



# Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero

**Etapa qualitativa**

**Contagem/MG**



Brasília,  
Fevereiro de 2023

# CRÉDITOS

## Realização

### Frente Nacional de Prefeitos

**Tainá Andreoli Bittencourt** | Especialista em mobilidade urbana

**Amanda Vieira** | Assessora técnica

**César Medeiros** | Coordenador do projeto

## Apoio técnico

### ASK-AR Analysis of Social Knowledge Associated Researchers

**Haydée Svab** | Consultora

## Apoio institucional

### Prefeitura Municipal de Contagem - Autarquia de Trânsito e Transportes de Contagem

**Marco Antônio da Silveira** | Presidente da Transcon

**Leonardo Reis** | Vice-presidente da Transcon

**Alessandra Brandão Lima** | Assessora da Transcon

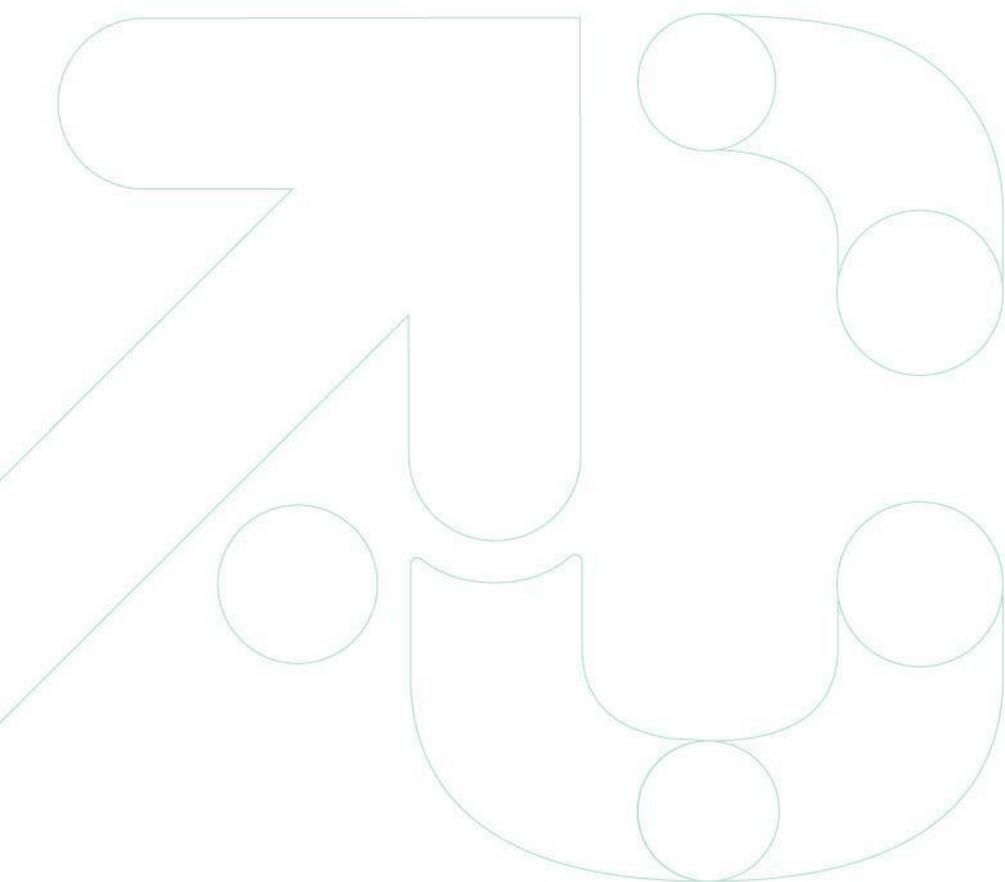
**Silvania Gonçalves de Souza** | Assessora da Presidência da Transcon

*Este documento foi elaborado com a participação financeira da **União Europeia**. O seu conteúdo é de responsabilidade exclusiva das organizações realizadoras, não podendo, em caso algum, considerar-se que reflete a posição da União Europeia.*

# Sumário

<b>Introdução</b>	<b>5</b>
<b>1 Entrevistas com atores-chave</b>	<b>7</b>
1.1 Objetivos e metodologia	7
1.2 Recrutamento e seleção	7
1.3 Participantes	8
1.4 Roteiro	10
1.5 Realização	11
1.6 Destaques e principais resultados	12
1.6.1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana	12
1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda no desenvolvimento de projetos e operação do transporte	13
1.6.3 Registro e encaminhamento de casos de assédio sexual e discriminação racial	16
1.6.4 Política tarifária	17
1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social	17
1.6.6 Política de contratação e capacitação	18
1.6.7 Percepções de presente e futuro	18
<b>2 Grupos focais</b>	<b>20</b>
2.1 Objetivos e metodologia	20
2.2 Recrutamento e seleção	20
2.3 Participantes	21
2.4 Roteiro	21
2.5 Realização	22
2.6 Destaques e principais resultados	22
<b>3 Oficina intersetorial e participativa</b>	<b>27</b>
3.1 Objetivos e metodologia	27
3.2 Recrutamento e seleção	27
3.3 Participantes	28
3.4 Roteiro	31
3.5 Realização	33
3.6 Destaques e principais resultados	35
3.6.1 Principais problemas de mobilidade urbana de Contagem	35
3.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Contagem	38
<b>Considerações finais</b>	<b>45</b>
<b>Referências</b>	<b>47</b>
<b>Apêndice</b>	<b>49</b>
A - Ficha de participação	49

B - Termo de consentimento livre e esclarecido	51
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	52
D - Roteiro base dos grupos focais	59
E - Materiais de comunicação	64
F - Principais problemas na mobilidade urbana de Contagem	73
G - Ideias para a mobilidade urbana de Contagem	82



# Introdução

No planejamento urbano e de transportes, dois conceitos básicos são particularmente importantes: o de mobilidade e acessibilidade. Enquanto a mobilidade indica os deslocamentos de fato realizados pela população, sendo resultado da interação de diversos fatores espaciais, sociais e comportamentais, a acessibilidade é uma medida potencial, que representa a facilidade com que as pessoas conseguem acessar oportunidades de emprego, saúde, educação e lazer. O nível de acesso de um bairro ou quarteirão depende, em grande parte, da localização das pessoas e atividades, assim como da conectividade da rede de transportes, influenciando, inclusive, a forma com que as pessoas se deslocam e interagem entre si. No entanto, existem desigualdades cumulativas na sociedade e no espaço urbano que afetam particularmente a mobilidade e a acessibilidade da população, segundo recortes de classe, raça, gênero/sexo, bem como de outras características pessoais, como idade, condições físicas e motoras, entre outros.

A dimensão de **desigualdade de classe** é usualmente caracterizada conforme nível de renda e manifesta-se espacialmente na segregação entre moradias e oportunidades, em que os mais pobres vivem majoritariamente nas periferias das cidades brasileiras, distantes das regiões centrais e das atividades de emprego, lazer e serviços. Essas regiões são, em geral, menos servidas por sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade, têm menos opções de linhas e horários disponíveis (Bittencourt e Faria, 2021), contam com pouca infraestrutura cicloviária (Pizzol et al, 2020) e apresentam piores condições de calçadas e travessias (Pizzol et al, 2021). O custo da tarifa de transporte público é outra barreira de acesso, uma vez que a população de baixa renda compromete uma parte significativa de seu orçamento para se deslocar de ônibus ou metrô (Pereira et al, 2021), ou não consegue utilizar o serviço.

Para além das desigualdades de renda, existem fortes **desigualdades raciais**, construídas e consolidadas historicamente, que resultam em diferentes padrões de mobilidade e acessibilidade entre brancos e negros. Os negros estão sobrerrepresentados nos estratos inferiores de renda e nas periferias urbanas, geralmente resultando em maiores tempos de deslocamento e em condições mais precárias, bem como no menor acesso aos sistemas de transporte público coletivo, tanto espacialmente quanto financeiramente (Bittencourt e Giannotti, 2021).

Destaca-se também as **desigualdades de gênero/sexo** na mobilidade, que são tradicionalmente desconsideradas no âmbito do planejamento urbano e de transportes. Constatada que a divisão do trabalho de acordo com o gênero implica diferentes padrões de atividades e, portanto, diferentes padrões de viagens (Svab, 2016), não é mais possível ignorar a perspectiva de gênero na mobilidade urbana. A dedicação desproporcional das mulheres às atividades de cuidado e de trabalho não remunerado tem um impacto direto nas possibilidades de acesso ao emprego e de realização de atividades de lazer, incluindo o tempo e o orçamento disponíveis, bem como dificuldades de locomoção nos trajetos cotidianos (Jirón et al, 2021). O assédio, o abuso e a agressão sexual que as mulheres e grupos LGBTQIA+ enfrentam ao se deslocarem pela cidade nos diferentes modos de transporte é outro elemento de restrição à mobilidade e acessibilidade (Locomotiva, 2023). Essa violência é ainda maior em direção às

mulheres negras e pobres, que enfrentam barreiras cumulativas de machismo e racismo (McLafferty e Preston, 1991; Davis, 2016).

Os impactos dessas desigualdades no acesso a oportunidades ocorrem de diferentes formas. Devido às desigualdades raciais e de renda, os indivíduos muitas vezes são obrigados a buscar modos e formas de transporte mais baratas e, frequentemente, menos seguras e confortáveis, ou então de não se deslocar, reduzindo o acesso a atividades importantes para seu bem-estar (Perrotta, 2017). Isso resulta em mais altos tempos de viagem para acessar oportunidades urbanas (Pereira et al, 2019), com potenciais efeitos sobre o desenvolvimento econômico, social e humano, incluindo a qualidade de vida da população. Ainda, a discriminação racial estruturante no Brasil faz com que uma porção significativa dos negros e das negras evitem realizar atividades e utilizar determinados modos e sistemas de transporte por receio de sofrer diferentes formas de preconceito e violência (Locomotiva, 2022). Com relação às desigualdades de gênero/sexo, diferentes estudos mostram que, em razão dos papéis sociais historicamente desempenhados pelas mulheres, elas e eles têm padrões distintos de viagem, que se manifestam em diferentes distâncias, tempos, custos e motivos de viagem, modos de transporte utilizados e restrições ou dificuldades de mobilidade (Hanson e Johnston, 1985; Vasconcelos, 2012; Gonzalez et al, 2020).

As análises apresentadas neste documento referem-se à etapa qualitativa do diagnóstico de Contagem/MG, que se desenvolve em consonância com a etapa quantitativa realizada previamente. O objetivo aqui não foi apenas obter dados qualitativos referentes à acessibilidade e mobilidade com enfoques de classe, raça e gênero, mas também se configurar como ponto de articulação e diálogo entre poder público e sociedade civil. Assim, de maneira participativa, municípios e representantes da sociedade civil organizada puderam tecer críticas e dar sugestões e contribuições para a elaboração de políticas de mobilidade urbana que, entre outros objetivos, auxiliem a reduzir desigualdades.

As pesquisas em campo e atividades participativas na cidade de Contagem/MG foram realizadas entre os dias 6 e 9 de fevereiro de 2023. Tendo em vista o objetivo de revisar o Plano de Mobilidade Urbana aprovado em 2018 e planejar políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com atores-chave**, incluindo técnicas e técnicos de diferentes secretarias da administração municipal, membros de conselhos municipais e representantes da sociedade civil, organizados ou não em associações, movimentos ou coletivos, e **grupos focais sobre mobilidade urbana e gênero**. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Contagem em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade.

Este relatório sistematiza as percepções coletadas e discussões realizadas em três seções, sendo: i) Entrevistas com atores-chave; ii) Grupos focais; iii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndice.

