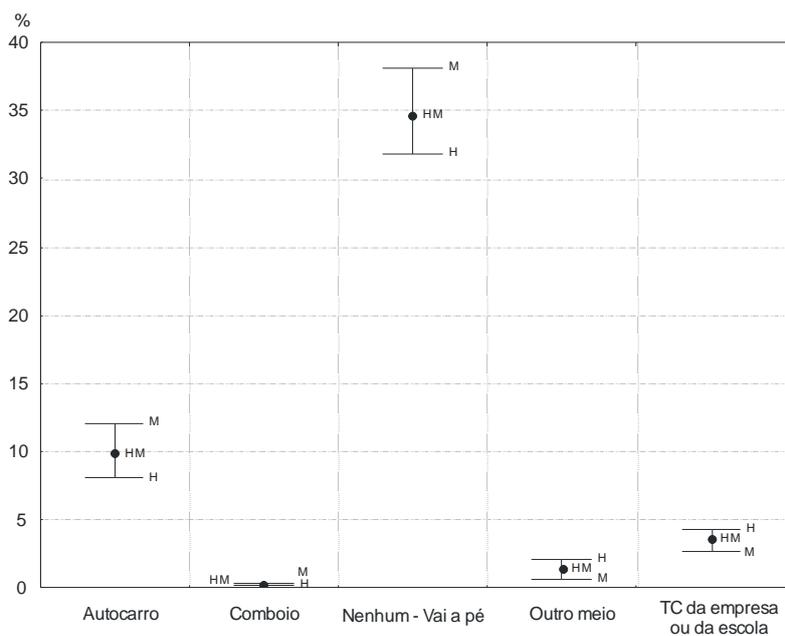


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

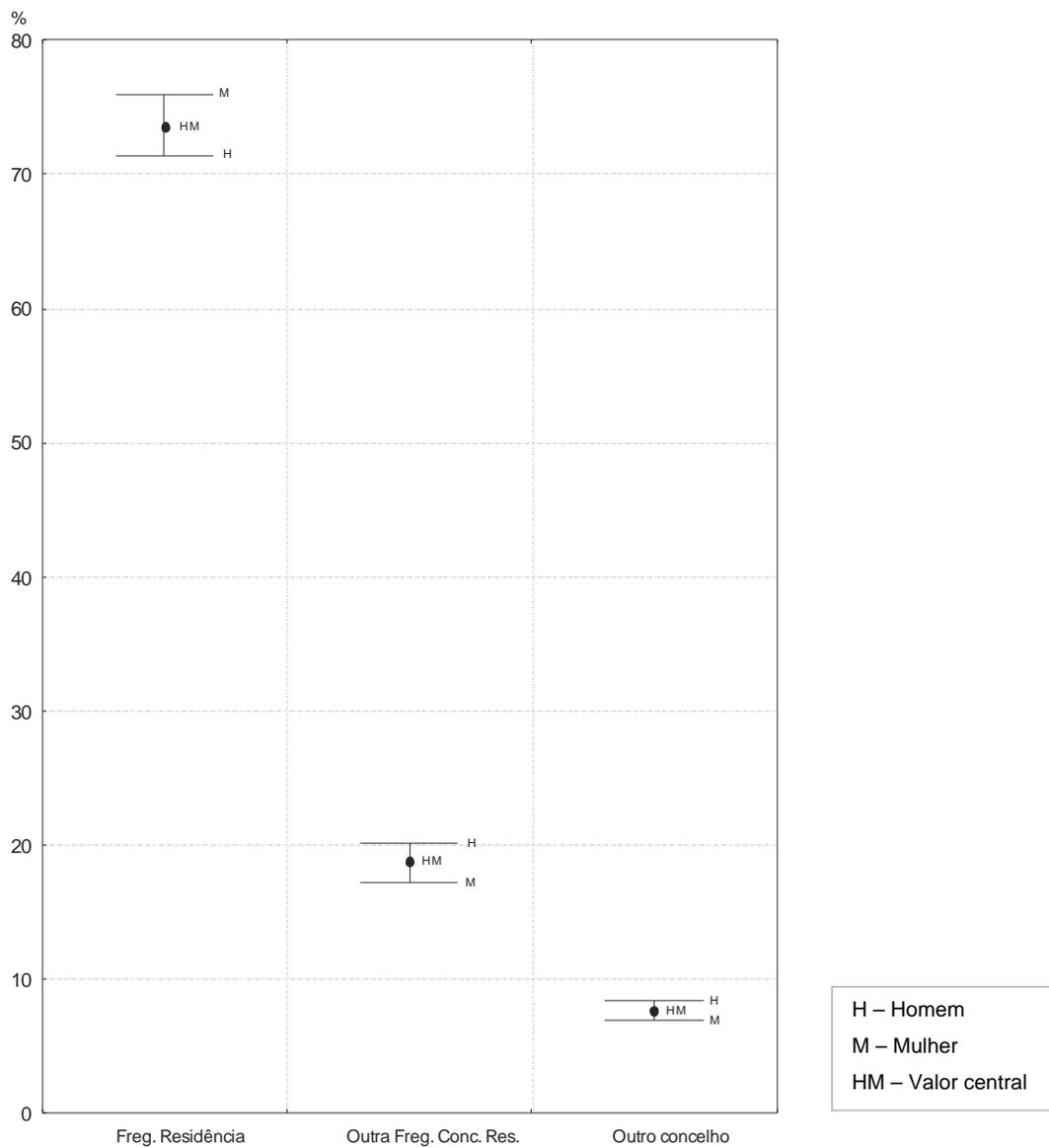
## Beira Interior Norte – Modos de deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

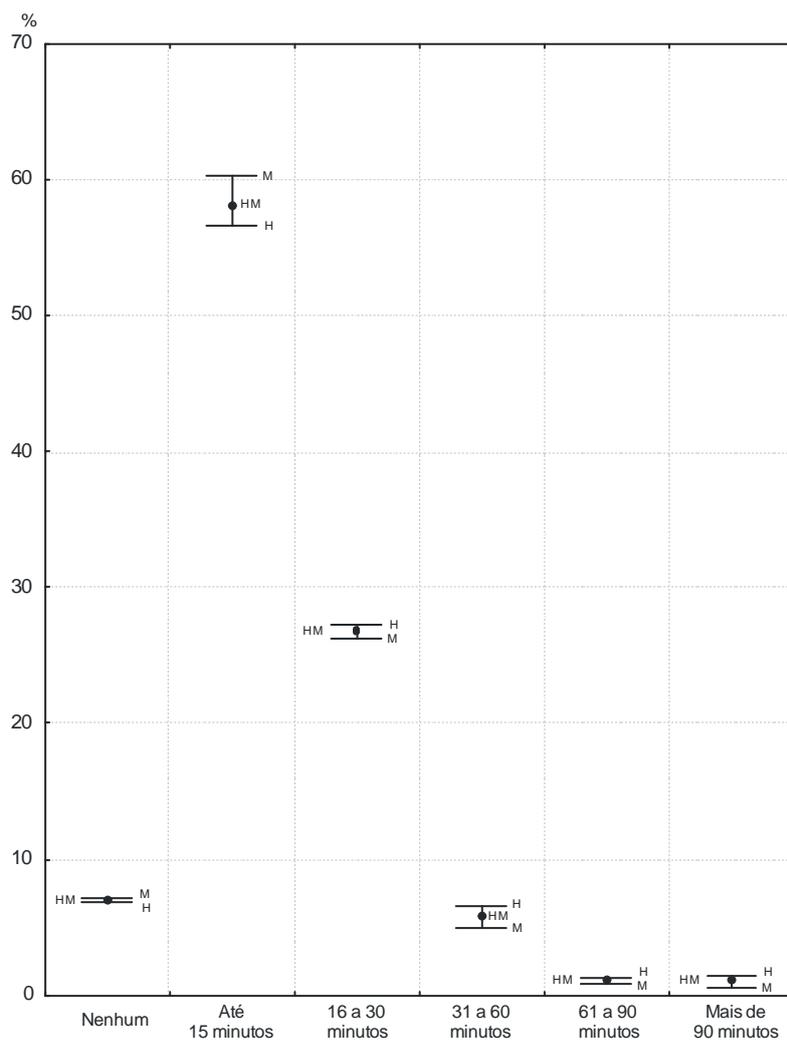
Fonte: INE, RGP 2001

# Beira Interior Sul - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



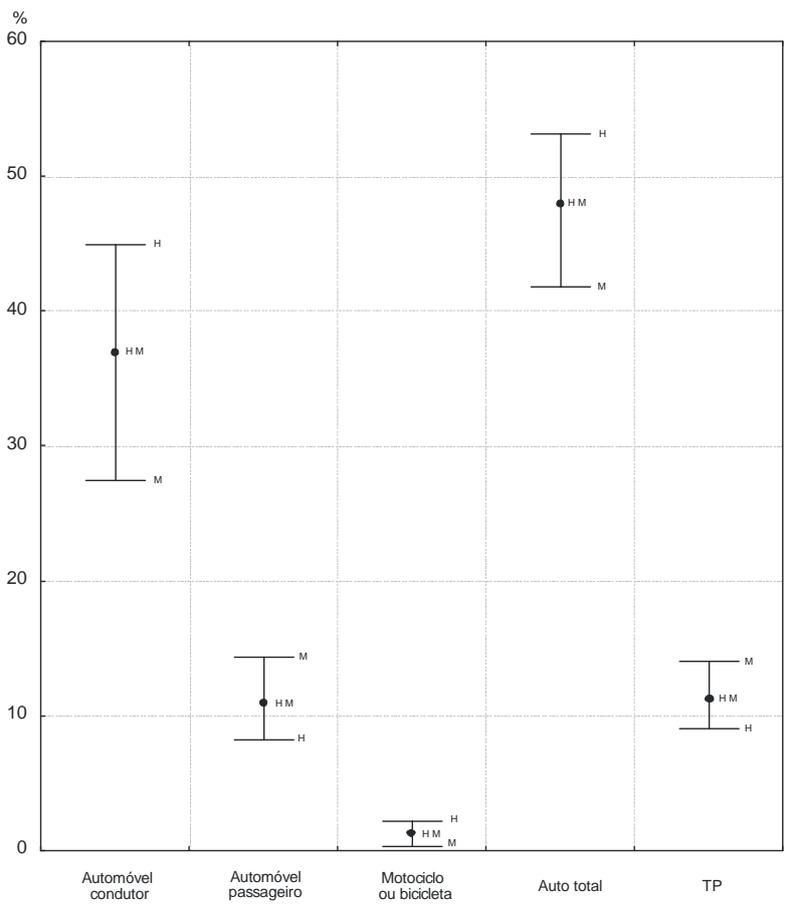
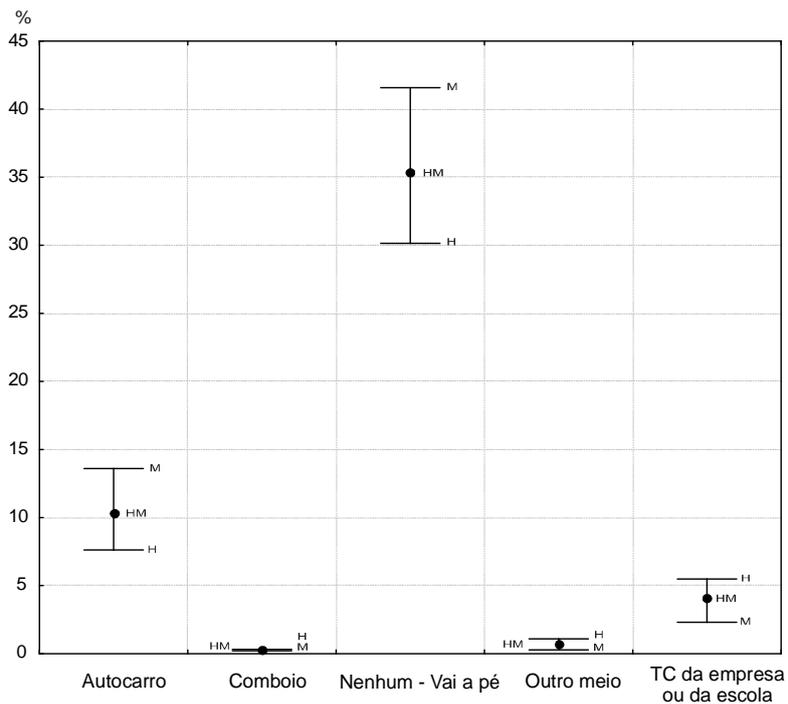
Fonte: INE, RGP 2001