# 1 Entrevistas com atores-chave

## 1.1 Objetivos e metodologia

As entrevistas são especialmente úteis quando se deseja mapear práticas, crenças e valores de universos sociais específicos, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados (Duarte, 2004). As formas de entrevistas mais utilizadas em pesquisas qualitativas são: entrevista estruturada, semi-estruturada, aberta, história de vida e entrevista projetiva. Aqui, optou-se por entrevistas semi-estruturadas porque ela é focalizada em um assunto e conta com um roteiro inicial, mas que pode ser complementado por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas à entrevista (Mazini, 1991), ficando a critério da pessoa entrevistadora avaliar as respostas obtidas e explorá-las em maior profundidade.

As entrevistas foram conduzidas por pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

## 1.2 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelas pesquisadoras, em conjunto com a Transcon, tendo como foco técnicos, técnicas e gestores do poder público, empresas operadoras de transporte e outros atores envolvidos direta ou indiretamente nas políticas de mobilidade e acessibilidade urbana; representantes de conselhos e órgãos municipais atuantes nas pautas de promoção dos direitos da pessoa com deficiência, da igualdade racial e de gênero, incluindo ações de prevenção e combate à violência contra a mulher; e representantes de associações de moradores, coletivos ou organizações da sociedade civil com atuação e debate acerca dos temas tratados transversalmente pelo projeto.

O convite e agendamento das entrevistas foi realizado pela Transcon, via ofício, mensagens por celular e telefonemas.

Previamente à realização das entrevistas, foi solicitado a todos os participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. Além disso, todas e todos assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) (Apêndice B), em que concordam em participar da pesquisa.

### 1.3 Participantes

Ao todo, foram 24 pessoas entrevistadas, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, representantes das empresas e dos trabalhadores do sistema de transporte público coletivo e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros.

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (59,1%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (27,3%) e representantes de entidades ou órgãos de representação (9,1%), conforme Tabela 01. Cabe mencionar que uma mesma pessoa pode declarar pertencer a mais de uma organização, o que explica os números maiores do que o total de pessoas entrevistadas.

Tabela 01: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
<b>Prefeitura Municipal</b>	9	3	6	7
<b>Governo do Estado</b>	-	-	-	-
<b>Legislativo Municipal</b>	1	1	-	2
<b>Associação ou organização da sociedade civil</b>	2	3	3	2
<b>Entidade ou órgão de representação</b>	-	2	1	-
<b>Universidade ou instituto de pesquisa</b>	-	-	-	-
<b>Empresa privada</b>	-	1	-	-
<b>Conselho municipal</b>	-	-	-	-
<b>Cidadã autônoma ou cidadão autônomo</b>	-	-	-	-
<b>Outro</b>	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>12</b>

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Agência Municipal de Trânsito e Transportes (Transcon)
- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH)
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (SEDECON)
- Secretaria Municipal de Saúde (SMS)
- Secretaria Municipal de Educação (SEDUC)
- Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC)
- Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos (SEMOBS)
- Associação Comunitária do Bairro Três Barras

- Agentes de Pastoral Negros (APNS)
- Conselho de Promoção da Igualdade Racial (COMPIR)
- Superintendência de Políticas Públicas para Mulheres
- Comunidade Quilombo Arturos
- Câmara de Vereadores
- Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros Urbanos de Contagem (SINTETCON)
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos (SINTRAM)

A maioria (54,5%) das pessoas entrevistadas são mulheres, estando de acordo com a distribuição total da população feminina de Contagem (51,5%). Em relação à raça, 27,3% das pessoas entrevistadas se autodeclaram pretas, 27,3% parda e 40,9% branca, o que também vai na direção da distribuição populacional da cidade, visto que 59,2% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) e 39,3% branca, tendo em vista o último censo demográfico do IBGE de 2010. A pequena sobrerrepresentação de mulheres e pessoas negras entrevistadas alinha-se ao objetivo da pesquisa, que visa dar luz aos desafios e vivências destes grupos. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias, amarelas ou indígenas. A Tabela 02 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas entrevistadas.

Tabela 02: Distribuição das pessoas entrevistadas por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Prefiro não responder	Total
Mulher cis	5	2	5	-	<b>12</b>
Homem cis	1	3	4	-	<b>8</b>
Prefiro não responder	-	1	-	1	<b>2</b>
Total	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>22</b>

Fonte: elaboração própria.

No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, entre as mulheres, 10 (83,3%) se declara heterossexual, 1 (4,5%) bissexual e 1 (4,5%) homossexual. Entre os homens, 7 (87,5%) se declara heterossexual e 1 (12,5%) homossexual.

A maioria (77,3%) das pessoas entrevistadas tem ensino superior completo, seguida por pessoas com ensino médio completo (9,1%) e fundamental completo ou incompleto (9,1%). Há, portanto, um viés na amostra das pessoas entrevistadas se comparada à população de Contagem. Porém, não há intenção de que a amostra das pessoas entrevistadas tenha plena aderência à população em todos seus aspectos e vieses de escolaridade são esperados em entrevistas com representantes do poder público e da sociedade civil, pois são cargos que demandam e apresentam maiores níveis de escolaridade.

## 1.4 Roteiro

Para a realização das entrevistas, foi definido um roteiro base composto por oito eixos de análise (ver Quadro 01). A depender do perfil e da área de atuação da pessoa entrevistada, algumas perguntas eram adaptadas ou suprimidas do roteiro base, de forma a aproveitar ao máximo os conhecimentos e informações de interesse, mantendo a duração da entrevista para em torno de 1 hora. O roteiro base das entrevistas semi-estruturadas é mostrado no Apêndice C.

Quadro 01: Eixos do roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

Eixo	Foco das perguntas
<b>1. Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana</b>	Perguntas introdutórias e mais abrangentes sobre o processo de planejamento urbano e de transportes municipal. Busca-se compreender os principais aspectos e critérios considerados para o desenho, priorização e implementação de políticas e ações.
<b>2. Eixo temático de raça/cor</b>	Perguntas relacionadas à abordagem de raça/cor no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de racismo e injúria racial, em especial no transporte público coletivo.
<b>3. Eixo temático de gênero</b>	Perguntas relacionadas à abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de assédio e importunação sexual, em especial no transporte público coletivo.
<b>4. Eixo temático de classe social</b>	Perguntas relacionadas à abordagem das desigualdades socioeconômicas no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca aprofundar as questões de indicadores de qualidade do transporte público e de definição da política tarifária, tendo em vista possíveis restrições de acesso por motivos financeiros.

<b>5. Impasses, impressões e próximos passos</b>	Perguntas que buscam captar os planos e projetos futuros de cada organização para trabalhar com esses temas (raça, gênero e classe social). Retoma-se, com mais detalhes, os métodos de coleta e análise de dados, especialmente com a desagregação espacial, temporal e social.
<b>6. Política de contratação e políticas de inclusão do órgão</b>	Perguntas com foco na visão da organização sobre a incorporação de questões de raça, gênero e classe na estrutura interna de trabalho e as formas de contratação e retenção de trabalhadoras e trabalhadores. O objetivo é entender se existem políticas de inclusão e diversidade na equipe, com ações de busca ativa por profissionais mulheres e negros/as e de treinamento e capacitação contra a discriminação racial e o assédio sexual no ambiente de trabalho.
<b>7. Atuação específica</b>	Este eixo conta com blocos de perguntas específicas para cada organização, a depender da sua atuação específica. Nos casos de organizações que trabalham com políticas setoriais ou afirmativas, o foco é coletar ideias de medidas de mobilidade que possam contribuir para a redução de desigualdades nas respectivas áreas de atuação. Ainda, busca fomentar a articulação intersetorial e participação, com perguntas voltadas a ações que poderiam fomentar parcerias e ações conjuntas entre as organizações.
<b>8. Vivências</b>	Por fim, o eixo de vivências pode incluir experiências pessoais e individuais trazidas pelas pessoas entrevistadas durante as entrevistas, para além da sua atuação enquanto representantes de organizações formais. Inclui ainda uma reflexão final solicitada a todas as pessoas entrevistadas: <ul style="list-style-type: none"> <li>- qual(is) o(s) principal(is) problema(s) de mobilidade na cidade; e</li> <li>- o que o/a faria se sentir mais feliz na cidade.</li> </ul>

## 1.5 Realização

As entrevistas foram realizadas entre os dias 6 e 7 de fevereiro de 2023, entre às 9h e 18h, na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon)<sup>1</sup>. As entrevistas aconteceram em salas privadas pela pesquisadora e especialista em mobilidade urbana, Tainá Bittencourt, e pela assessora técnica do projeto AcessoCidades, Amanda Vieira, e foram todas gravadas, de forma a permitir a recuperação de pontos eventualmente não transcritos durante o momento das entrevistas. Na mesa, foram oferecidos água, café, sucos, bolos e pães de queijo, de forma a deixar as pessoas entrevistadas mais confortáveis.

<sup>1</sup> Transcon (Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG)

Foto 01: Entrevista realizada em 06/02/2023



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 02: Entrevista realizada em 07/02/2023



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

## 1.6 Destaques e principais resultados

### 1.6.1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana

De acordo com os representantes responsáveis pela gestão da mobilidade urbana em Contagem, o planejamento das linhas e horários de **transporte público** na cidade é fortemente marcado pelos legados históricos de desenvolvimento urbano, especialmente pela necessidade de atendimento à demanda de transporte de trabalhadores do setor da indústria, e pela relação com a metrópole. Tendo em vista que a maioria das linhas que percorrem a cidade são intermunicipais (cerca de 70%), as linhas municipais foram historicamente desenhadas de forma a alimentar o sistema metropolitano. Ao longo do tempo, a rede foi se adequando aos novos empreendimentos residenciais sendo construídos na cidade, bem como pela atuação das comissões regionais de mobilidade, onde são discutidas as necessidades de novas linhas e horários de transporte público.

Já a decisão sobre a **infraestrutura viária** depende de estudos e simulações de engenharia de tráfego, particularmente no sentido de melhorar o fluxo de tráfego de passageiros e de cargas, que é bastante relevante na cidade. Destacou-se, no entanto, que as grandes obras viárias estão sendo implementadas em função do sistema de transporte público planejado para a cidade (sistema SIM<sup>2</sup>). Outra política destacada é a tapa-buraco, especialmente requisitada pela prefeita.

A manutenção das **calçadas** é obrigação do munícipe e a administração pública busca, sobretudo, dar condições mínimas de acessibilidade principalmente via regulação de novos empreendimentos, por conta da Lei Brasileira da Inclusão e inclusive por questionamentos do Ministério Público sobre acessibilidade universal. Destacou-se que os projetos públicos em desenvolvimento contemplam questões de acessibilidade pelo menos nas interseções e as vagas nas vias públicas já contam com vagas reservadas para cadeirantes.

<sup>2</sup> Sistema Integrado de Mobilidade, projeto estratégico que visa organizar o sistema de transporte público coletivo como espinha dorsal dos deslocamentos urbanos, em um formato tronco-alimentador, com corredores de transporte, terminais e estações de transferência.

Apesar de investimentos em mobilidade ativa serem determinação da prefeita, a **infraestrutura cicloviária** ainda está muito incipiente, com início de implantação de ciclovias e ciclofaixas em eixos centrais. A escolha destes locais foi em função de serem regiões planas e adensadas, com o objetivo de estimular o uso e despertar essa mentalidade na população. Fica evidente a inspiração de outros países, especialmente após a pandemia da Covid19.

Não são considerados, explicitamente, indicadores de **acesso a oportunidades** no planejamento da mobilidade urbana. O que se faz é adequar o trajeto das linhas de transporte público para que passem pelos novos equipamentos públicos. Na dimensão oposta, a decisão sobre a localização e qualificação dos equipamentos, conforme também destacado por representantes das secretarias responsáveis pelas políticas de saúde, educação e desenvolvimento urbano, considera a demanda e a necessidade por serviços públicos, priorizando novos loteamentos e regiões periféricas, de alta vulnerabilidade social, que antes não eram atendidas ou eram precariamente atendidas por equipamentos de pior qualidade.

Nota-se, entretanto, uma mudança significativa nos discursos entre a equipe técnica responsável pelas diferentes políticas setoriais, com focos bastante específicos em relação a sua própria área de atuação. Enquanto a secretaria de desenvolvimento econômico ressalta os problemas causados pelos gargalos viários, com particular interesse no escoamento de cargas, a secretaria de desenvolvimento urbano destaca a atuação com os novos empreendedores imobiliários, buscando contrapartidas voltadas à sustentabilidade e alicerçadas no Plano Diretor.

### 1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda no desenvolvimento de projetos e operação do transporte

No Quadro 02 estão tabuladas as principais visões sobre necessidade, importância e exemplos (quando houver) sobre abordagens específicas de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda no desenvolvimento de políticas, planos, e projetos e operação dos sistemas de transporte.

Quadro 02: Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda, por ator-chave

Setores-chave	Raça/cor	Gênero/sexo	Classe/renda
<b>Setor público - Planejamento e gestão da mobilidade</b>	Sim, pois as pessoas pobres, periféricas e negras são as que mais utilizam o transporte público	Sim, pois as mulheres são as que mais utilizam e dependem do transporte público, visto que são menos motorizadas (carro e moto)	Sim, pois nas regiões periféricas existe uma dependência maior do transporte público e são as regiões com maior número de reclamações sobre o serviço, onde as empresas colocam os piores ônibus
<b>Operação do transporte público coletivo</b>	Não, pois é um assunto delicado e falar sobre isso pode	Não, antigamente existia uma discriminação maior	Para os trabalhadores, sim, pois somos todos

	ser discriminação	em relação à população LGBTQIA+, mas houve uma mudança. O que falta é conscientização.	iguais. Para os empresários, sim, pois existe uma exclusão social por conta do preço da passagem e uma fuga da demanda em direção à moto.
<b>Sociedade civil organizada - Organizações sociais e conselhos relacionados a raça/cor</b>	Sim, pois existe uma arquitetura social e racial que marginaliza as pessoas negras nos espaços periféricos, segregados e sem atenção do poder público. É também fundamental para salvaguardar comunidades tradicionais.		Sim, pois o transporte público atende à classe trabalhadora que precisa se deslocar diariamente para o trabalho.
<b>Sociedade civil organizada - Organizações sociais e conselhos relacionados a gênero/sexo</b>		Sim, pois os espaços públicos e de poder não foram pensados nas perspectivas das mulheres, incluindo as suas necessidades e demandas por atividades e a maternidade.	
<b>Setor público - Secretarias e órgãos vinculados a políticas setoriais</b>	Para as pastas de saúde e educação é um tema fundamental, pois persiste um racismo institucional a ser superado por meio de superintendências especiais de proteção dos direitos humanos. No entanto, para as pastas de desenvolvimento econômico, obras e desenvolvimento urbano, é um tema ainda distante e, se	Na saúde, é importante especialmente em relação às pessoas trans, que são frequentemente assassinadas. Para a educação, a mulher é a que mais precisa que as crianças estejam na escola, tendo em vista que suas condições de mobilidade são impactadas por isso. Para o	Sim, pois diversas regiões ainda são muito vulneráveis e precisam mais do poder público por meio de serviços e infraestrutura. Para o desenvolvimento urbano, é fundamental alicerçar as políticas nos eixos de sustentabilidade, incluindo a dimensão social, ambiental e econômica.

	considerado, é por meio de processos participativos.	desenvolvimento urbano, a forma com a qual a cidade atravessa os corpos femininos e masculinos é diferente e influencia a fruição do espaço público. No entanto, para o desenvolvimento econômico, a questão de gênero é prioritariamente uma questão de segurança.	
--	--	---	--

Apesar da maioria das pessoas entrevistadas acreditar que as questões de classe/renda, raça/cor, gênero/sexo são importantes no desenvolvimento de políticas públicas, elas ainda não são consideradas de forma explícita e específica na gestão. Especialmente as dimensões de raça e gênero são bastante recentes no debate da mobilidade.

A consideração de gênero está especialmente relacionada a políticas de **segurança pública** e combate à violência contra a mulher, mas sem um pensamento integrado e sistemático sobre as formas de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas.

No caso das pastas de saúde e educação, o debate sobre gênero e raça está mais avançado. Na saúde, existe uma tentativa de **sensibilização dos profissionais**, com uma edição de um curso de capacitação sobre as necessidades específicas da pessoa LGBT, da pessoa negra, indígena, migrante Internacional, em situação de rua, privado de liberdade, etc. O acompanhamento cuidadoso dos dados mostra que as pessoas brancas com maior escolaridade, por exemplo, conseguem solicitar com mais firmeza o atendimento, enquanto as pessoas nos bolsões de vulnerabilidade chegam mais acanhadas aos equipamentos públicos. Na educação, existe uma preocupação muito grande em tornar o **processo de aprendizagem** mais integral e dinâmico, que forme cidadãos para além dos muros da escola. Projetos como “Minha escola tem nome de mulher” e atividades de debate de diversidades buscam valorizar as mulheres e a população LGBTQIA+ e reduzir preconceitos.

No entanto, segundo diversas pessoas entrevistadas, existem **resistências** em considerar todos os cidadãos como iguais e com os mesmos direitos, o que dificultaria a elaboração de políticas que priorizam as pessoas mais vulneráveis. Na gestão pública, a sobrecarga de demandas urgentes é também percebida como um desafio para a reflexão sobre temas menos incorporados ao cotidiano do trabalho e até mesmo para o planejamento estratégico das políticas públicas. A inexistência de dados desagregados e confiáveis (formulários e cadastros com variáveis diversas e

preenchimento adequado pelos profissionais) também dificulta a elaboração de políticas públicas com base em evidências, caso bastante destacado pela área da saúde.

Algo verificado nas entrevistas com diferentes atores é a dificuldade de **trabalho intersetorial** na formulação e implementação de políticas de forma articulada, bem como o desafio pedagógico de fortalecimento, aqui especialmente das mulheres, e fazer com que elas confiem e acreditem no espaço de denúncia. O racismo estrutural da sociedade também verifica-se em um **racismo institucional** para além das perspectivas de cada governo e perspectiva política. Isso impõe barreiras para a criação de processos legislativos e institucionalizados, com participação popular.

O avanço do **conservadorismo** na escala nacional também é vista com preocupação para a implementação de políticas, especialmente relacionadas à educação e conscientização. Iniciativas de debate de diversidade no âmbito da escola já foram denunciadas, investigadas ou reprimidas por vontade das famílias, que muitas vezes não entendem o que está sendo debatido.

### **1.6.3 Registro e encaminhamento de casos de assédio sexual e discriminação racial**

Não existem protocolos abrangentes e simples para a denúncia, atendimento e acolhimento de vítimas de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público.

Foi realizada uma iniciativa, em 2021, de criação de um **botão de pânico** contra o assédio sexual, vinculado ao aplicativo de transporte. Porém, a falta de divulgação e a inexistência de um protocolo amplo fez com que o botão fosse acionado apenas uma vez em 6 meses. Foram citados também os investimentos em câmeras internas e externas aos ônibus que permitem a detecção de casos extremos de assédio, tecnologias que foram pouco solicitadas nos últimos anos. O baixo índice de denúncias criou um imaginário de que casos de assédio ou importunação sexual são pouco frequentes entre operadores, apesar da subnotificação ser reconhecida pelos gestores públicos.

Em Contagem, há um **centro especializado de violência contra a mulher**, chamado "Espaço bem me quer", fundado em 2007. Além disso, a Rede de Proteção da Mulher conta com 15 instituições e, segundo uma pessoa entrevistada, atua a partir de uma perspectiva interseccional para atingir a diversidade de mulheres. No entanto, essa política não foi articulada com a iniciativa de combate aos casos de assédio no sistema de transporte público.

Em relação à questão de raça, o **Conselho de Igualdade Racial** trabalha com demandas urgentes, como casos de racismo que acontecem na cidade. Segundo as pessoas entrevistadas, ocorrem muitos casos de racismo dentro do transporte público, mas muitas vezes a pessoa agredida se desmotiva de ter que descer de um ônibus cheio após um caso de violência e o motorista em geral se recusa a parar numa delegacia por não dar a devida importância. É papel do conselho analisar os casos e discutir as ações que podem ser feitas. Na educação, a pauta racial é trazida especialmente no projeto pedagógico e curricular.

#### 1.6.4 Política tarifária

A tarifa do sistema municipal é única, sem sistemas complementares ou executivos. No entanto, muitas vezes verifica-se uma competição entre linhas municipais e metropolitanas, especialmente nas periferias. Como a tarifa do sistema metropolitano é mais alta do que a municipal e algumas empresas atuam em ambos os sistemas, algumas empresas priorizam os serviços metropolitanos, colocando mais e melhores ônibus, precarizando o serviço municipal.

De qualquer maneira, o preço da tarifa é considerado alto para a grande maioria das pessoas entrevistadas, **impedindo a realização de atividades** no município e na região metropolitana, especialmente para famílias e com destino a atividades de lazer. De acordo com a Transcon, não existem estudos ou indicadores que indiquem a demanda de passageiros que deixam de usar o transporte público em razão de restrições financeiras. Um indício dessa demanda reprimida aconteceu durante as eleições de 2022 que, por conta da gratuidade nos domingos de votação, a demanda cresceu dos 13 mil passageiros habituais para 20 mil no primeiro turno e 27 mil no segundo turno. No entanto, como a frequência dos ônibus também foi atípica, é difícil fazer análises de impacto.

Mesmo assim, o balanço econômico-financeiro do sistema de transporte público é considerado desequilibrado pelos gestores e operadores.

#### 1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Outro ponto bastante abordado foi a dificuldade de ouvir as pessoas e entender o que elas precisam. Muitas políticas públicas, implementadas sem a participação social, não atendem às **demandas e necessidades reais**. Inclusive, mesmo nos conselhos, que seriam esse espaço mais direto e contínuo de diálogo, a maioria dos membros da sociedade civil realiza outras atividades que comprometem a flexibilidade de horário e dificultam a discussão de políticas.

*“Do ponto de vista da democracia participativa, o SUS, na saúde, é um dos mais estruturados e foi citado como exemplo, visto que garante a participação tripartite (usuários, trabalhadores e gestão), mas mesmo assim é difícil garantir a participação popular. Foi recentemente implementada a plataforma “Decide Contagem”, que dá a informação sobre tudo que está sendo discutido na cidade, mas ela é uma plataforma virtual, com uso mais difícil especialmente para aqueles que mais precisam. E nessa corrida, os brancos com maior escolaridade saem na frente e conseguem participar mais. São várias as barreiras e muitas pessoas desistem no meio do caminho.”*

Ainda, existe uma certa desconfiança da população sobre o processo participativo, sem garantia de que retornará algo positivo e concreto, aliada a uma dificuldade de compatibilização de horários.

## 1.6.6 Política de contratação e capacitação

A compreensão de que os motoristas estão **sobrecarregados** e expostos no transporte público coletivo é comum entre os trabalhadores do setor e as próprias pessoas usuárias. A eliminação do posto de cobrador ou trocador, acabou por adicionar mais funções aos motoristas que, além de dirigir, agora precisam atender às passageiras e passageiros, controlar o interior do ônibus, dar informações sobre as viagens, etc. Além disso, reclamações sobre o estresse do trânsito aliado à pressão pelo cumprimento dos horários parece ser algo frequente entre os motoristas, causando mal-humor e conflitos na relação entre motoristas e pessoas usuárias.