## Beira Interior Sul - Tempo de Deslocação

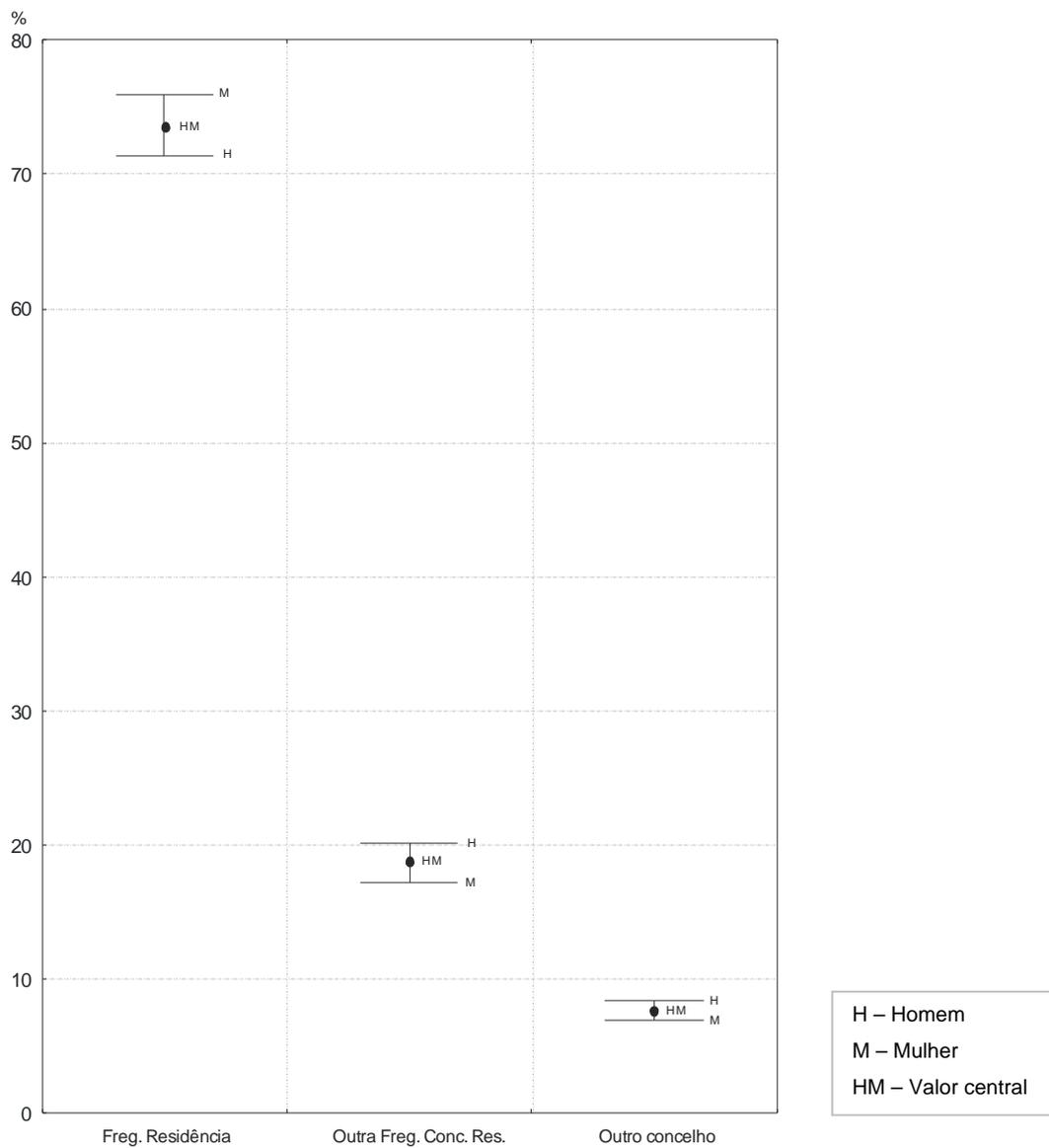


Fonte: INE, RGP 2001

# Beira Interior Sul - Modos de deslocação

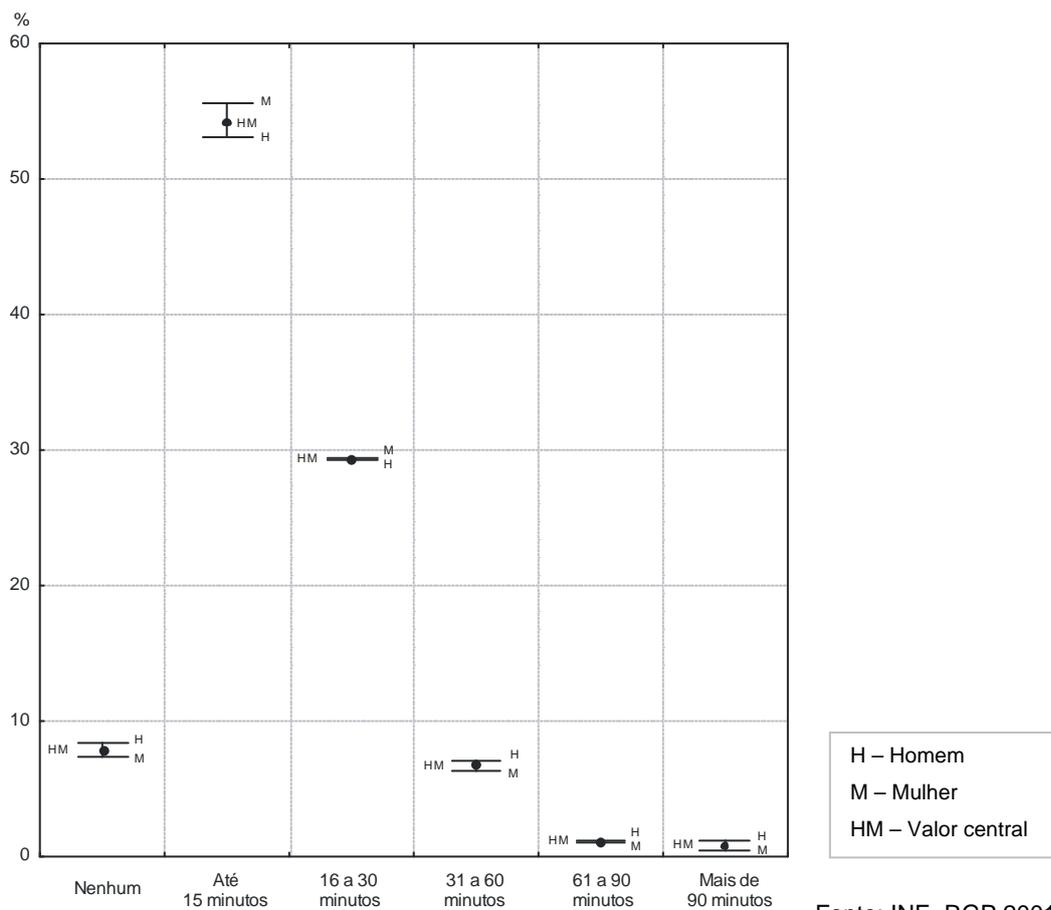


# Cova da Beira - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



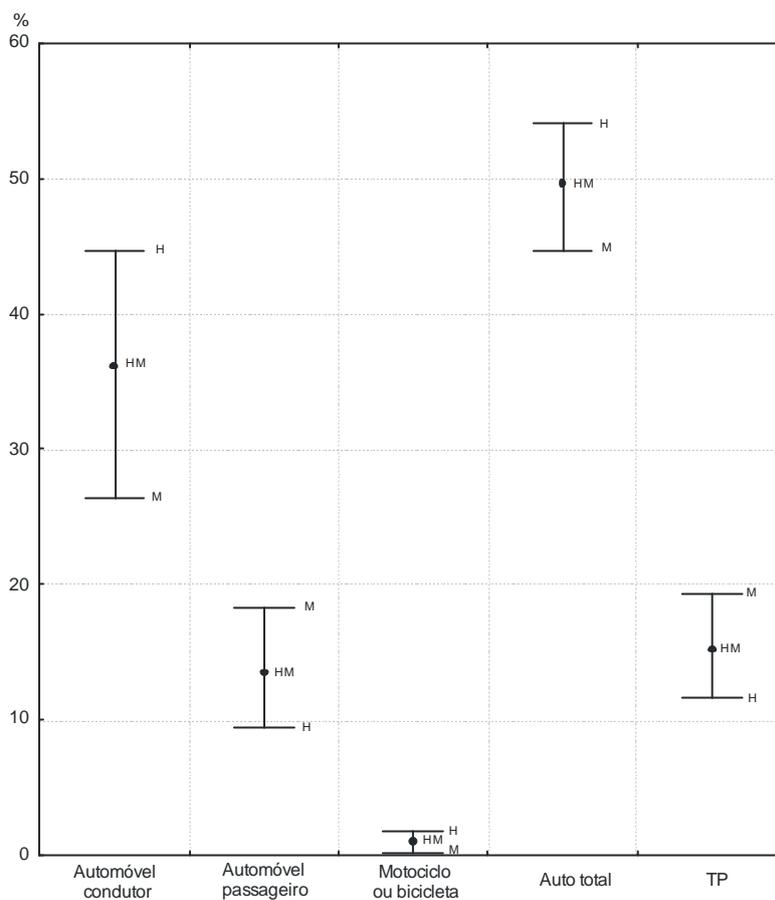
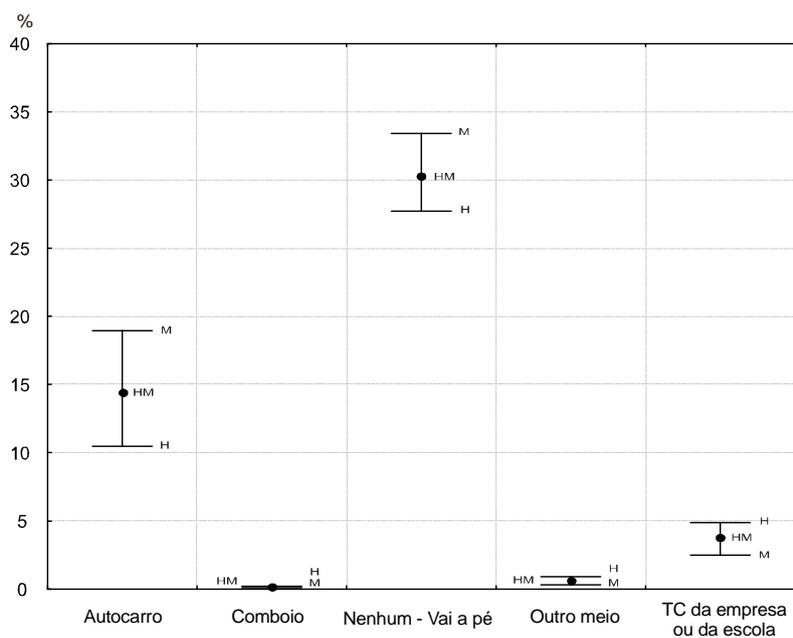
Fonte: INE, RGP 2001

## Cova da Beira - Tempo de Deslocação



Fonte: INE, RGP 2001

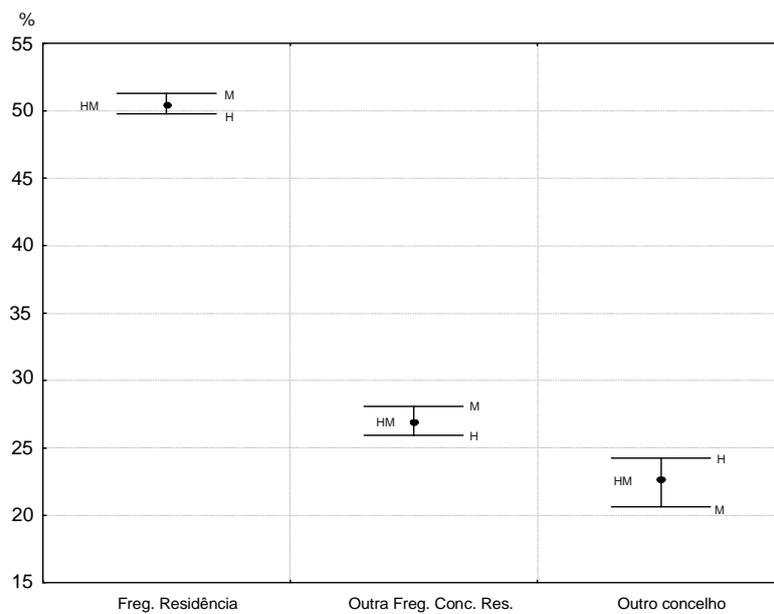
# Cova da Beira – Modos de deslocação



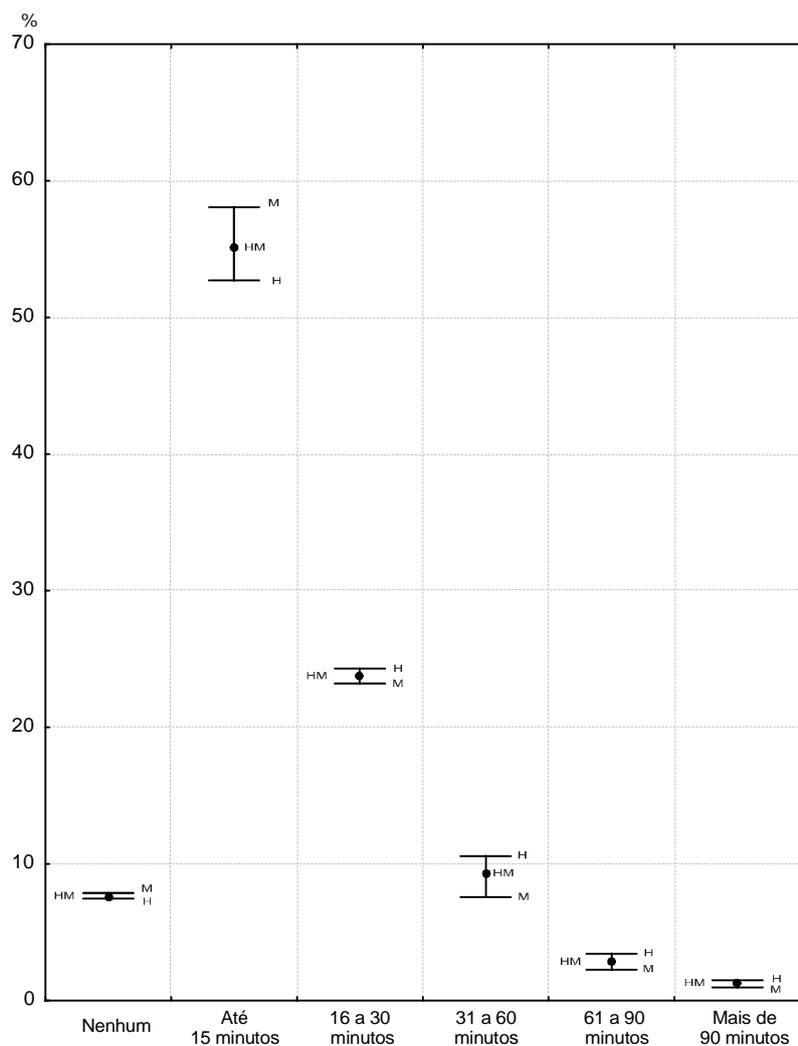
H – Homem  
 M – Mulher  
 HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