*“Além disso, falta um protocolo de segurança no qual o motorista possa identificar abusos contra as mulheres. Até mesmo a ausência do trocador impacta esse processo, pois o motorista acumula funções e está sobrecarregado e exposto, então pode não estar atento no que acontece no interior do ônibus.”*

*“E às vezes é a questão do treinamento do motorista. Agora a gente só tem o motorista, que faz 2 ou 3 trabalhos, que é um problema para o usuário. Tem o stress do trânsito, a cobrança do passageiro. Tem vezes que nem dá pra falar com o motorista. Ele para fora do ponto, você reclama. Você dá um bom dia/boa tarde/boa noite porque você não sabe a reação.”*

Por essa e diversas outras razões, existe uma grande dificuldade na **contratação de motoristas**, conforme relatado por representantes das empresas operadoras. Mulheres são minoria na organização (apenas 2% de todos os motoristas são mulheres), apesar de serem a preferência na contratação. Porém, não existe nenhuma busca ativa por essas profissionais ou cursos de treinamento específicos. Em contrapartida, nos postos administrativos, as mulheres ocupam a maioria dos postos de trabalho.

Recentemente, foram incluídas **palestras contra o assédio** nos cursos regulares de treinamento e capacitação que acordam, em geral, tratamento com passageiros e direção defensiva. No entanto, são iniciativas pontuais e não parecem abordar protocolos de acolhimento e atendimento às vítimas e acompanhamento de agressores, nem questões sobre discriminação racial no transporte público coletivo.

## 1.6.7 Percepções de presente e futuro

De acordo com as pessoas entrevistadas, o principal desafio da mobilidade urbana em Contagem é o transporte público. Além da frequência e horário das linhas de ônibus, especialmente nas regiões mais distantes e periféricas, que são demandas frequentes da população, ressalta-se a estrutura e conservação dos veículos. A falta de integração entre as regiões da cidade e entre o transporte público municipal e intermunicipal também foi bastante destacado.

Figura 01: Nuvem de palavras com os principais problemas de mobilidade urbana em Contagem, segundo as pessoas entrevistadas



Segundo as pessoas entrevistadas, a melhoria do transporte público é fundamental para fazê-las mais felizes na cidade, especialmente qualificando o acesso à cidade e às atividades e aos serviços urbanos, como praças, parques, espaços culturais, etc. A redução de desigualdades, com especial atenção à população mais vulnerável, também é considerada importante.

Figura 02: Nuvem de palavras com os principais aspectos que fariam as pessoas entrevistadas se sentirem mais felizes em Contagem



## 2 Grupos focais

### 2.1 Objetivos e metodologia

Os grupos focais são uma metodologia de pesquisa qualitativa que coleta dados por meio das interações grupais de modo a compreender o processo de constituição das percepções, atitudes e representações sociais de grupos humanos (Guido e Costa, 2016; Leitão, 2003; Ressel et. al, 2008). Dois pontos chaves para o sucesso do grupo focal são: sua composição e sua condução.

No presente caso, devido à natureza muito pessoal de possíveis relatos, buscou-se fatores homogeneizantes para a composição do grupo, a saber: identidade de gênero e raça/cor. “As experiências comuns que asseguram a homogeneidade criam um ambiente mais propício à avaliação crítica dos posicionamentos internos, o que não ocorre quando diante de posições divergentes em um grupo heterogêneo, em que a necessidade de marcar a diferença contribui para a polarização” (Morgan, 1997 apud Gondim, 2002).

Entre vários fatores que afetam as discussões em grupos focais, vale destacar a influência social e a influência normativa. Dentro do primeiro aspecto, pode se manifestar em algum partícipe o medo da desaprovação social, o que pode comprometer a sinceridade das opiniões no grupo. Já a influência normativa, relaciona-se à comparação que se faz com as normas ou padrões sociais e pode gerar comportamentos não genuínos mas que obterão melhor avaliação do grupo. Por exemplo, evitar a exposição de posições divergentes caso se acredite que isto seria mal visto pelo grupo. Ambos os fatores podem ser amenizados por uma condução atenta e que ressalta tanto a importância das contribuições individuais contra ou a favor como a inexistência de respostas certas.

Os grupos focais foram conduzidos por Haydée Svab e Tainá Bittencourt, facilitadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

### 2.2 Recrutamento e seleção

O convite das pessoas para compor os grupos focais foi feito pela Prefeitura de Contagem via ofícios-convite e contato via Whatsapp, tendo como foco membros de movimentos sociais e representantes de associações de moradores, coletivos ou organizações da sociedade civil com atuação e debate acerca dos temas tratados transversalmente pelo projeto.

Previamente à realização das discussões, foi solicitada a todos os participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. Além disso, todas e todos assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (Apêndice B), em que concordaram com a realização da pesquisa.

## 2.3 Participantes

Foram realizados dois grupos focais em Contagem, com enfoque de gênero e raça.

Do primeiro grupo, sobre gênero, participaram 4 pessoas, sendo:

- 1 mulher cis heterossexual branca
- 2 homens cis homossexuais brancos
- 1 homem cis heterossexual pardo, com mobilidade reduzida

Do segundo grupo, sobre raça, participaram duas pessoas, sendo:

- 1 homem cis heterossexual negro
- 1 mulher cis heterossexual negra

## 2.4 Roteiro

Para a realização dos grupos focais, foi definido um roteiro básico composto por cinco momentos de discussão. A depender do perfil do grupo e da dinâmica das discussões, algumas perguntas eram adaptadas ou suprimidas do roteiro básico, de forma a aproveitar ao máximo os conhecimentos e vivências das pessoas participantes, mantendo a duração do grupo focal para em torno de 90 minutos. O roteiro básico dos grupos focais foi estruturado em 5 partes, mostrado mais detalhadamente no Apêndice D.

Quadro 03: Resumo de eixos, temas e tempos estruturantes dos grupos focais

Eixo	Temas abordados	Duração
<b>1. Recepção e apresentação</b>	Agradecimentos e acordos coletivos	5 a 10 minutos
	Atividade quebra-gelo de apresentação	5 a 10 minutos
<b>2. Mobilidade e Acessibilidade</b>	Percepções iniciais sobre a mobilidade urbana	5 minutos
	Meios de transporte utilizados	5 minutos
	Razões da escolha e desejos de mudança	5 minutos
	Desafios da mobilidade cotidiana	5 minutos
<b>3. Padrões de deslocamento</b>	Tempos de deslocamento	5 minutos
	Trechos e número de paradas (atividades)	5 minutos
	Acompanhamento de outras pessoas	5 minutos
	Horários de deslocamento	5 minutos
	Custo da passagem e estratégias de deslocamento	5 minutos

<b>4. Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades</b>	Identificação de locais inseguros	5 minutos
	Sentimento de (in)segurança nos deslocamentos	5 minutos
	Casos de assédio/importunação sexual	10 minutos
	Casos de injúria/discriminação racial	10 minutos
<b>5. Fechamento</b>	Eu me sentiria mais feliz e segura/o na cidade se...	5 a 10 minutos

## 2.5 Realização

Os grupos focais foram realizados no dia 6 de fevereiro de 2023, pela manhã e à tarde, na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon). As discussões aconteceram em uma sala privada, facilitada pela pesquisadora e especialista em mobilidade urbana, Tainá Bittencourt, e transcritas pela assessora técnica do projeto AcessoCidades, Amanda Vieira. Na mesa, foram oferecidos água, café, sucos, bolos e pães de queijo, de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

Foto 03: Grupo focal sobre mobilidade urbana com enfoque de gênero



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

## 2.6 Destaques e principais resultados

O modo mais utilizado pelos participantes é o **carro próprio ou por aplicativos**, motivado pela percepção de falta de segurança e qualidade do transporte público e pelo que se define como mais alto custo-benefício dos automóveis compartilhados. Porém, o uso menor do transporte

público coletivo entre as pessoas participantes parece ser uma exceção em relação à maioria das mulheres e da população negra, fato que está muito relacionado com a posição social das entrevistadas e dos entrevistados, que conseguiram migrar do modo coletivo para o individual.

*“Quando eu trabalhei à noite, era assim. Chegava na Cidade Industrial ou metrô, tinha que pegar um ônibus e não descia perto de casa, não. Tinha que andar um quilômetro ou 1 quilômetro e meio até chegar em casa. Então assim, é uma questão que não leva em consideração a situação dos trabalhadores e trabalhadoras. E se você olhar para o recorte de raça, está relacionado com determinados trabalhos ou horários de trabalhos. Logo cedo os ônibus estão todos cheios e você vai perceber que a cor das pessoas que estão lá dentro são negras. Isso é um fato. Depois de 9h já vai clareando. À noite é a mesma coisa: quem está voltando nos horários mais tarde são os negros. Isso é visível. Quem vai mais cedo? Empregadas domésticas, servidores públicos, ...”*

Nota-se, inclusive, um **ressentimento** pela não utilização do transporte público, onde, segundo uma pessoa participante, “acontece muita coisa, vê-se histórias e criam-se vínculos”, e uma expectativa de “resgatar o ônibus”. Ainda, vale destacar que mesmo o transporte por aplicativos não serve necessariamente ao interesse coletivo e não atende de forma igualitária centros e periferias, como destacam os relatos abaixo:

*“Nós estamos na região metropolitana de BH e não tem acesso básico principalmente fora do horário comercial. E nós estamos em locais privilegiados se considerar outros locais da cidade. Imagina nos bairros onde as pessoas nem conseguem circular. Se tiver um evento lá no Nacional, até consigo ir de ônibus, mas para voltar às 22h tem que ser Uber. À noite pode ter redução [da oferta], mas ainda tem que ter transporte, pelo menos até 1h.”*

*“E os aplicativos tem um tratamento desigual nas regiões que são regiões de pessoas pretas: são consideradas regiões de risco. Então além de não ter ônibus, não tem Uber. E você vai fazer como? E ainda tem a questão dos aplicativos não quererem vir para Contagem, por uma questão que eu acho que é de preconceito mesmo. De BH às vezes é difícil vir direto, às vezes tem que descer até o centro pra pegar o aplicativo. E se o transporte público não atende, eu sou obrigada a dirigir ou vou fazer o que?”*

O ônibus metropolitano é percebido pelas pessoas participantes como de pior qualidade do que os ônibus municipais, especialmente por conta da menor oferta de horários. No sistema municipal, as queixas principais estão associadas à **estrutura interna, ao conforto e à conservação dos veículos**, incluindo relatos sobre a limpeza e goteiras dentro dos veículos. As catracas ou roletas no interior dos veículos são vistas como elementos de particular violência contra as pessoas usuárias do transporte, dificultando o acesso não apenas de pessoas com mobilidade reduzida, mas de todas as pessoas com mochilas, sacolas ou bolsas. Apesar de existirem canais de reclamações, as pessoas usuárias dificilmente recebem respostas úteis e informações sobre o andamento do caso.

*“Você não pode usar uma roupa clara que sai sujo de dentro do ônibus. Durante muito tempo, eu ficava fazendo registro, daí desisti. Mas é indescritível. O intermunicipal deve ser pior mesmo na questão de horário. Em Esmeraldas, por exemplo, depois de 17h você só consegue chegar em Contagem às 21h. E eu que sou mãe, ou eu gasto 200 reais de Uber ou eu não trabalho. E se eu trabalhar eu tenho que ir. E como faz? Não fecha a conta.”*

*“E os ônibus não são limpos, nem o municipal nem o intermunicipal. É um ou outro limpo, os ônibus mais novos. Depois de um tempo, você encontra inseto, barata, resto de comida. E em alguns territórios [periféricos] os veículos são piores. Ou aqueles de recompra ou transferem de um local pra outro. Em Nova Contagem, Ressaca, Nacional ou perto do CEASA a gente vê isso explicitamente.”*

*“Tem algumas regiões que parece que são mais organizadas e cobram mais, talvez. Antigamente, parecia que eles limpavam o ônibus. Hoje em dia acho que não tem esse serviço, acho que são os motoristas que dão uma limpada.”*

O **transporte também é caro** na visão das pessoas participantes, impactando o direito de ir e vir e, em especial, os deslocamentos aos fins de semana por motivo lazer, para parques ou para passeios em Belo Horizonte com a família, bem como o próprio mercado de trabalho, visto que custos mais altos de transporte são vistos como impeditivos para contratação. Ainda, quando considerada a qualidade, o custo-benefício de usar o transporte público, especialmente para aqueles que têm algum poder de escolha, torna-se bastante inferior a alternativas mais caras e menos sustentáveis, como o transporte por aplicativos.

*“É 20 reais para ir e voltar a Esmeraldas. E eu que sou mãe, não tem como não levar a criança. E daí já são 40 reais para ir e voltar em um lugar que é aqui do lado. É um impeditivo para mim, uma pessoa que tem curso superior e tem uma renda. Imagina quem recebe um salário mínimo, vai fazer como? A junção de coisas, como tarifa e qualidade, acaba afetando a mobilidade. Hoje, como mãe, eu não tenho coragem de colocar minha filha em um ônibus como minha mãe fazia. Sozinha, muito menos. Sempre que eu puder evitar ter que passar por essa situação de desconforto que é usar ônibus em Contagem, eu vou evitar.”*

*“Antes o metrô era 2 reais, agora é 5, sem integração. Eu não pego mais metrô. É o mesmo preço para eu ir de Uber para BH. Antes da opção do aplicativo, eu chegava no metrô, pegava dois ônibus e caminhava por mais meia hora para chegar em casa. Mas é difícil, porque pesa no fim do mês. Limita sua participação em agendas culturais, por exemplo.”*

Para as pessoas negras, além de **injúrias raciais** verbais, são frequentes outras formas de violências dos motoristas, que muitas vezes não param nos pontos de ônibus, relacionando cor da pele com propensão a assaltos. Mesmo assim, as denúncias são raras e muitas vezes ignoradas, mal registradas ou tratadas com desdém pelos órgãos de segurança pública.

*“Para os homens negros, o ônibus não para à noite e, quando para, você entra no ônibus e é a suspeição né?”*

*“Para o jovem negro, que quer ir no baile funk ou na batalha de MCs, não tem transporte ou o motorista não para. Já presenciei isso várias vezes. Uma vez ele parou, mas ele parou lá na frente.”*

*“Eu já várias vezes dei sinal para ônibus e fiquei falando sozinha no ponto de ônibus à noite e já chorei várias vezes à noite por causa disso. Porque você tá lá, você quer voltar para casa. É aula o dia inteiro, criança esperando. O ônibus vai devagarinho, vê uma pessoa preta e some.”*

*“Os registros são raros. Por vezes as pessoas não consideram que sofreram racismo ou colocam na balança o uso do tempo, pois o processo envolve ir na delegacia, conseguir testemunhas, etc. e isso pode significar perder um dia de trabalho.”*

*“Às vezes o policial recebe a queixa, mas não é classificado como injúria racial”*

A subnotificação é também bastante presente nos casos de importunação e **assédio sexual** no transporte público. A percepção coletiva é de aumento significativo dos casos, apesar dos poucos registros. Para evitar serem vítimas de assédio, as mulheres desenvolvem diferentes estratégias em seus deslocamentos cotidianos, incluindo evitar se deslocar.

*“Enquanto mulher, evito entrar em ônibus lotado. No passado, não tinha escolha, morava na divisa Contagem/Esmeralda e bairros de divisa não tem ônibus.”*

*“Já sofri assédio enquanto morava em Caivera. Alguém sentou perto e me assediou, estava armado e ameaçava pra que eu descesse do ônibus com ele. O agressor não se intimidou pelo fato de eu estar sentada na frente. Eu descí do ônibus e fiz o boletim de ocorrência, mas a defesa justificou que o rapaz estava alcoolizado.”*

*“Mulheres que levam bolsas ou mulheres com crianças ficam em situação difícil. Nos transportes lotados sempre há piadinhas de homens, e isso se potencializa com mulheres negras.”*

*“As pessoas estão adoecendo com o meio de transporte, a ponto de donas de casa hoje preferirem pegar carona na garupa de uma moto do que pegar ônibus, o que traz vários riscos”*

Violências e estratégias semelhantes são vivenciadas pela **população LGBTQIAPN+**, especialmente pessoas transsexuais, que enfrentam barreiras cumulativas em seus deslocamentos.

*“Enquanto jovem, sofria mais violências no transporte. Hoje eu trabalho com menores aprendizes e a cada dia ouço um relato diferente sobre homens dentro do ônibus olhando estranho, ou sobre falta de iluminação pública nas ruas e pontos de parada. Quanto menos central o ponto, menos segurança”.*

*“Meninas trans e meninos com traços femininos têm dificuldade de pegar condução. Há uma condição de vulnerabilidade que ocorre por esse público estar dentro dos ônibus”.*

**Horários muito cedo** pela manhã são percebidos como inseguros no transporte público para mulheres e pessoas LGBTQIA+, bem como para pessoas negras. Durante a **madrugada**, após às 23h30, não existem opções de ônibus, sobrando a alternativa do transporte por aplicativo. A Lei de Parada Segura, que permite que mulheres possam pedir para descer do ônibus fora do ponto no período das 22h às 05h da manhã, parece não ser cumprida na integralidade, ao menos de acordo com a perspectiva das pessoas ouvidas.

*“Já passei por muitas dificuldades graves com o transporte público, não só fim de semana, para estudar. Eu moro em uma região considerada central e o ônibus não passava depois das 23h, e a aula acaba às 22h30. Como você volta para casa? E tem a situação de ser mulher preta, à noite. Eu já fiquei esperando ônibus e não passava, trocava de ponto de ônibus e não passava. Só às 1h30 eu consegui pegar um ônibus que subia para uma praça, para pegar um outro ônibus. Cheguei em casa 2h da manhã para voltar no outro dia às 7h30 da manhã em BH onde eu fazia aula. Então se você quer estudar ou trabalhar, o transporte é um dificultador na vida das pessoas. E são as pessoas pretas a maioria dos usuários.”*

*“Não há sentimento de segurança nos espaços de transporte público. Há um sentimento de vulnerabilidade. Às 5h30 da manhã e no final da operação, a maior parte das passageiras são mulheres, e são alvos fáceis.”*

*“Eu sei que tem uma premissa que a gente que é mulher, pode parar fora do ponto à noite, mas não funciona.”*

*“Seria necessário um processo de formação para grupos específicos como motoristas e também com as mães, para que já entrem no ônibus sabendo seus direitos, sabendo questionar.”*

## 3 Oficina intersetorial e participativa

### 3.1 Objetivos e metodologia

A oficina intersetorial e participativa teve como pauta a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero desenvolvido para a cidade, incluindo aspectos quantitativos e qualitativos, bem como a discussão de possibilidades de ação sobre os problemas e desigualdades identificados, por meio de políticas a serem incorporadas no plano de mobilidade urbana, sempre baseadas em evidências e experiências nacionais e internacionais.

A oficina teve a seguinte programação resumida:

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

<b>Abertura institucional</b>	Marco Antônio Silveira, presidente da Transcon César Medeiros, coordenador do projeto AcessoCidades Moara Saboia, vereadora de Contagem/MG
<b>Manhã</b>	Dinâmica para a discussão dos problemas e prioridades (parte I) Desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana Resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados Dinâmica para a discussão dos problemas e prioridades (parte II)
<b>Tarde</b>	Benchmarking de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero Dinâmica para a discussão de ideias e soluções Compartilhamento das discussões

As apresentações e dinâmicas foram realizadas e facilitadas por pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

### 3.2 Recrutamento e seleção

A oficina foi aberta a todas e todos que desejassem participar das discussões sobre o diagnóstico de mobilidade e acessibilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero em Contagem e sobre as perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana da cidade.

A divulgação foi realizada por meio de peças de comunicação publicadas em redes sociais. Além disso, foram enviados ofícios, pela Transcon, a atores técnicos, sociais e políticos importantes para a mobilidade urbana municipal, de forma a reforçar o convite à participação.

Figura 03: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Contagem/MG

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data e Hora:**  
08/02 às 9h às 17h

**Local:** Espaço Encontro (tenda da Prefeitura) Praça Tancredo Neves, 200, Bairro Camilo Alves

Aponte a câmera do celular para o QRCode para acessar a programação completa:

**Programação resumida:**

- Manhã: apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero
- Tarde: discussão das perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

**Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!**

Contribua na construção de um plano de mobilidade que atenda às necessidades da população de Contagem/MG

▶ Participe do planejamento de ações que melhorem a mobilidade da sua cidade

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:

Realização: Cofinanciamento:

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data:** 8 de fevereiro

**Horário:** 9h às 17h

**Local:** Espaço Encontro (Tenda da Prefeitura) Praça Tancredo Neves, 200 Bairro Camilo Alves

**Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Contagem/MG**

**Perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana**

**Participe!**

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:

Realização: Cofinanciamento:

Fonte: AcessoCidades (2023).

Durante a oficina, foi solicitado a todas as pessoas participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc.

### 3.3 Participantes

Ao todo, incluindo os turnos da manhã e tarde, 83 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, representantes das empresas e dos trabalhadores do sistema de transporte público coletivo e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros.

49,4% das pessoas participantes são mulheres e 42,2% homens, estando de acordo com a distribuição total da população feminina de Contagem (51,5%), visto que 8,4% não quiseram responder. Em relação à raça, 25,3% das pessoas participantes se autodeclara preta, 39,8% parda, 31,3% branca e 3,6% amarela, o que também vai na direção da distribuição populacional da cidade, visto que 59,2% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) e 39,3% branca, tendo em vista o último censo demográfico do IBGE de 2010. A pequena sobrerrepresentação de mulheres e de pessoas negras pode estar relacionada com o foco das discussões, centralizada na mobilidade e acessibilidade destes grupos, e dos materiais de divulgação, que enfatizaram a

importância da participação deles. Não participaram pessoas autodeclaradas trans, não-binárias ou indígenas. A Tabela 03 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 03: Distribuição das pessoas participantes da oficina por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Indígena	Prefiro não responder	Total
<b>Mulher cis</b>	7	18	16	-	-	-	<b>41</b>
<b>Mulher trans</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Homem cis</b>	11	15	9	-	-	-	<b>35</b>
<b>Homem trans</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Não binário</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Prefiro não responder</b>	3	-	1	3	-	-	<b>7</b>
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>83</b>

Fonte: elaboração própria.

Vale destacar também a orientação sexual das pessoas participantes. Entre as mulheres, 35 (85,4%) se declara heterossexual e 6 (14,6%) bissexual. Entre os homens, 32 (91,4%) se declara heterossexual, 1 (2,9%) bissexual e 2 (5,7%) homossexual.

A maioria das pessoas entrevistadas têm ensino superior completo (68,7%) ou incompleto (7,2%), seguida por pessoas com ensino médio completo (16,9%) e fundamental incompleto (4,8%). Observa-se, portanto, uma amplitude maior de escolaridades e, provavelmente, classes sociais representadas na oficina, em relação às entrevistas e grupos focais.

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (58,3%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (29,2%) e representantes de entidades ou órgãos de representação (12,5%). Não houve uma disparidade muito grande entre homens e mulheres e entre pessoas negras e pessoas brancas por organização representada, como mostra a Tabela 04. Cabe mencionar que uma mesma pessoa pode declarar pertencer a mais de uma organização, o que explica os números maiores do que o total de pessoas entrevistadas.