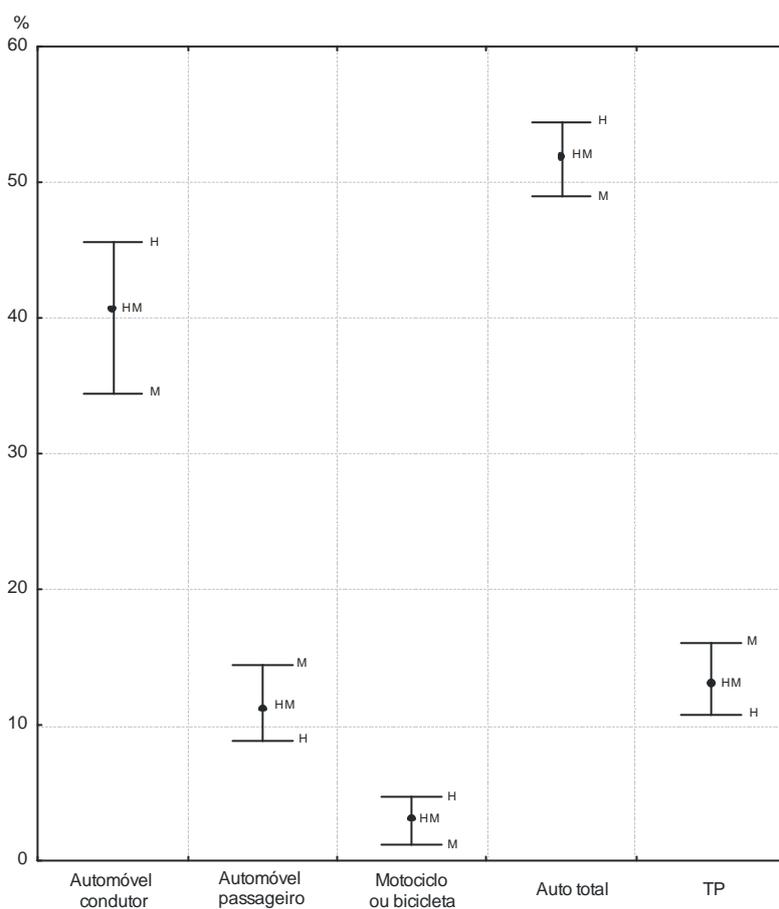
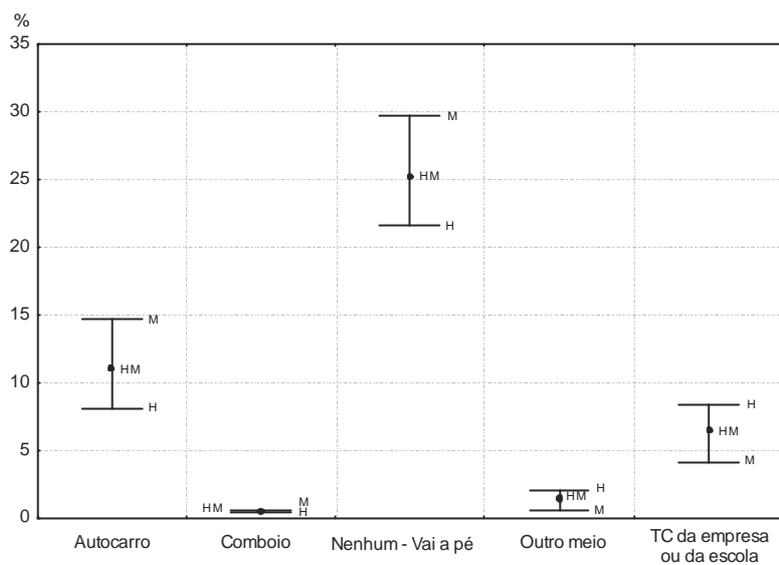
## Oeste - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



## Tempo de Deslocação



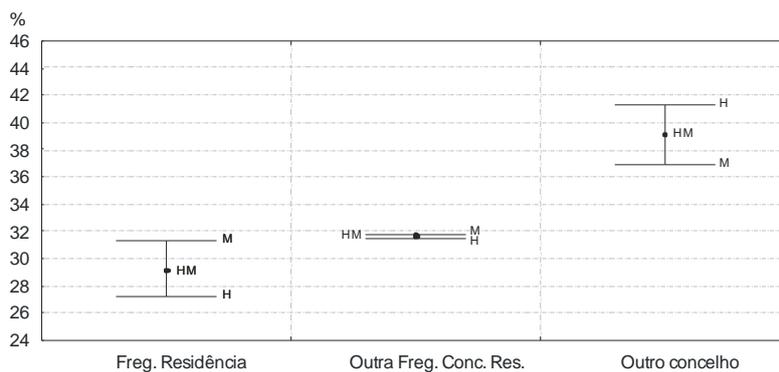
## Oeste - Modos de deslocação



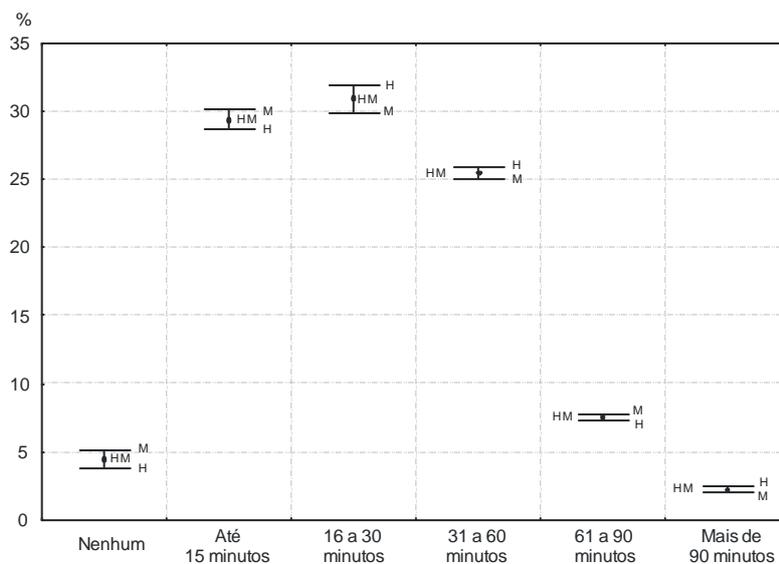
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

# Grande Lisboa - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



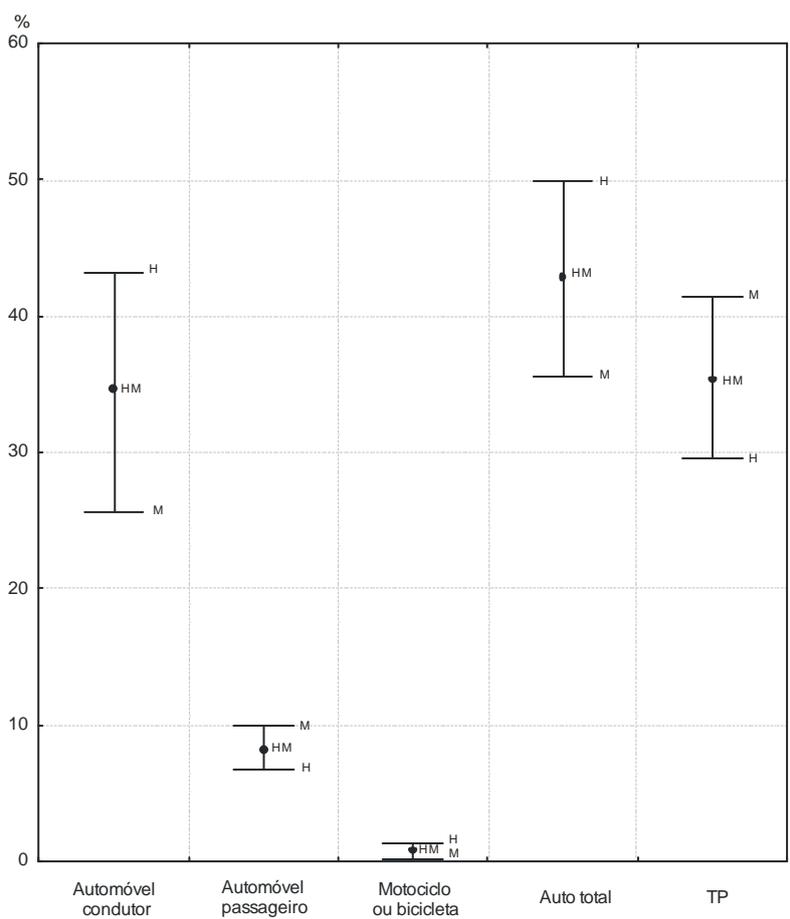
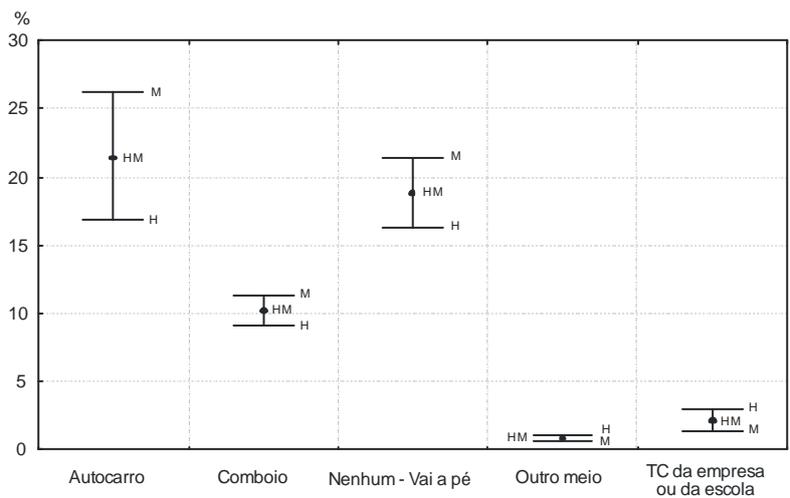
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

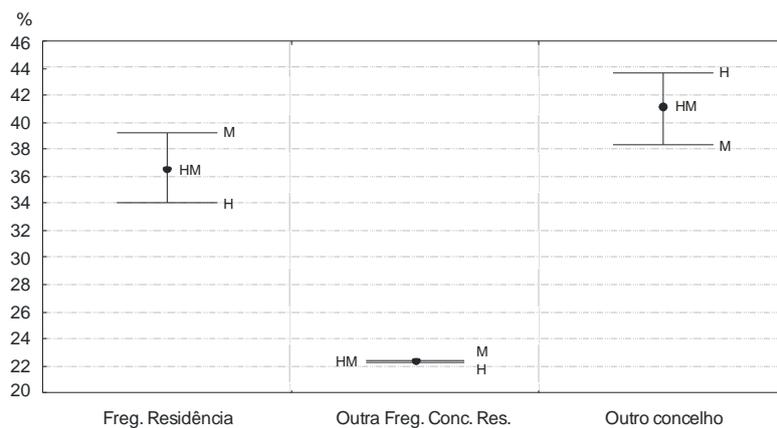
# Grande Lisboa – Modos de deslocação



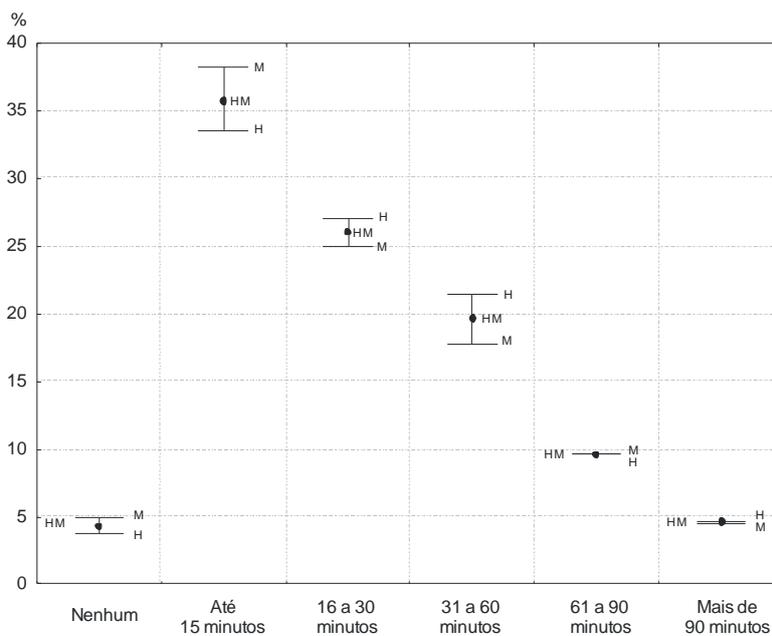
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

# Península de Setúbal - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



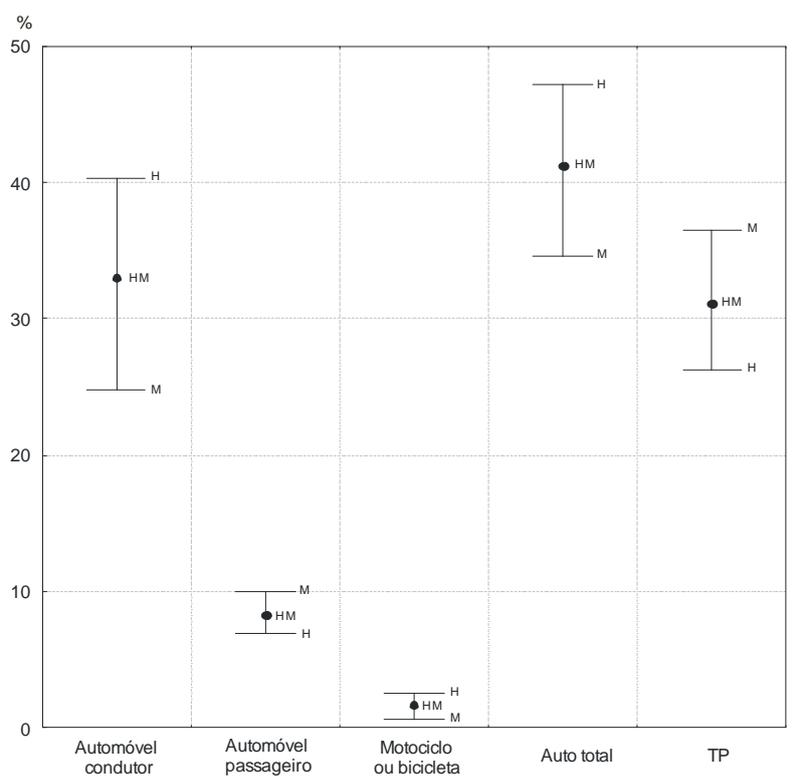
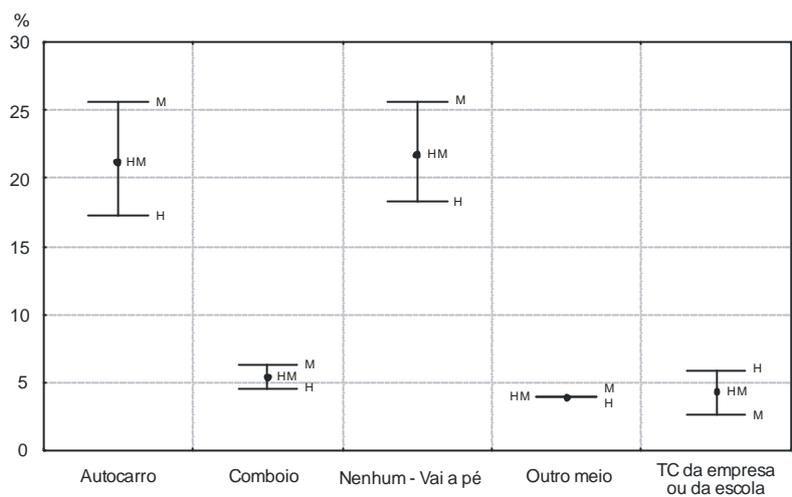
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