Tabela 04: Distribuição das pessoas participantes da oficina pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
<b>Prefeitura Municipal</b>	35	26	20	44
<b>Governo do Estado</b>	-	-	-	-
<b>Legislativo Municipal</b>	1	-	-	1
<b>Associação ou organização da sociedade civil</b>	4	6	4	7
<b>Entidade ou órgão de representação</b>	1	2	1	2
<b>Universidade ou instituto de pesquisa</b>	-	-	-	-
<b>Empresa privada</b>	-	2	2	2
<b>Conselho municipal</b>	-	1	-	1
<b>Cidadã autônoma ou cidadão autônomo</b>	1	-	-	1
<b>Outro</b>	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>54</b>

Fonte: elaboração própria.

Abaixo, elencamos a lista de organizações representadas:

- Agência Municipal de Trânsito e Transportes (Transcon)
- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH)
- Secretaria Municipal de Saúde (SMS)
- Secretaria Municipal de Educação (SEDUC)
- Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC)
- Secretaria Municipal de Governo (SEGOV)
- Controladoria Geral do Município (CGM)
- Procuradoria-Geral do Município (PGM)
- Conselho Municipal de Habitação
- Regional Petrolândia
- Regional Ressaca
- Regional Riacho
- Regional Vargem das Flores
- SOS Vargem das Flores
- Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH (AUTC)
- Sindicato Único dos Trabalhadores em Educação (SINDUTE)
- Comunidade Quilombo Arturos
- Arquitetas sem fronteiras
- BH em ciclo

- Casa da JOC Maria Floripes
- Associação Move Cultura
- Instituto Neides Abreu
- Movimento Cultura eu Divulgo (MCD)
- Movimento Negro Unificado (MNU)
- Precioso Tocar
- Conjunto Soluções Habitacionais Acessíveis
- Vertran

### 3.4 Roteiro

A oficina foi organizada em dois momentos, combinando apresentações e dinâmicas participativas. Pela manhã, o objetivo foi apresentar e discutir os principais problemas de mobilidade e acessibilidade urbana observados na cidade, em especial com os recortes de classe, raça e gênero. À tarde, o foco passou para a apresentação e discussão de ideias e ações que pudessem contribuir para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades. As apresentações realizadas encontram-se em arquivo anexo a este documento.

Quadro 05: Roteiro seguido no período da manhã da oficina participativa - foco em desafios

<b>Dinâmica 1</b>		<u>Previsão de duração:</u> 30 minutos
<b>Parte I</b>		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Contagem.	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Contagem (sempre anotando apenas um problema por post-it). Depois de elencados os problemas, os grupos devem colar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.	
<b>Apresentação</b>		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
<b>Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero?</b>		
<u>Objetivo:</u> Apresentar, em termos gerais, como são estruturadas as desigualdades sociais, raciais e de gênero na sociedade e na mobilidade urbana.	<u>Tópicos abordados:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desigualdades raciais e de gênero na sociedade brasileira</li> <li>- Motivos e padrões de viagem, horários de deslocamento, modos de transporte, segurança pessoal e custo financeiro do transporte</li> </ul>	

## Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero

### Objetivo:

Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Contagem.

### Tópicos abordados:

- Metodologia do diagnóstico
- Distribuição espacial da população
- Acesso aos sistemas de transporte
- Acesso a oportunidades
- Desigualdades de acessibilidade
- Padrões de mobilidade
- Estrutura institucional
- Percepções e vivências da mobilidade (raça e gênero)

### Dinâmica 1

Previsão de duração: 15 minutos

### Parte II

### Objetivo:

Priorizar os problemas de mobilidade e acessibilidade de Contagem.

### Descrição:

Todas as pessoas deverão percorrer os cartazes (folhas A2) coladas na parede e votar nos problemas que consideram mais importantes ou prioritários para a cidade, marcando os post-its com um X a caneta. Se faltar algum problema importante, é só colocar mais um post-it no cartaz. Cada pessoa tem 3 votos para distribuir como quiser.

## Quadro 06: Roteiro seguido no período da tarde da oficina participativa- foco em ações

### Apresentação

Previsão de duração: 30 minutos

### Quais as perspectivas para o Plano de Mobilidade Urbana?

### Objetivo:

Apresentar iniciativas nacionais e internacionais que contribuem para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e/ou de gênero, tendo como foco a revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem.

### Tópicos abordados:

- O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero
- Estruturação do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem (de 2016)
- Exemplos de macroestrutura de planos que consideram a dimensão de gênero na mobilidade
- Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades

Dinâmica 2	Previsão de duração: 60 minutos
<p><u>Objetivo:</u> Discutir possíveis ações para a mobilidade em 3 temas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer:</b> promover o acesso equitativo aos sistemas de transporte e às oportunidades urbanas, tendo como foco especialmente os deslocamentos com motivo de cuidado (com a família, casa ou outras pessoas);</li> <li>2. <b>Mobilidade acessível, diversa e segura:</b> adequar os sistemas de transporte para todas as pessoas, com segurança pessoal e viária;</li> <li>3. <b>Mobilidade equitativa e participativa:</b> ampliar a participação de mulheres, negros, LGBTQIA+ e pessoas com mobilidade reduzida no planejamento e gestão da mobilidade urbana;</li> </ol>	<p><u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 pessoas. São 3 temas a serem discutidos por cada um dos grupos, em 15 minutos cada tema. Cada grupo deverá propor ideias ou ações para os temas, anotando as questões-chave de cada ideia em um post-it. Após a discussão de cada tema, todos os post-its construídos devem ser colados na folha A2 referente ao respectivo tema.</p>

### 3.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 8 de fevereiro de 2023, no Espaço de Encontro localizado em local anexo à Prefeitura de Contagem. As apresentações foram realizadas pela pesquisadora e especialista em mobilidade urbana, Tainá Bittencourt, e as dinâmicas facilitadas pela assessora técnica do projeto AcessoCidades, Amanda Vieira. Durante a oficina, estavam disponíveis em mesa anexa água, café, salgadinhos e pães de queijo, de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

Foto 04: Abertura institucional com o presidente da Transcon



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 05: Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 06: Discussões sobre os principais desafios de Contagem



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 07: Discussões sobre ideias para a mobilidade de Contagem



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 08: Sistematização dos desafios identificados



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

Foto 09: Votação dos desafios a serem priorizados



Fonte: Prefeitura de Contagem (2023)

## 3.6 Destaques e principais resultados

### 3.6.1 Principais problemas de mobilidade urbana de Contagem

A partir da sistematização dos principais problemas de mobilidade urbana em Contagem identificados pelas pessoas participantes da oficina, conforme a Tabela 5, é possível dividi-los em 9 temas centrais: transporte público coletivo, mobilidade a pé, mobilidade por bicicleta, transporte motorizado individual, planejamento urbano e acessibilidade, segurança pessoal, informação e participação, logística urbana e outros. Foram 173 contribuições (Tabela 05), sendo que 90 delas receberam pelo menos um voto. Como houve muitas contribuições, com muitas superposições e afinidades, os problemas foram agregados em macro-problemas, conforme apresentado na Tabela 06.

Tabela 05: Quantidade de contribuições por tema

Temas	Total de contribuições
Transporte público coletivo	75
Mobilidade a pé	20
Mobilidade por bicicleta	16
Segurança pessoal	10
Planejamento urbano e acessibilidade	6
Transporte motorizado individual	30
Informação e participação	8
Logística urbana	2
Outros	6
<b>Total geral</b>	<b>173</b>

Fonte: elaboração própria.

O transporte público coletivo foi o tema com maior número de problemas elencados e também aquele elencado como prioritário pelas pessoas participantes. Em especial, destaca-se problemas relacionados à **falta de conservação e/ou manutenção dos ônibus** e **tarifa elevada**, com 17 votos cada um, seguidos por baixa integração metropolitana (entre os ônibus municipais e intermunicipais, mas principalmente com o metrô de Belo Horizonte), falta de priorização do transporte público e falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas, com 8 votos cada. Problemas relacionados à rede e à programação horária, como falta de linhas e itinerários e baixa frequência, especialmente no período noturno, também aparecem com destaque.

O problema eleito com prioridade máxima foi a **má qualidade das calçadas**, afetando não apenas os deslocamentos realizados exclusivamente a pé, mas também em integração com o transporte público. A **falta de ciclovias e ciclofaixas** também foi considerada prioritária,

corroborando com o diagnóstico quantitativo de que menos de 5% da população do município reside a menos de 300 metros de infraestrutura cicloviária.

Vale destacar também que a **insegurança de gênero**, relacionada à assédios e violência sexual nos sistemas de transporte, foi mais votada do que aspectos de insegurança em geral, isto é, medo de furtos e assaltos na cidade.

Interessantemente, a falta de serviços de **transporte alternativo** apareceu com alguma relevância, sendo destacado quatro vezes e votado também por quatro pessoas. Isso pode estar relacionado com a ineficiência do transporte público coletivo em atender regiões da cidade ou populações de forma satisfatória, isto é, atendendo aos trajetos desejados nos horários e na frequência adequada, fazendo com que surja a demanda por novos serviços. No entanto, esse fato pode ser alarmante, tendo em vista o risco de reaquecimento do mercado informal de transporte de passageiros, em geral mais inseguros e menos confiáveis.

Tabela 06: Temas, macro-problemas e total de votos

Temas	Macro-problemas	Total de votos
<b>Transporte público coletivo</b>		<b>91</b>
	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	17
	Tarifa elevada	17
	Baixa integração metropolitana	8
	Falta de priorização do transporte público	8
	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	8
	Falta de horários noturnos	7
	Linhas e itinerários	7
	Falta de integração no transporte público	6
	Baixa frequência nos finais de semana	4
	Ônibus lotados	4
	Catracas inadequadas	2
	Falta de infraestrutura nos pontos de parada	2
	Frota insuficiente	1
	Tempo alto de deslocamento	1
	Acessibilidade interna dos ônibus	0
	Baixa frequência dos ônibus	0
	Falta de variação da frota	0
<b>Mobilidade a pé</b>		<b>39</b>
	Má qualidade das calçadas	35

Temas	Macro-problemas	Total de votos
	Baixa iluminação pública	2
	Falta de incentivos para mobilidade ativa	2
<b>Mobilidade por bicicleta</b>		<b>27</b>
	Falta de ciclovias e ciclofaixas	21
	Falta de serviços de bicicleta	4
	Baixa integração modal	2
	Topografia acentuada	0
<b>Segurança pessoal</b>		<b>12</b>
	Insegurança de gênero	7
	Insegurança no geral	5
<b>Planejamento urbano e acessibilidade</b>		<b>9</b>
	Falhas de planejamento urbano	5
	Baixo acesso a serviços públicos	4
<b>Transporte motorizado individual</b>		<b>9</b>
	Falta de educação no trânsito	4
	Má qualidade dos pavimentos	2
	Falta de conectividade e acessos viários	1
	Veículos abandonados	1
	Vias estreitas	1
	Emissão de poluentes	1
	Falta de ações para segurança viária	0
	Congestionamento	0
	Falta de sinalização viária	0
<b>Informação e participação</b>		<b>3</b>
	Falta de diálogo institucional e participação social	3
	Falta de informação	0
<b>Logística urbana</b>		<b>2</b>
	Logística urbana	2
<b>Outros</b>		<b>5</b>
	Obras	1
	Processos licitatórios	0

Temas	Macro-problemas	Total de votos
	Transporte alternativo	4
<b>Total geral</b>		<b>199</b>

Em resumo, pode-se definir como macro-problemas prioritários para as pessoas participantes:

**Prioridade 1 (fundamental e urgente):**

- Má conservação dos ônibus e tarifa elevada (transporte público coletivo)
- Má qualidade das calçadas (mobilidade a pé)
- Falta de ciclovias e ciclofaixas (mobilidade por bicicleta)

**Prioridade 2 (necessário):**

- Baixa integração metropolitana e entre linhas do transporte público municipal, falta de priorização do transporte público, falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas, falta de horários noturnos e desenho das linhas e itinerários (transporte público coletivo)
- Insegurança de gênero (segurança pessoal)

**Prioridade 3 (relevante):**

- Baixa frequência nos finais de semana e ônibus lotados (transporte público coletivo)
- Falta de serviços de bicicleta (mobilidade por bicicleta)
- Falta de planejamento urbano e baixo acesso a serviços públicos (planejamento urbano e acessibilidade)
- Falta de educação no trânsito (transporte motorizado individual)

### 3.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Contagem

Como forma de mitigar estes e outros problemas da mobilidade urbana de Contagem, foram propostas, pelas pessoas participantes da oficina, diversas ideias de políticas públicas voltadas à mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer; à mobilidade acessível, diversa e segura; e à mobilidade equitativa e participativa. É claro que uma mesma política pública pode, ao mesmo tempo, promover mudanças nos três eixos, isto é, garantir um acesso mais equitativo às oportunidades urbanas de lazer, com segurança e conforto, por exemplo. Por isso, aparece em mais de uma discussão e, conseqüentemente, em mais de uma coluna na Tabela 07.

Formas inovadoras de política tarifária foram as ideias mais frequentes entre as pessoas participantes e incluem desde a ampliação da **integração tarifária** (relacionado com o problema de falta de integração municipal e metropolitana, apontado anteriormente) à benefícios tarifários para grupos ou momentos específicos (no sentido de mitigar o problema de tarifas elevadas). Em especial, pode-se frisar a **redução ou isenção da tarifa aos finais de semana** e em dias de grandes eventos na cidade, fomentando o acesso da população ao lazer, e a **gratuidade para grupos específicos**, como pessoas desempregadas e pessoas de baixa renda (promovendo o

acesso especialmente ao trabalho), bem para gestantes e acompanhantes de pessoas com doenças crônicas (com o objetivo principal de reduzir barreiras ao acesso à saúde).

A qualificação e fiscalização do transporte público também recebeu bastante destaque. Se os benefícios tarifários aos fins de semana são importantes, nada adianta se não houver serviço em trajetos, horários e frequências adequados. Além disso, tendo em vista que os padrões de mobilidade modificam substancialmente ao longo do dia e da semana, a criação de **linhas específicas de lazer**, com destino a locais públicos de interesse, e com **mais horários** nos finais de semana e no período noturno pode facilitar bastante o acesso da população a oportunidades e reduzir os tempos de deslocamento.

Outro ponto importante, que pode estar relacionado à demanda por transportes alternativos, é a sugestão de diversificação da frota de ônibus, com a incorporação de **veículos menores na frota** para operar em regiões de menor demanda ou de mais difícil acesso, ainda garantindo uma frequência mínima necessária. A **substituição das catracas** com bloqueio inferior e superior nos ônibus mais recentes adquiridos pelas empresas operadoras também é um elemento fundamental para uma mobilidade mais acessível e diversa. Na necessidade de catracas, pode-se adotar elementos mais simples, largos e leves, que permitam o fluxo de pessoas com diferentes corpos e dificuldades de locomoção. Ainda, apesar de não aparecer com alta prioridade entre os problemas elencados, depois de provocados durante a apresentação de boas práticas, a **requalificação dos pontos de parada**, com abrigos, segurança, transparência, informação e wi-fi foi uma ação sugerida por vários grupos para melhorar a qualidade do transporte público coletivo e a experiência de viagem da população.

Em relação à mobilidade ativa e de maneira bastante aderente aos problemas identificados, sugere-se a **requalificação de calçadas** (com acessibilidade universal), por meio de iniciativa pública e/ou padronização e fiscalização dos lotes, a implantação de **ciclovias e ciclofaixas** e a disponibilização de serviços como aluguel e **compartilhamento de bicicletas**, apesar de não terem surgido critérios ou locais de priorização. Nesse sentido, é importante considerar a distribuição socioespacial da população, conforme mostrado na etapa quantitativa deste diagnóstico, priorizando locais com maior concentração de pessoas dependentes de modos ativos e coletivos.

Programas contínuos de **capacitação e treinamento** de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual e LGBTfobia, vinculados a **protocolos de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas**, são de extrema importância para sistemas de transporte mais seguros. No entanto, é também importante que a população conheça seus direitos e os canais disponíveis para denúncias e pedidos de ajuda. Ampliar a **divulgação dos sistemas e aplicativos** já existentes no município, inclusive por meio de **campanhas de conscientização e educação** nas escolas e nos sistemas de transporte, pode ser uma maneira de atingir esse objetivo.

Por fim, destaca-se o fortalecimento e diversificação da estrutura institucional para uma mobilidade urbana equitativa e participativa. Apesar da existência de inúmeros órgãos voltados a

pautas setoriais e sociais, falta incentivar a **integração e o diálogo entre secretarias e conselhos**, promovendo uma discussão mais transversal das pautas prioritárias do município. Isto é, a discussão da mobilidade urbana não pode ficar fechada ao Conselho Municipal de Transportes, assim como a discussão racial precisa avançar para outros espaços além da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania. Além disso, outra proposta interessante é adotar **proporcionalidade de gênero e raça na gestão**, com busca ativa por profissionais e exigência de que a indicação dos membros titulares e suplentes de cada organização que compõe os conselhos municipais, por exemplo, seja paritária.

Tabela 07: Temas, ações agregadas e prioridade segundo dimensões da mobilidade

Temas	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
<b>Política tarifária</b>		<b>15</b>		
	Adotar novas formas de pagamento	1		
	Ampliação das políticas tarifárias	2		
	Ampliar a integração tarifária (incluindo metropolitano)	2		
	Meia tarifa ou tarifa zero aos finais de semana (família)	3		
	Tarifa zero em dias de grandes eventos	1		
	Tarifa zero ou reduzida para desempregados	1		
	Tarifa zero ou reduzida para pessoas de baixa renda	3		
	Tarifa zero para acompanhantes de pessoas com doenças crônicas ou de longo prazo	1		
	Tarifa zero para gestantes	1		
<b>Qualificação e fiscalização do transporte público</b>		<b>9</b>	<b>1</b>	
	Ampliação das frequências dos ônibus nos grandes centros	1		
	Qualificação e fiscalização do transporte público	2		
	Remoção de catracas do transporte coletivo		1	
	Utilização de veículos menores (vans) para	1		

Temas	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
	o transporte público em ruas estreitas			
	Ônibus noturno e de madrugada	3		
	Linhas específicas e com mais horários nos finais de semana	2		
	<b>Requalificação de pontos de parada e terminais</b>		<b>3</b>	
	Requalificação dos abrigos		3	
	<b>Requalificação de calçadas</b>		<b>3</b>	
	Padronização e fiscalização das calçadas		3	
	<b>Acessibilidade universal</b>		<b>4</b>	
	Requalificação de calçadas e ônibus (com acessibilidade)		3	
	Ampliação do programa sem limites com atendimentos aos finais de semana para lazer		1	
	<b>Infraestrutura e serviços ciclovitários</b>	<b>5</b>		
	Criação e ampliação de ciclovias	3		
	Implantação de bicicletas compartilhadas integradas	2		
	<b>Iluminação pública</b>		<b>2</b>	
	Melhorar a iluminação pública		2	
	<b>Capacitação e valorização profissional</b>		<b>4</b>	
	Capacitação de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual e LGBTfobia		3	
	Valorização e suporte aos funcionários do transporte público		1	
	<b>Segurança</b>		<b>2</b>	
	Definição de protocolos para acolhimento de vítimas de assédio e racismo		1	
	Implantação do botão do pânico		1	
	<b>Campanhas de conscientização</b>		<b>2</b>	

Temas	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
	Aumentar campanhas de educação e segurança		1	
	Campanhas de educação nas escolas (parcerias)		1	
	<b>Informação e dados</b>			<b>3</b>
	Ampliar a divulgação do aplicativo sigabus			1
	Ampliar a divulgação do Decide Contagem			1
	Ampliar o sigabus para o nível metropolitano			1
	<b>Legislação</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
	Fortalecer o cumprimento das leis			1
	Lei da parada segura (embarque e desembarque fora do ponto)		1	
	<b>Estrutura institucional</b>			<b>8</b>
	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais			2
	Ampliação da discussão de mobilidade nos conselhos setoriais (Conselho LGBTQIA+, Conselho de Igualdade Racial e de Mulheres)			1
	Criar fóruns e ambientes de discussão para pessoas pretas e LGBTQIA+ sobre planejamento			1
	Diálogo contínuo com a população			1
	Fortalecimento da representatividade dos conselhos			1
	Incentivar o diálogo entre os conselhos, em especial entre transporte e planejamento urbano			2
	<b>Planejamento integrado (urbano e de transportes)</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	
	Desenvolvimento de subcentralidades e fortalecimento dos serviços nas regionais	1		

Temas	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
	Promoção da acessibilidade urbana	1		
	Zonas 30 (tráfego calmo)		1	
<b>Total geral</b>		<b>30</b>	<b>24</b>	<b>12</b>

A partir da relação entre os pontos prioritários e as propostas sugeridas, pode-se chegar ao seguinte panorama:

Quadro 07: Macro-problemas identificados e categorizados por prioridade, e propostas associadas.

Problemas	Propostas	Dimensões associadas à proposta
<b>Má qualidade das calçadas</b>	Requalificação de calçadas (com acessibilidade universal)	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de ciclovias e ciclofaixas</b>	Implantação de ciclovias e ciclofaixas	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de serviços de bicicleta</b>	Disponibilização de serviços como aluguel e compartilhamento de bicicletas	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Má conservação dos ônibus</b>	Renovação da frota, incluindo veículos sem as catracas com bloqueio inferior e superior	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Tarifa elevada</b>	Redução ou isenção da tarifa aos finais de semana e em dias de grandes eventos Gratuidade para pessoas desempregadas, pessoas de baixa renda, gestantes e acompanhantes de pessoas com doenças crônicas	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Baixa integração</b>	Ampliação da integração tarifária (municipal e metropolitana)	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer

<b>Problemas</b>	<b>Propostas</b>	<b>Dimensões associadas à proposta</b>
<b>municipal e metropolitana</b>		
<b>Falta de horários noturnos e desenho das linhas e itinerários</b>	Criação de linhas específicas aos finais de semana, com destino a locais públicos de lazer Linha madrugueira, durante todo o período noturno Ampliação do programa “sem limites” com atendimentos aos finais de semana para lazer	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Baixa frequência nos finais de semana e ônibus lotados</b>	Ampliação dos horários nos finais de semana e no período noturno Incorporação de veículos menores na frota	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Insegurança de gênero</b>	Ampliar a divulgação dos sistemas e aplicativos já existentes Protocolos de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas</b>	Programas contínuos de capacitação e treinamento de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de educação no trânsito</b>	Campanhas de conscientização e educação	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de planejamento urbano e baixo acesso a serviços públicos</b>	Desenvolvimento de subcentralidades e fortalecimento dos serviços nas regionais Implantação de Zonas 30 (tráfego calmo) Incentivar a integração e diálogo entre secretarias e conselhos Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer  Mobilidade acessível, diversa e segura  Mobilidade equitativa e participativa

## Considerações finais

Sem dúvidas, o transporte público coletivo é visto pelas moradoras e pelos moradores de Contagem como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade. O sistema é visto como caro, o que compromete a realização de atividades, em especial pelas pessoas mais pobres e mulheres com filhos e outras pessoas na família, e de baixa qualidade. A redução ou falta de oferta à noite e nos fins de semana, em especial, foi apontada como um dos principais elementos de dificuldade nos deslocamentos cotidianos e, em especial, no lazer. O transporte por aplicativos passa a suprir parte da demanda por transporte público em períodos de baixa oferta, mas o custo mais elevado dos deslocamentos e o atendimento desigual entre áreas da cidade, associado com a incerteza de carros disponíveis em determinados horários e locais, apresenta-se como uma barreira adicional ao acesso a atividades.