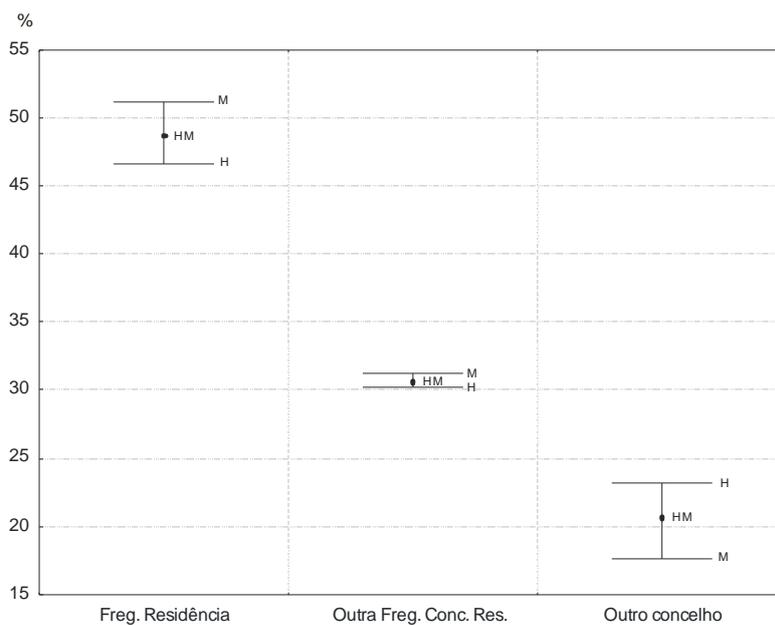
# Península de Setúbal - Modos de deslocação



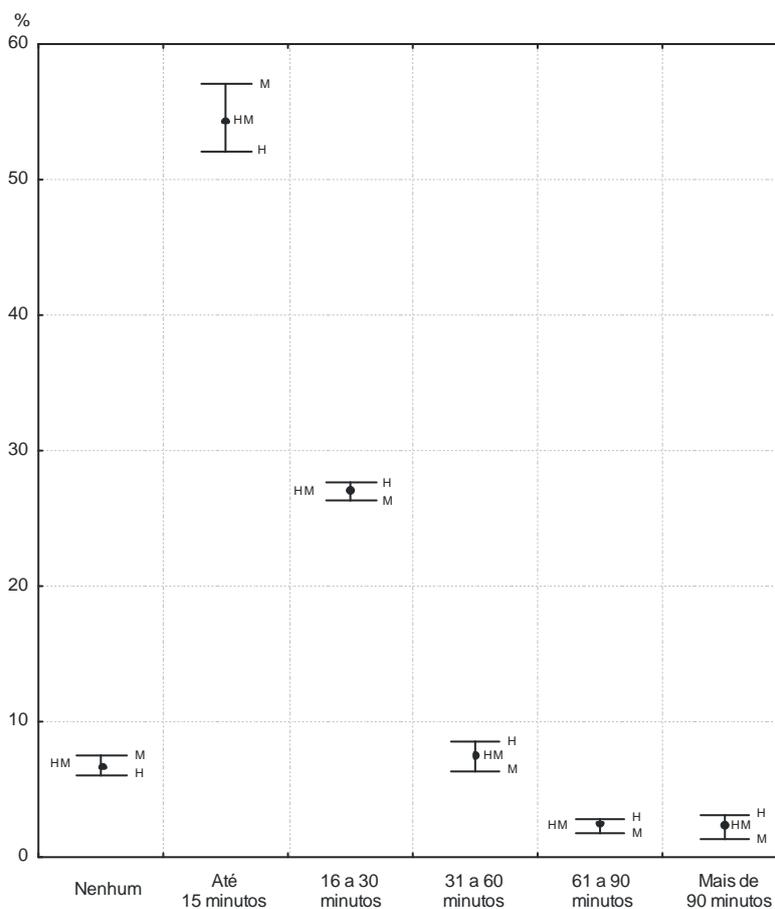
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Médio Tejo - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



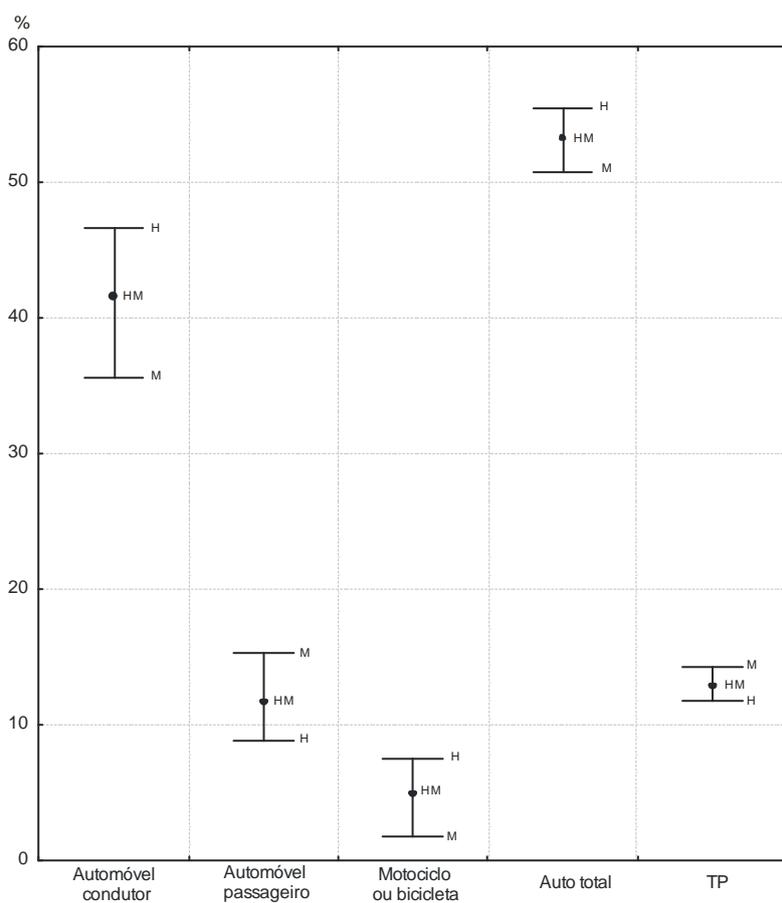
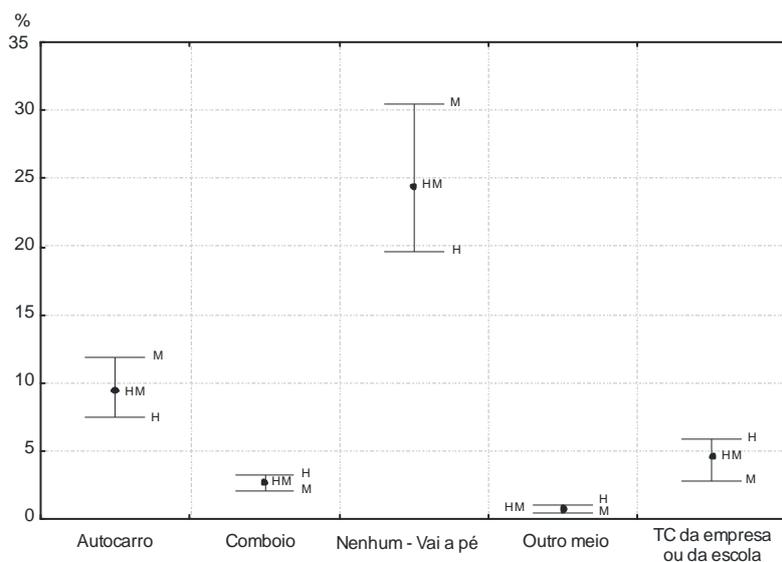
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

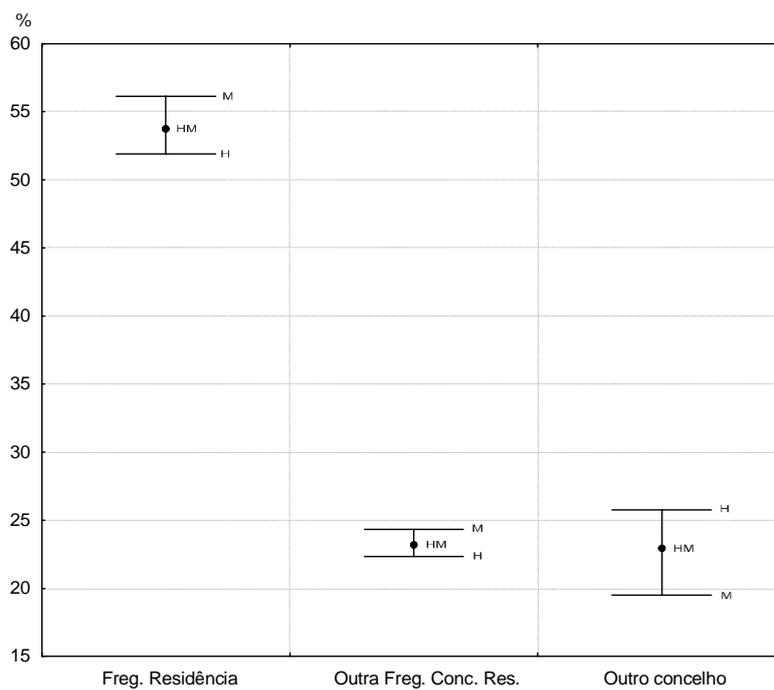
## Médio Tejo - Modos de deslocação



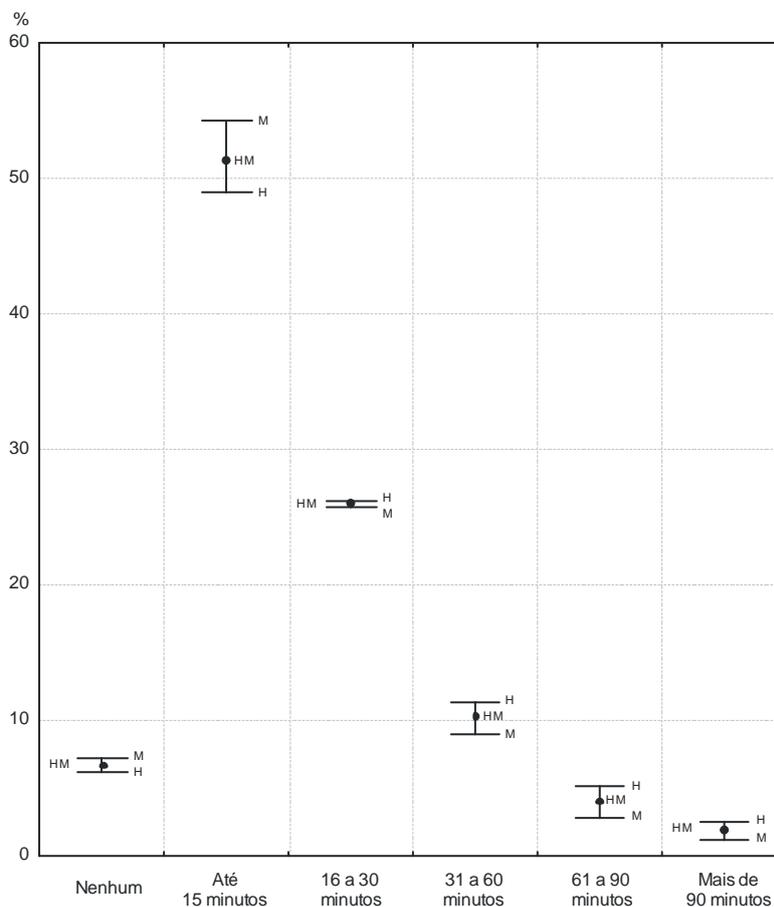
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Lezíria do Tejo - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

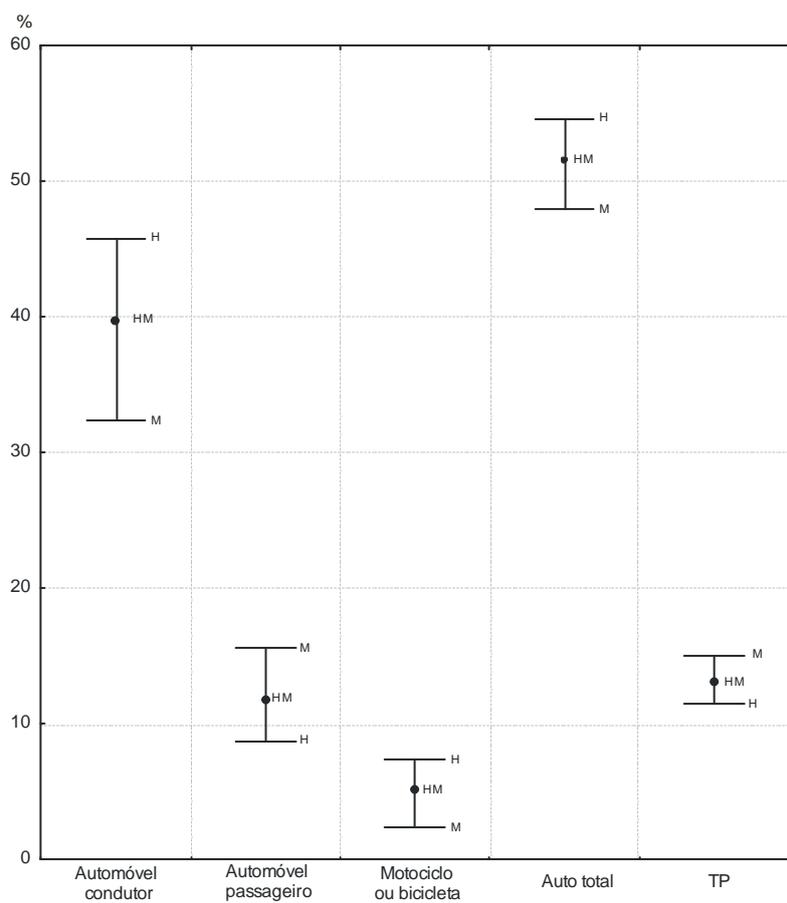
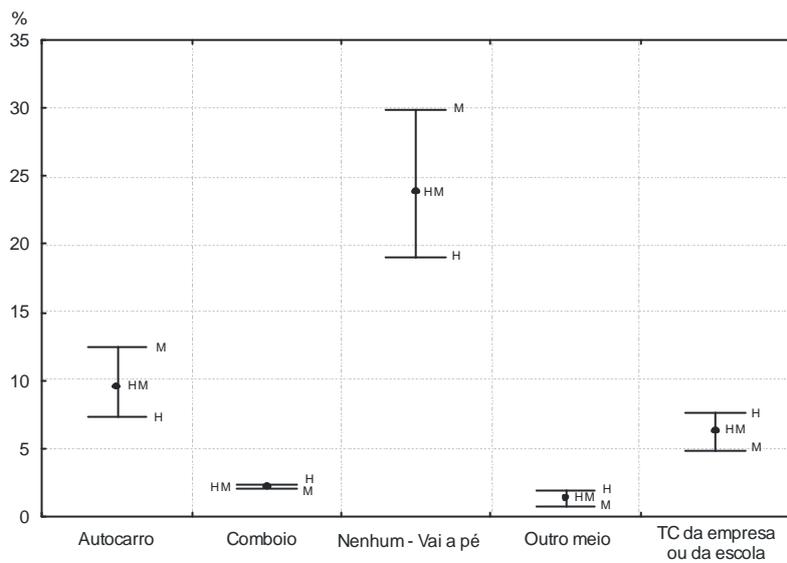


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

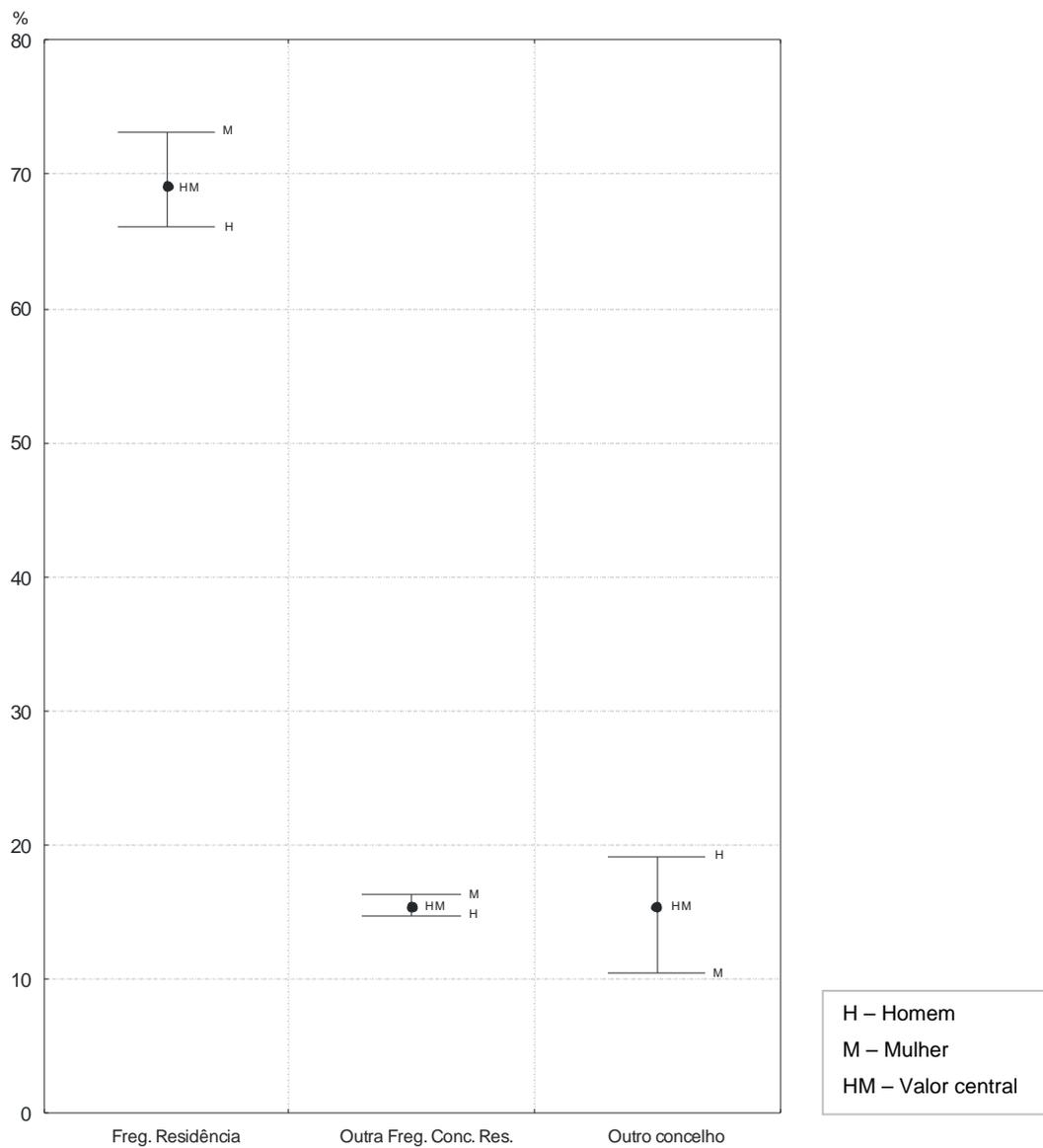
## Lezíria do Tejo - Modos de deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

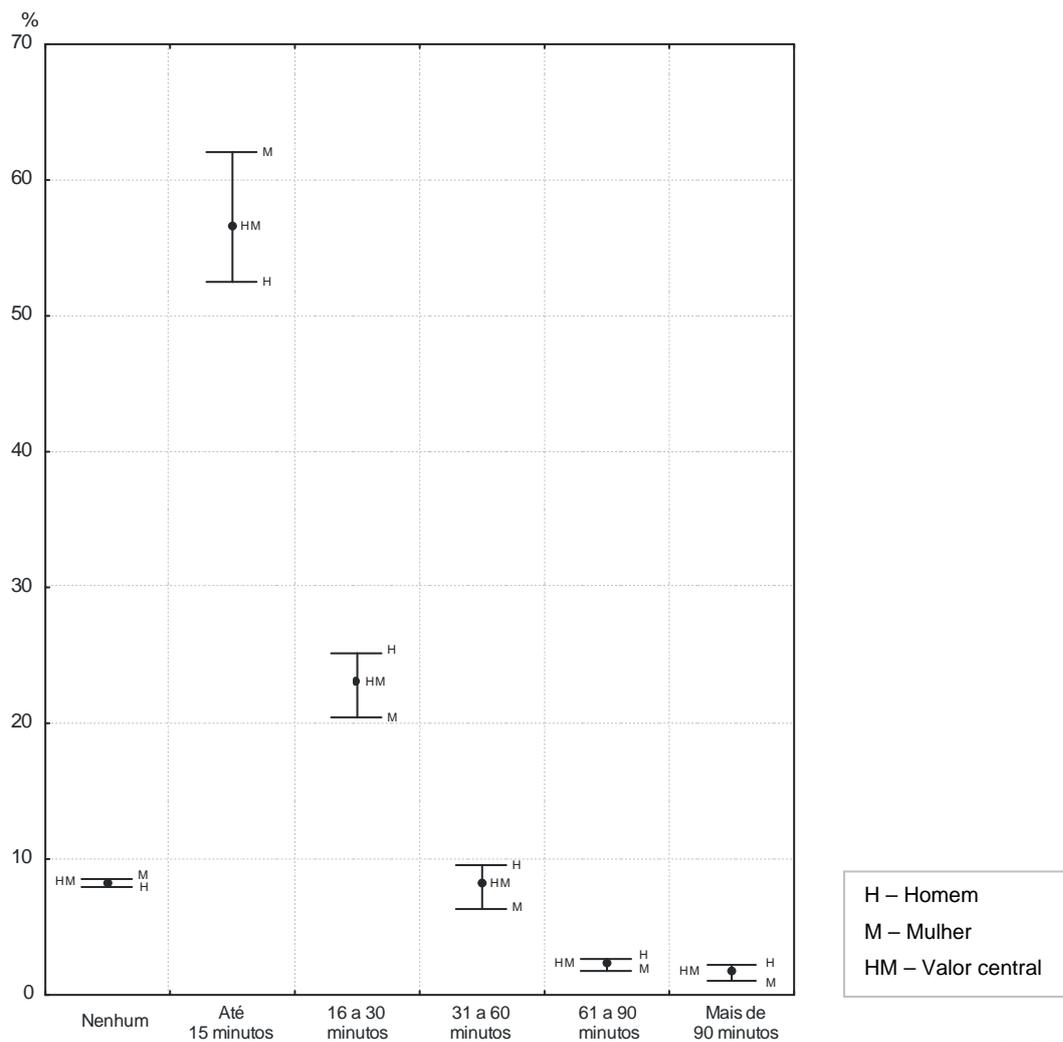
Fonte: INE, RGP 2001

# Alentejo Litoral - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



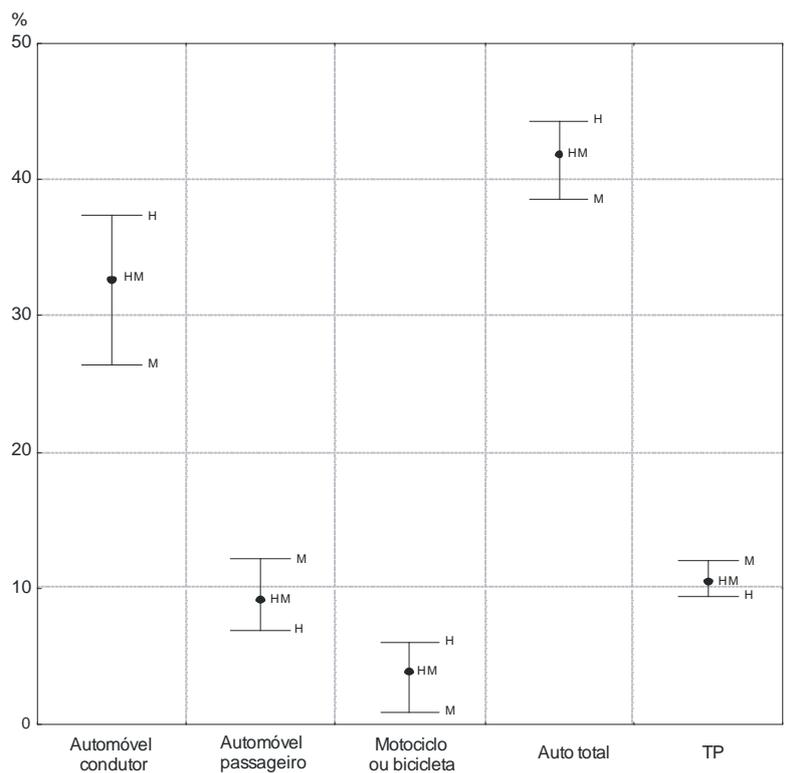
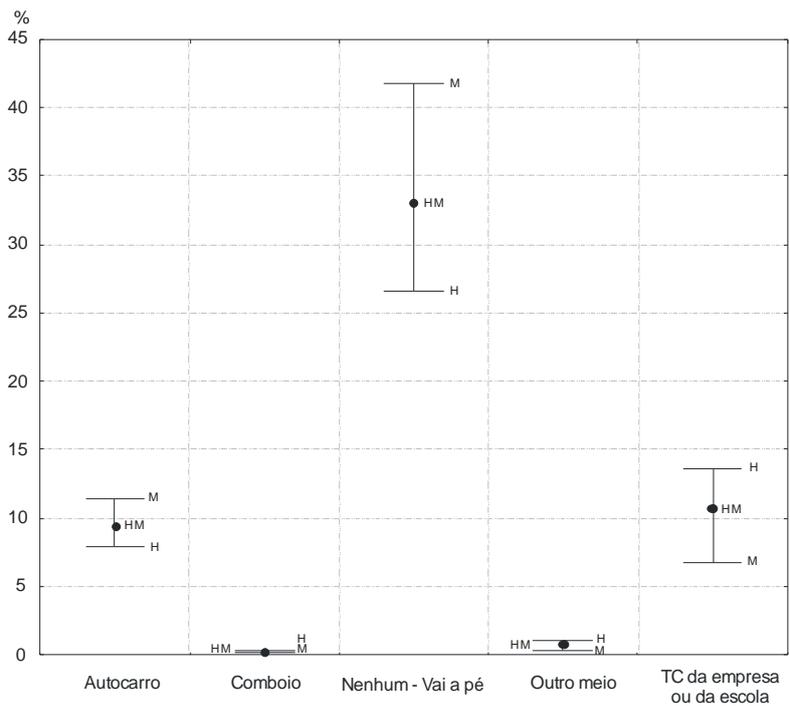
Fonte: INE, RGP 2001

## Alentejo Litoral - Tempo de Deslocação



Fonte: INE, RGP 2001

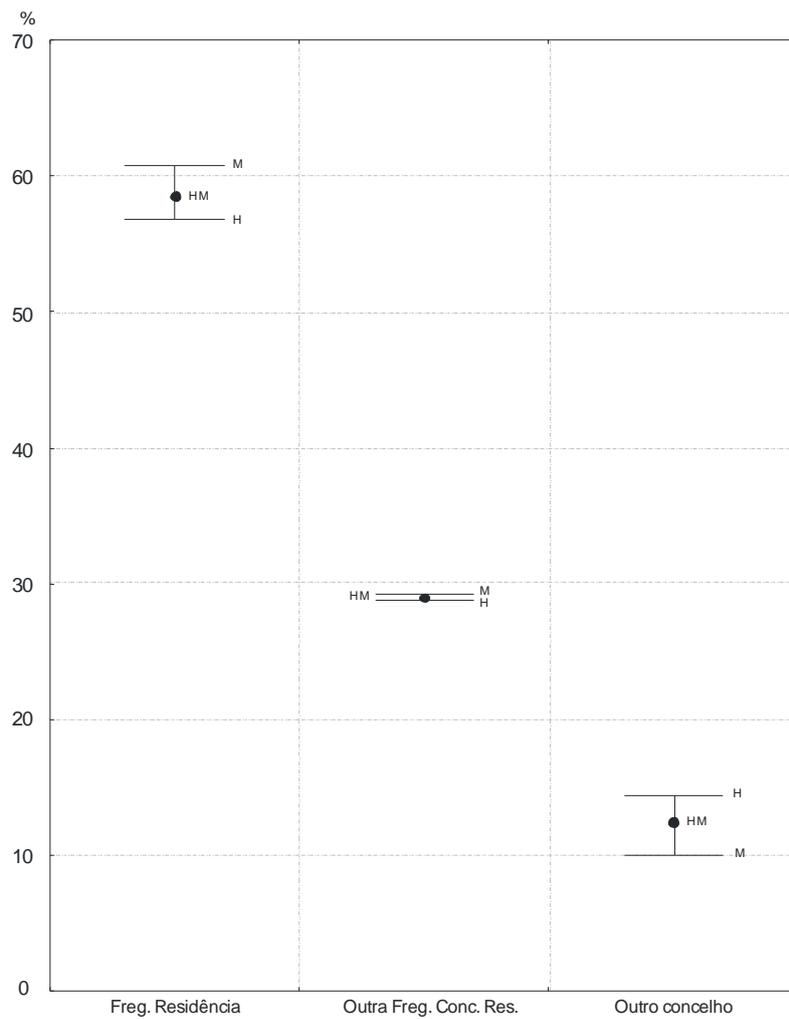
# Alentejo Litoral - Modos de deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

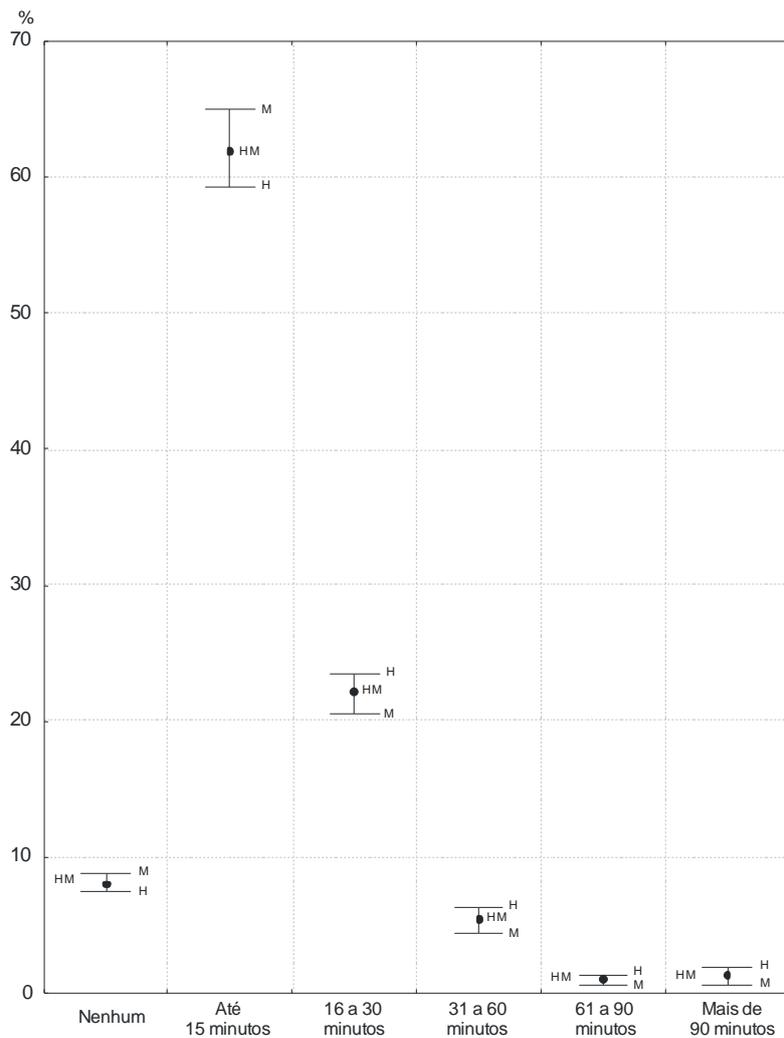
Fonte: INE, RGP 2001

# Alto Alentejo - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



Fonte: INE, RGP 2001

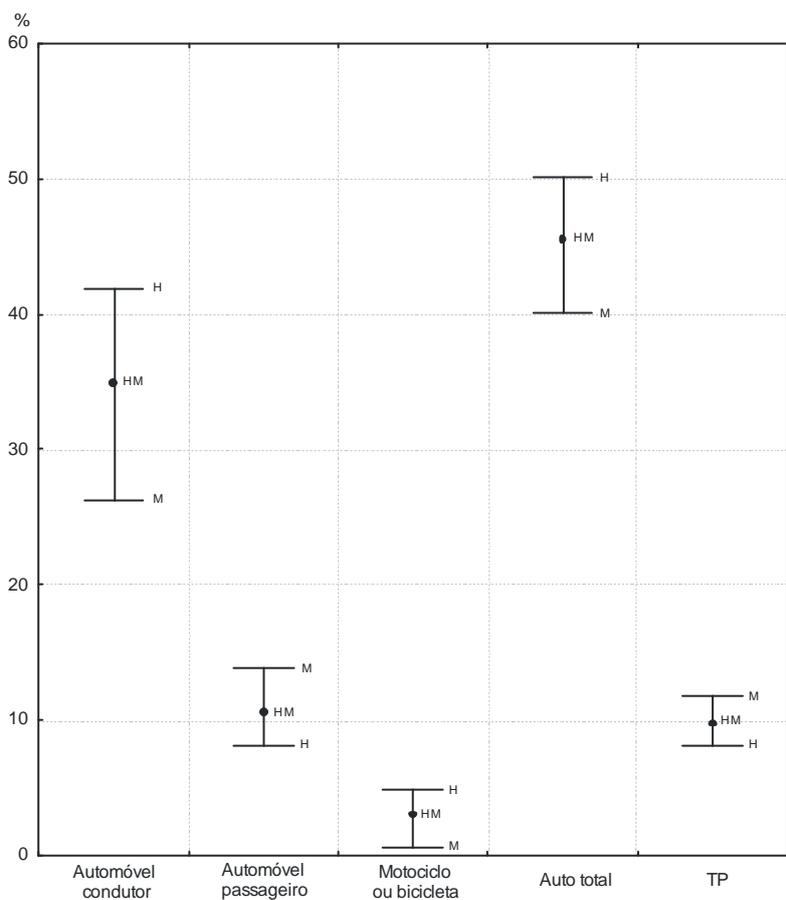
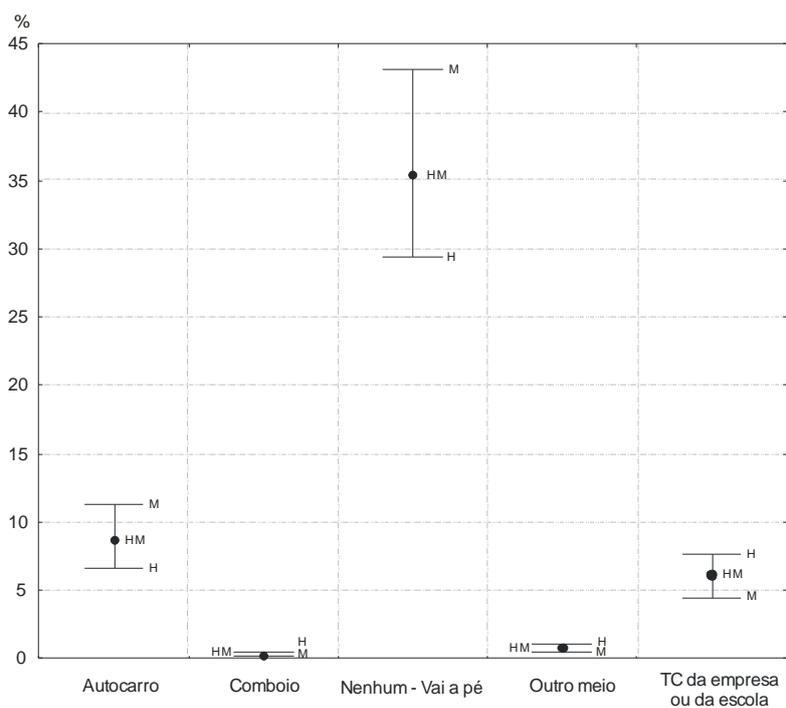
## Alto Alentejo - Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

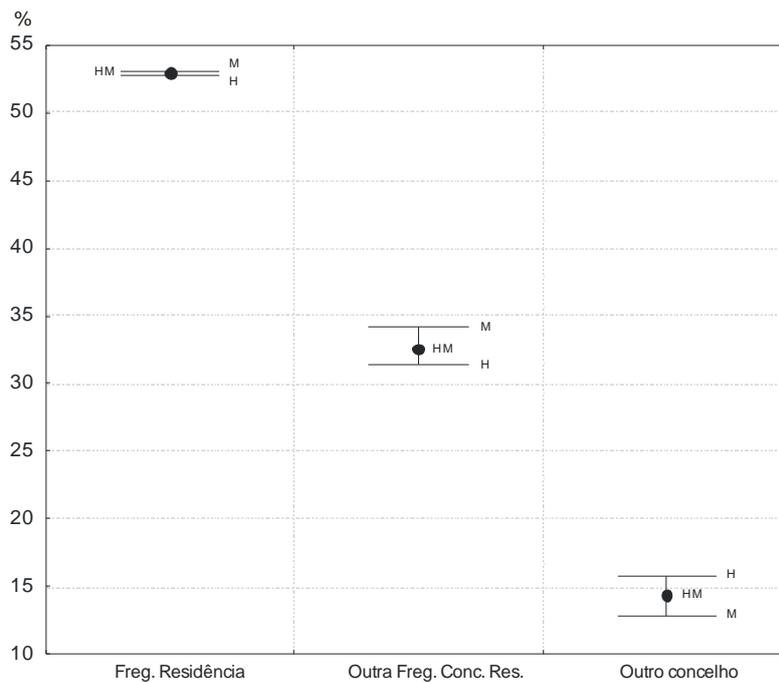
## Alto Alentejo - Modos de deslocação



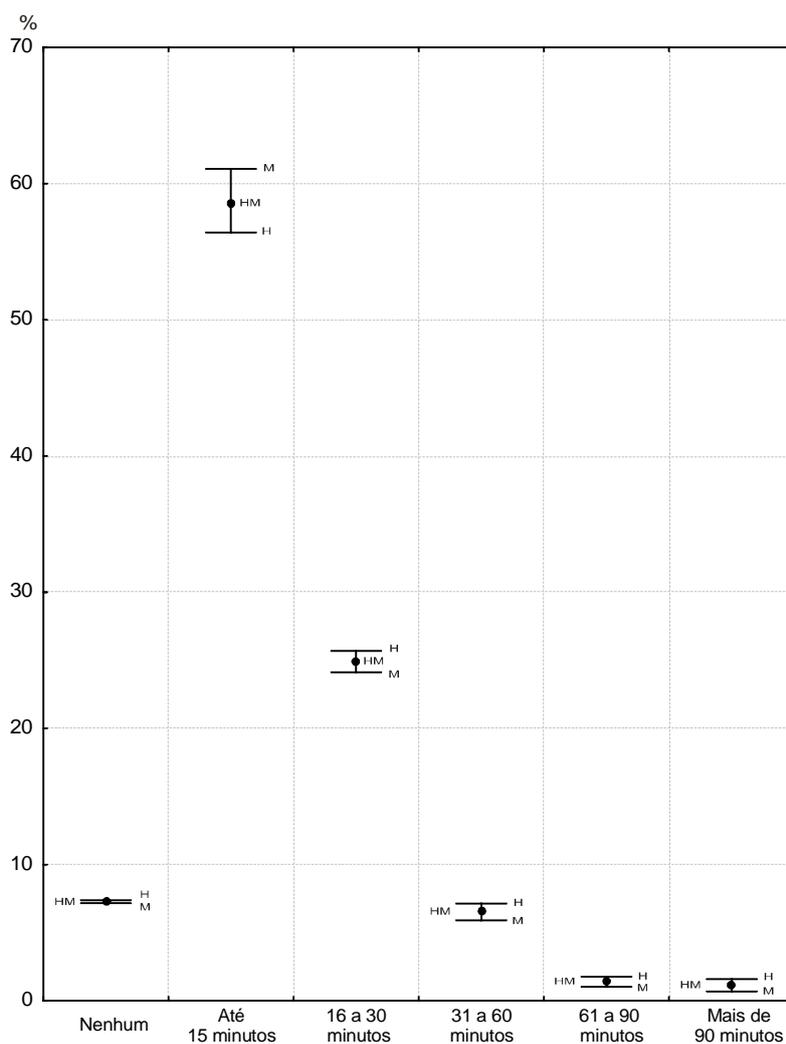
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Alentejo Central - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola

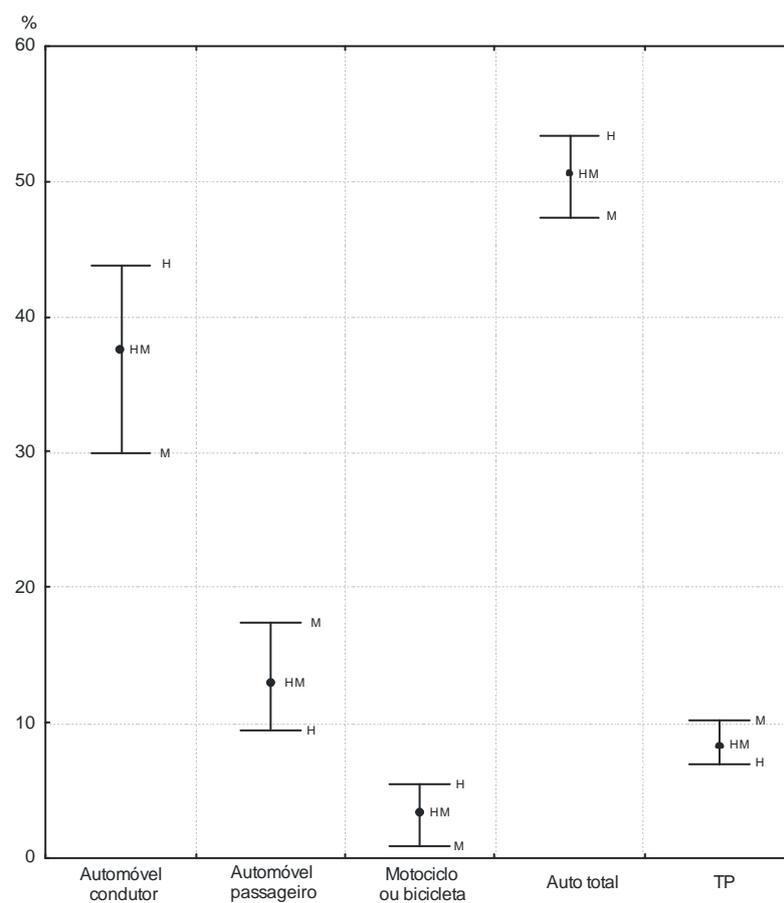
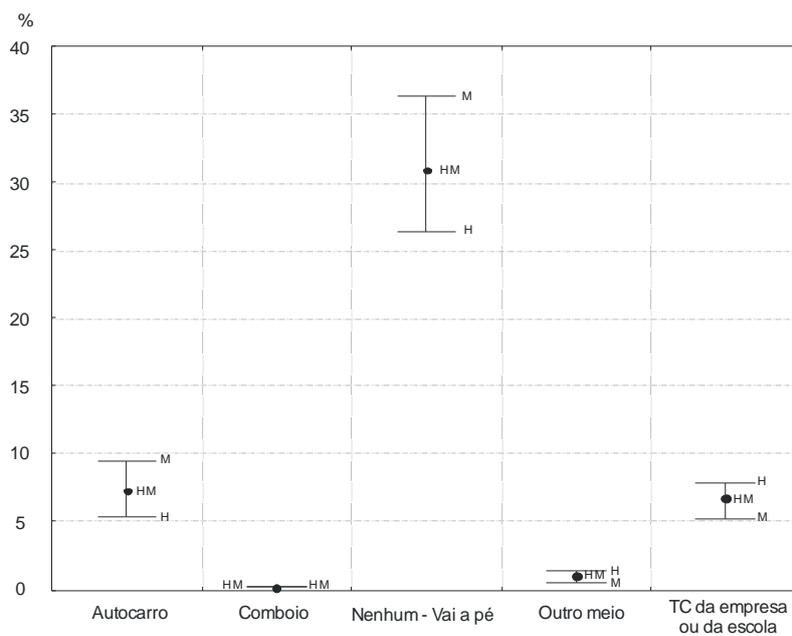


## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

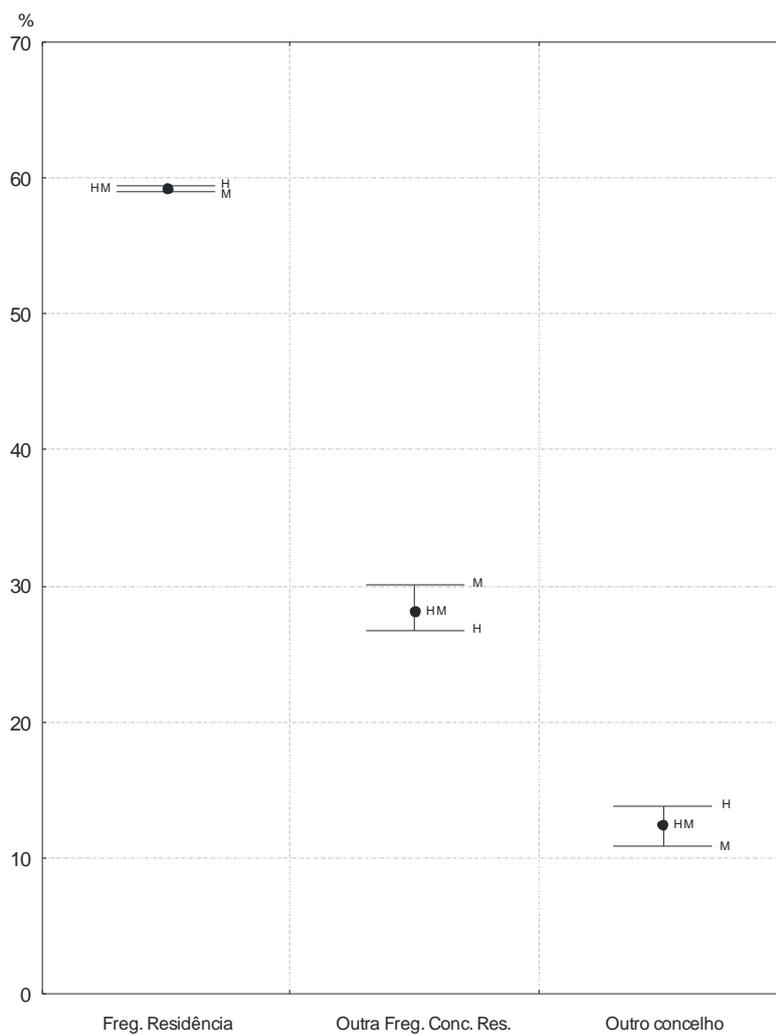
# Alentejo Central - Modos de deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

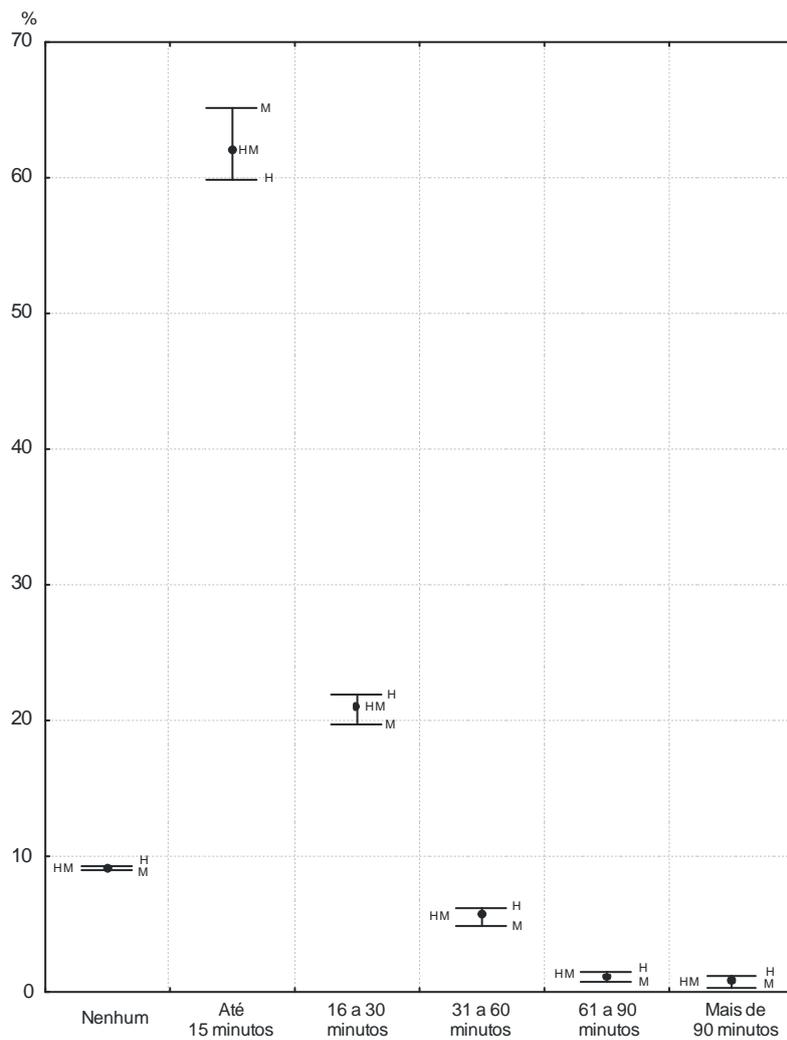
## Baixo Alentejo - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

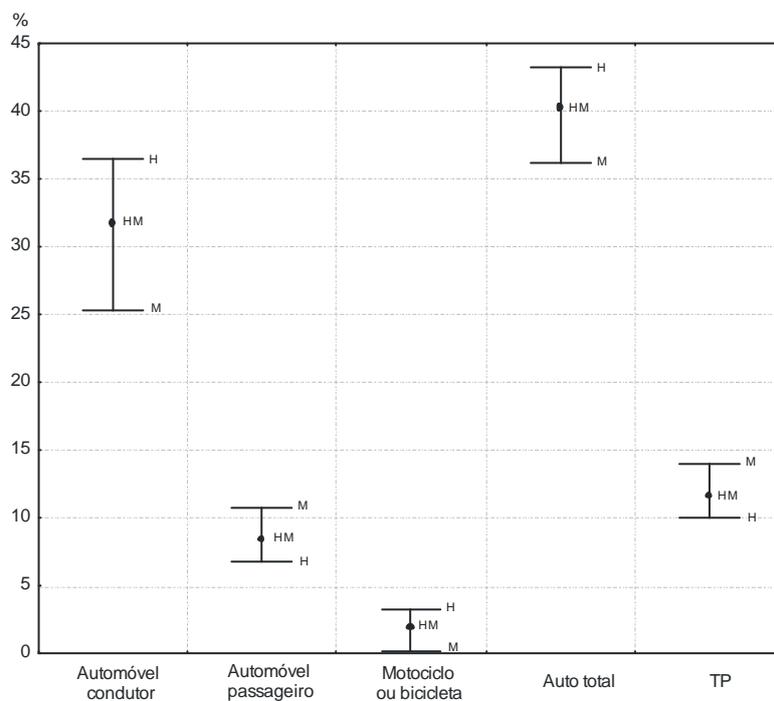
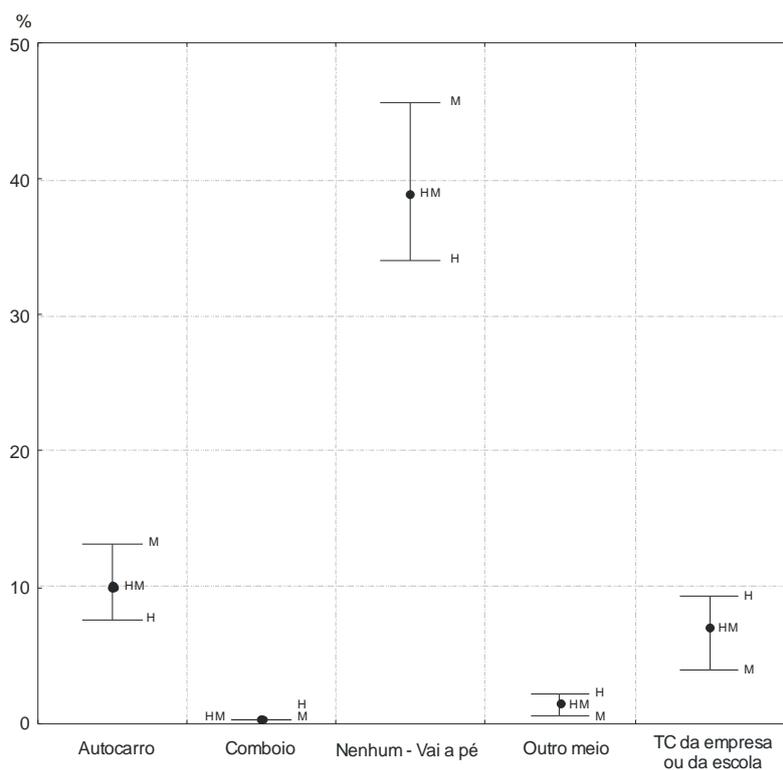
Fonte: INE, RGP 2001

## Baixo Alentejo - Tempo de Deslocação



Fonte: INE, RGP 2001

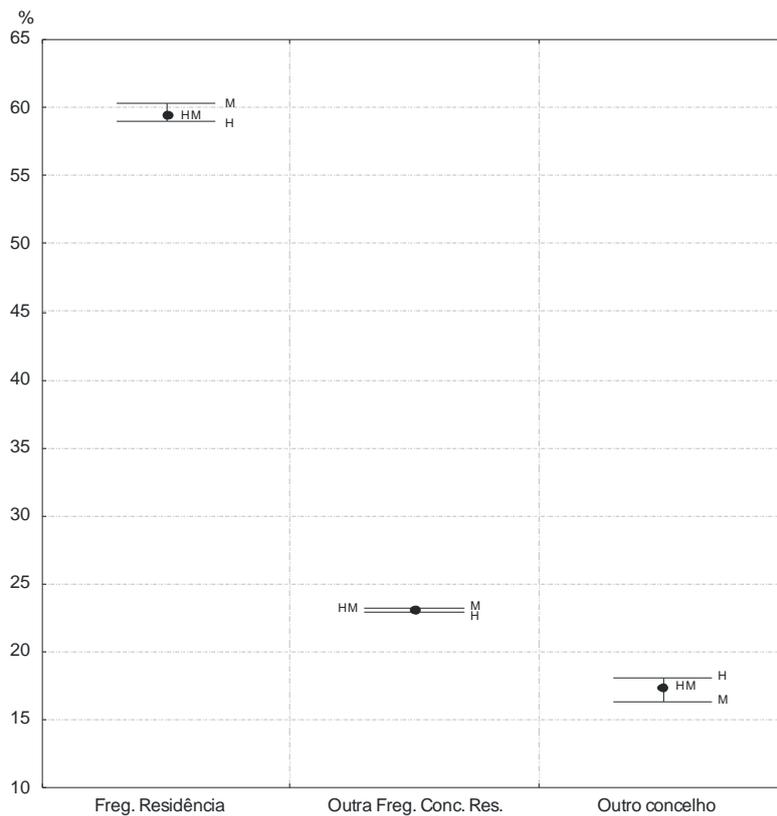
## Baixo Alentejo - Modos de deslocação



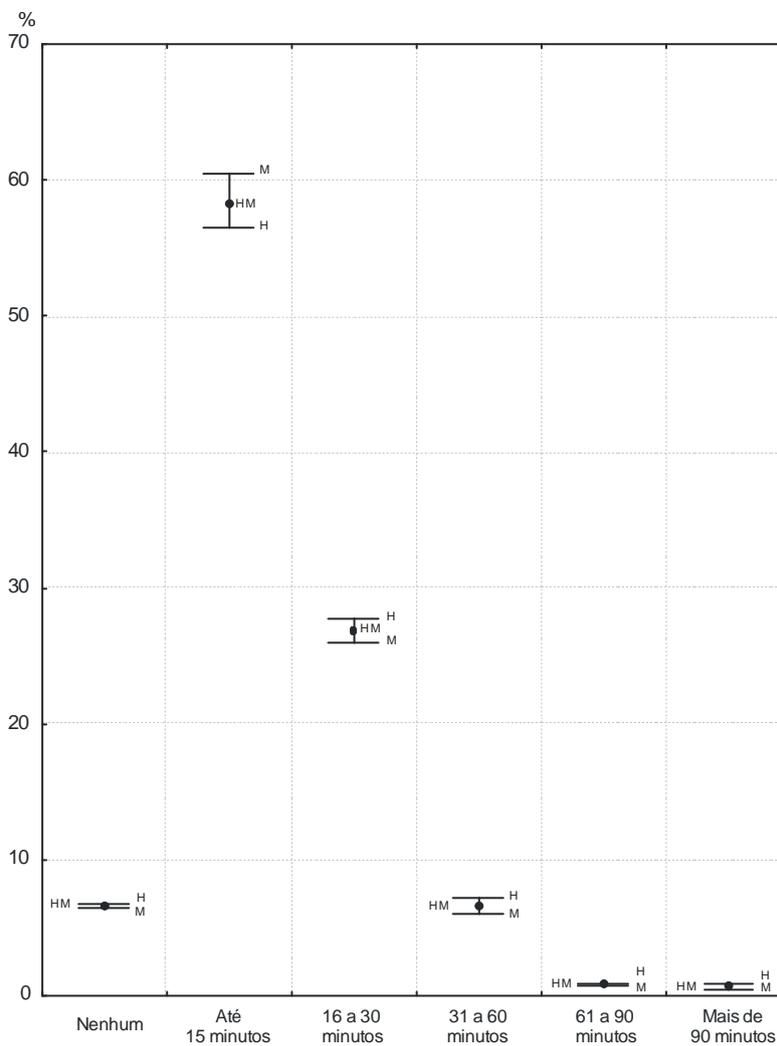
H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## Algarve - Destino das deslocações Casa-Trabalho ou Casa-Escola



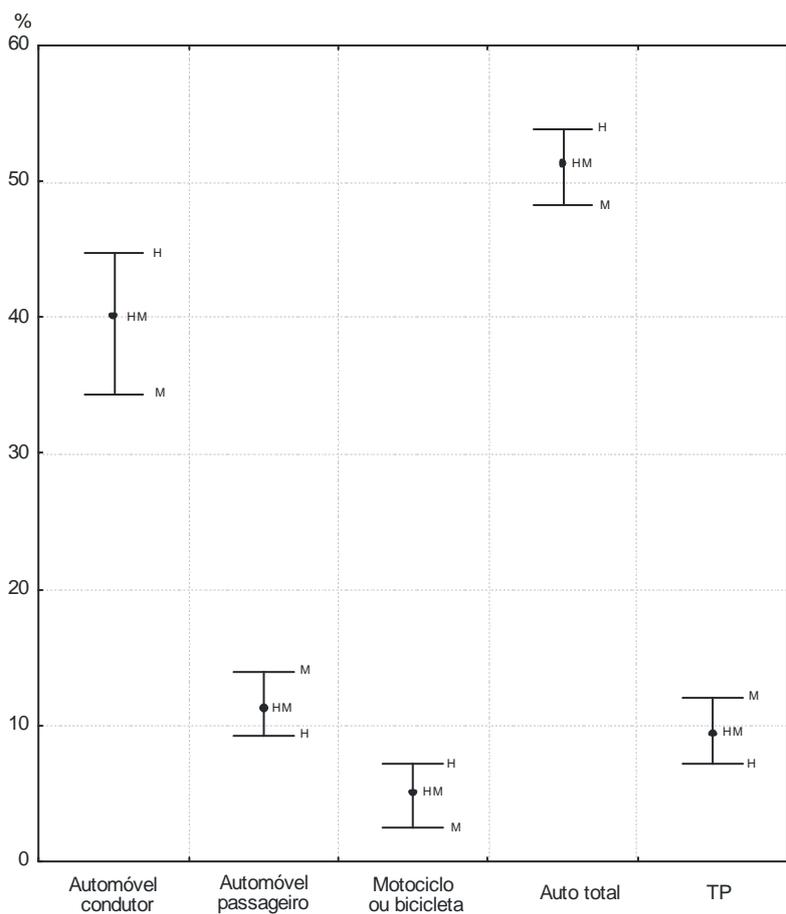
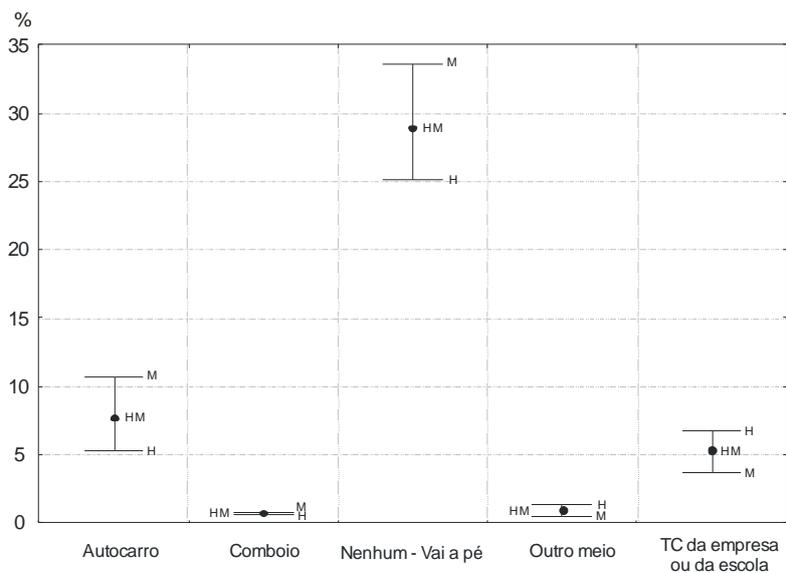
## Tempo de Deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

# Algarve - Modos de deslocação



H – Homem  
M – Mulher  
HM – Valor central

Fonte: INE, RGP 2001

## **ANEXO 3: guiões de entrevistas**

### **Guião para entrevista CM**

*Os transportes colectivos e a segurança no espaço público como factor de promoção e de facilitação da inclusão social e da igualdade de género*

#### **1) MOBILIDADE**

##### **1.1. QUESTÕES ESPECÍFICAS/NECESSIDADES DIFERENCIADAS**

- Existe uma relação entre os horários de funcionamento dos equipamentos e os do comércio e as necessidades de deslocação no concelho?
- Na organização das ofertas, estão pensados horários diferenciados para evitar “horas de ponta”?
- Existem horários compatibilizados com os problemas de mobilidade no concelho, em particular, os horários dos equipamentos escolares (pré-escolar, primária e 2º ciclo)?
- Existem horários alternativos/compatibilizados/flexíveis com os problemas de mobilidade no concelho, em particular, os horários dos equipamentos de saúde, serviços culturais, serviços de proximidade, etc.?
- Existem trajectos específicos que respondem a necessidades específicas dos grupos femininos?

##### **2.2 QUESTÕES GERAIS**

- Existe Plano de Mobilidade Urbana/Municipal/Intermunicipal?
- Se não, há planos para o fazer?
- Como caracteriza os padrões de mobilidade nas áreas rurais e urbanas do município, atendendo à origem-destino/modo/tempo médio/género...?
- Quais os planos e as prioridades da CM no que respeita à componente de género? / Atendendo às particularidades de certos grupos sociais, está nos planos do município integrar a componente do género na mobilidade?
- Quais as principais razões para o fazer?

## 2) SEGURANÇA/APOIO EM ESPAÇO PÚBLICO

- Existem planos de segurança para os espaços urbanos/município?
- Há preocupação em incluir as diferenças de género nos espaços públicos? Porquê? Quais as iniciativas?
- Quem são os grandes frequentadores do espaço público no município? Quais os horários de maior frequência? E as motivações?
- A CM trabalha com a Polícia Municipal, empresas de segurança, ou com a PSP sobre a segurança das mulheres em espaço público? Que iniciativas/medidas/acções...?
- Existem programas municipais (ou em parceria) de ocupação de tempos livres para ajudar a conciliar a actividade profissional com os compromissos familiares?
- Existem serviços municipais (ou em parceria) de prestação de cuidados de saúde aos idosos/incapacitados? (Até que ponto as autoridades locais estão a providenciar essa oferta para a conciliação da vida familiar com a actividade profissional?)
- Rede Social, rede de equipamentos sociais (PARES)?
- Que medidas de acção positiva da iniciativa da CM para veicular um maior conhecimento sobre as desigualdades de oportunidades entre os sexos?

## 3) AMBIENTE

- Qual a % de mulheres nos serviços (municipais) de abastecimento de água? E em outras actividades municipais que envolvam projectos e planos para a gestão da água, energia e da floresta?
- Qual a % de mulheres empregadas na agricultura/agric. biológica no município?
- Há planos municipais (ou em parceria) de prevenção/emergência de riscos naturais, tecnológicos e ambientais?
- Estes planos contemplam acções de educação/sensibilização e medidas de emergência dedicadas às mulheres?

## **Guião para entrevista às Empresas Operadores de Transporte**

*Os transportes colectivos e a segurança no espaço público como factor de promoção e de facilitação da inclusão social e da igualdade de género*

- Qual a % de clientes mulheres?
- Quais as estratégias da empresa específicas para o cliente feminino?
- Quais os vectores preferenciais visados (segurança?...)
- Que adaptações sofreram os veículos de transporte público para facilitar o acesso às mães com crianças? (% do investimento global)
- Que horários/modelação horária e sistema tarifário adoptados às necessidades das mulheres?

## Guião para entrevista ONG

*Discutir/Auscultar a percepção das ONG em relação ao papel das mulheres na vulnerabilidade à pobreza, na dificuldade em conciliar a vida familiar com a actividade profissional,...*

- Iniciativas para integração das mulheres no mercado de trabalho (conciliar o trabalho com as obrigações familiares); iniciativas para integração escolar das raparigas; iniciativas para a segurança das mulheres no espaço público
- Conhecimentos sobre a “feminização da pobreza” ou da “feminização da migração” (vulnerabilidade e risco)
  
- Existe preponderância de mulheres agricultoras no sector da agricultura biológica ou à agricultura de subsistência (uma agricultura em oposição à agricultura intensiva em tecnologia)?
- São as mulheres agricultoras mais sensíveis aos problemas da energia e da biodiversidade?
- As mulheres agricultoras apresentam perspectivas diferenciadas dos homens agricultores no que respeita aos problemas e à gestão da água/floresta/culturas agrícolas? Ao estado do ambiente e às mudanças ambientais?...
- Há diferenciações no crédito concedido às mulheres agricultoras?
- Em caso de ocorrência de catástrofes naturais que contributos específicos podem as mulheres dar em acções/projectos/planos de prevenção/emergência?
- Em caso de ocorrência de catástrofes naturais que contributos específicos podem as mulheres dar em acções/projectos/planos de prevenção/emergência? Há diferenças nos países desenvolvidos/em desenvolvimento?

## Guião para recolha de informação junto das(os) CONSELHEIRAS(OS) PARA A IGUALDADE

Levantamentos junto das(os) Conselheiras(os) para a Igualdade (Ministérios Obras Públicas, Ordenamento do Território e Ambiente, Agricultura, Administração Interna, Economia e Inovação...) das iniciativas orientadas para o tema “ambiente e território”):

- compromissos (Planos de Acção por Ministério)
- colaborações com o INE
- avaliação externa do PNI 2003/06
- cartas de missão dos dirigentes da Administração Pública
- *Gender budgeting*
- ...

## **ANEXO 4: agradecimentos**

A equipa que elaborou este relatório agradece toda a colaboração prestada pelas seguintes entidades:

- Associação Cultural Moinho da Juventude
- Associação Mulher Migrante
- Câmara Municipal da Amadora
- Câmara Municipal de Cascais
- Câmara Municipal de Guimarães
- Câmara Municipal de Leiria
- Câmara Municipal de Moura
- Câmara Municipal de Odivelas
- Câmara Municipal de Oeiras
- Câmara Municipal de Tavira
- Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
- Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia
- Câmara Municipal do Montijo
- CP – Caminhos-de-ferro Portugueses, E.P.
- Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior
- Ministério da Educação
- Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional – MAOTDR
- Moura Salúquia – Associação de Mulheres do Concelho de Moura
- Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC)
- Transportes Urbanos de Braga, Empresa Municipal (TUB/EM)
  
- COMISSÃO PARA A CIDADANIA E IGUALDADE DE GÉNERO