Se o ônibus metropolitano, predominante no município de Contagem, é visto como de pior qualidade do que o municipal, em especial devido à falta de horários, o sistema gerido pela Prefeitura enfrenta reclamações sucessivas sobre a estrutura interna dos ônibus, incluindo aspectos de conforto, conservação e limpeza. As próprias catracas e roletas, como estão implantadas em alguns ônibus, são vistas como elementos de particular violência contra as pessoas usuárias do transporte, dificultando o acesso não apenas de pessoas com mobilidade reduzida, mas de todas as pessoas com mochilas, sacolas ou bolsas.

Nas perspectivas de mulheres, pessoas LGBTQIAPN+ e pessoas negras, formas de violência no transporte público são frequentes, incluindo injúrias raciais, atos cotidianos de discriminação, assédio/importunação sexual, etc. Isso contrasta com a visão de operadores e motoristas e com a baixa notificação dos casos nas plataformas existentes de denúncias. Algumas justificativas para isso são: o desconhecimento dos canais de comunicação e denúncia, a complexidade do processo de registro, a falta de atendimento imediato ou acompanhamento posterior das vítimas, entre outros fatores.

Várias propostas foram elencadas para a mobilidade urbana de Contagem, incluindo ações relacionadas aos diferentes modos de transporte, e que podem estar presentes na nova revisão do Plano de Mobilidade Urbana, que atualmente está estruturado por diretrizes específicas para cada tema.

No tema de sistema viário, a requalificação de calçadas e implantação de ciclovias e ciclofaixas são ações entendidas como prioritárias, seguidas pela disponibilização de serviços de compartilhamento e aluguel de bicicletas.

No tema de transporte de passageiros, a renovação da frota, incluindo veículos sem as catracas com bloqueio inferior e superior, bem como políticas tarifárias com isenções ou reduções para grupos sociais mais vulneráveis e em finais de semana são consideradas urgentes. Ainda importantes, estão a ampliação da integração tarifária (municipal e metropolitana), a criação de linhas específicas no período noturno/madrugada e aos finais de semana com destino a locais

públicos de lazer, a ampliação do programa “sem limites”, a capacitação continuada de trabalhadores no transporte público e a prevenção e proteção em casos de assédio/importunação sexual, com ampliação da divulgação dos sistemas e aplicativos já existentes e a adoção de protocolos de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas.

No tema de educação para a mobilidade, campanhas de conscientização e educação de motoristas foi elencado como relevante e no tema de estrutura urbana, o desenvolvimento de subcentralidades e fortalecimento dos serviços nas regionais e a implantação de Zonas 30 (tráfego calmo), que também dialoga com o tema de sistema viário.

Por fim, no tema de gestão, incentivar a integração e diálogo entre secretarias e conselhos e adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão pública.

Como passos futuros da parceria e do apoio técnico do **Projeto AcessoCidades** para o município de Contagem, sugere-se o trabalho nos seguintes eixos, durante o segundo semestre de 2023:

- Apoio à estruturação de um protocolo de denúncia, atendimento e acompanhamento de vítimas de assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial no transporte público, articulada com campanhas de prevenção;
- Apoio à organização de um programa de capacitação de motoristas e agentes envolvidos na operação do transporte público coletivo sobre assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial, vinculado ao protocolo instituído;
- Apoio na revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem, com disponibilização de materiais de apoio e pareceres técnicos de materiais enviados, em especial sobre a macroestrutura e plano de ação.

Esse apoio poderá se dar em oficinas coletivas sobre os eixos acima elencados, reuniões individuais, além de uma segunda oficina presencial a ser realizada no segundo semestre de 2023. Para tanto, é necessária a definição de um grupo de trabalho intersetorial para a participação nas atividades e coordenação e planejamento das políticas de interesse do município.

# Referências

Bittencourt, T. & Giannotti, M. (2021) The unequal impacts of time, cost and transfer accessibility on cities, classes and races. *Cities* 116, 103257.

Bittencourt, T. & Faria, J. (2021) Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana* 13, 1-20.

CNJ - Conselho Nacional de Justiça (2005). Conheça a diferença entre racismo e injúria racial. Disponível em: <<https://www.cnj.jus.br/conheca-a-diferenca-entre-racismo-e-injuria-racial/>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

Davis, A. (2016) *Mulheres, raça e classe*. São Paulo, Editora Boitempo.

Duarte, R (2004). Entrevistas em pesquisas qualitativas. *Educar*, Curitiba, n. 24, p. 213-225. Editora UFPR 213. Disponível em: <<http://educa.fcc.org.br/pdf/er/n24/n24a12.pdf>>

González, K., Machado, A., Alves, B., Raffo, V., Gamez, S. & Portabales, I. (2020) Por que ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. *The World Bank*.

Gondim, S. (2002) Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. *Paidéia* 12(24), 149–61. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/paideia/a/8zzDgMmCBnBJxNvfk7qKQRF/?lang=pt#>>

Guido, L., Costa, E. (2016) A utilização do grupo focal em pesquisa de educação ambiental como estratégia metodológica qualitativa: uma análise do projeto escola ecológica em rede. *Ensino em Re-Vista* 23(2), 460–477. Disponível em: <<https://seer.ufu.br/index.php/emrevista/article/view/36496>>.

Jiron, P., Carrasco, J. & Rebolledo, M. (2021) Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 140.

Hanson, S.; Johnston, I. (1985) Gender Differences in Work-Trip Length: Explanations and Implications. *Urban Geography*, v. 6, n. 3, p. 193–219.

Leitão, B. (2003). Grupos de foco: o uso da metodologia de avaliação qualitativa como suporte complementar à avaliação quantitativa realizada pelo Sistema de Bibliotecas da USP. Dissertação de Mestrado, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-12082003-150618/publico/barbarajulia.pdf>>.

Locomotiva (2022) Discriminação racial no transporte público. Relatório de pesquisa quantitativa - Instituto Locomotiva e Uber.

Locomotiva (2023) LGBTfobia e mobilidade. Relatório de pesquisa quantitativa - Instituto Locomotiva e Uber.

Mazini, E. (1991) A Entrevista na Pesquisa Social. *Didática*, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158. Disponível em: <[https://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Entrevista\\_na\\_pesquisa\\_social.pdf](https://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Entrevista_na_pesquisa_social.pdf)>

Mclafferty, S.; Preston, V. (1991) Gender, race and commuting among service sector workers. *The Professional Geographer*, v. 43, p. 1-14.

Morgan, D. L. (1997). *Focus groups as qualitative research*. SAGE Publications, Inc. Disponível em: <<https://doi.org/10.4135/9781412984287>>.

Pereira, R., Braga, K., Serra, B. & Nadalin, V. (2019) Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. *Texto para discussão - IPEA*, 2535.

Pereira, R., Warwar, L., Parga, J., Bazzo, J., Braga, K., Herszenhut, D. & Saraiva, M. (2021) Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. *Texto para discussão - IPEA*, 2673.

Perrotta, A. (2017). Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management & Policy*, 22(3), 226–252.

Pizzol, B., Bittencourt, T., Logiodice, P., Freiberg, G., Tomasiello, D., Barboza, M. & Giannotti, M. (2020) Desigualdades na oferta de infraestrutura cicloviária. *Nexo Políticas Públicas*.

Pizzol, P., Tomasiello, D., Vasconcelos, S., Fortes, L. Gomes, F. & Giannotti, M. (2021) Priorizar o transporte ativo a pé! Nota técnica políticas públicas, cidades e desigualdades - CEM.

Ressel, L., Beck, C., Gualda, D., Hoffman, I., Silva, R., Sehnem, G. (2008). O uso do grupo focal em pesquisa qualitativa. *Texto & Contexto - Enfermagem*, 17(4), 779–786. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/tce/a/nzznnfzrCVv9FGXhwnGPQ7S/?lang=pt#>>.

Svab, H. (2016) *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero/sexo*. Dissertação de mestrado em engenharia de transportes. Universidade de São Paulo.

Vasconcellos, E. (2012) *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Rio de Janeiro: Senac, 213 p.

# Apêndice

A - Ficha de participação

**E-mail:** \_\_\_\_\_

**Nome completo:** \_\_\_\_\_

**Você faz parte de alguma organização?**

- Prefeitura Municipal
- Governo do Estado
- Legislativo Municipal
- Associação ou organização da sociedade civil
- Entidade ou órgão de representação
- Universidade ou instituto de pesquisa
- Empresa privada
- Conselho municipal
- Cidadã autônoma ou cidadão autônomo
- Outro: \_\_\_\_\_

**Se sim, qual o nome da organização que você faz parte?** \_\_\_\_\_

**Qual o cargo que você ocupa nessa organização?** \_\_\_\_\_

**Data de nascimento:** DD / MM / AAAA

**Grau de instrução:**

- Analfabeto(a)
- Fundamental incompleto
- Fundamental completo
- Médio incompleto
- Médio completo
- Superior incompleto
- Superior completo
- Prefiro não responder

**Raça/Cor:**

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela

- Indígena
- Prefiro não responder

**Gênero:**

- Mulher cis
- Mulher trans
- Homem cis
- Homem trans
- Não binário
- Prefiro não responder

**Orientação sexual:**

- Heterossexual
- Homossexual
- Bissexual
- Outro: \_\_\_\_\_
- Prefiro não responder

**Quantidade de filhos:**

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

**Bairro de residência:** Campo aberto

**Possui alguma deficiência?**

- Não
- Sim - Qual? \_\_\_\_\_

**Você gostaria de receber atualizações e convites sobre essa e outras atividades relacionadas à mobilidade urbana no município?**

- Sim
- Não

## B - Termo de consentimento livre e esclarecido

Concordo em participar, como voluntário(a), da pesquisa que tem como responsáveis Tainá Bittencourt e Haydée Svab, especialistas contratadas pela Frente Nacional de Prefeitos, no contexto do Projeto **AcessoCidades**. As especialistas podem ser contatadas pelos endereços de e-mail [taina.bittencourt@fnp.org.br](mailto:taina.bittencourt@fnp.org.br) e [hsvab@hsvab.eng.br](mailto:hsvab@hsvab.eng.br).

Tenho ciência de que o estudo tem em vista a realização de entrevistas e grupos de discussão para o planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana no meu município e que a minha participação se dará através da presença em grupo focal que será integralmente gravado, podendo ser transcrita ou não, para posterior análise dos dados e produção de relatório.

Tenho ciência de que trechos da minha participação no grupo focal poderão constar em material a ser divulgado (online e/ou impresso), em conjunto com outras informações levantadas, bem como em pesquisas decorrentes deste trabalho.

Se desejado por mim, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser. Declaro ainda que não receberei nenhum pagamento por esta participação.

Entendo que caso eu deseje a minha identidade possa ser anonimizada e eu expresso isso claramente abaixo:

- Desejo que minha identidade seja anonimizada
- Não desejo que minha identidade seja anonimizada

**Consinto participar desse estudo e declaro ter recebido uma cópia deste termo de consentimento.**

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da especialista

-----  
Cidade e data da pesquisa

## C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

### Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade O urbana

#### 0.1 Percepção sobre a formulação das políticas

Quais são os principais aspectos e critérios considerados para o planejamento de

0.1.a políticas de mobilidade e acessibilidade urbana?

0.1.a.i No planejamento de linhas e horários de transporte público?

0.1.a.ii Na decisão sobre infraestrutura viária?

0.1.a.iii Na requalificação de calçadas?

0.1.a.iv Na infraestrutura cicloviária e serviços de bicicleta?

0.1.a.v Na localização e qualificação dos equipamentos públicos?

São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento do transporte?

0.1.b.e (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)

São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento das políticas

0.1.b.i setoriais? (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)

0.1.c Como são priorizadas as ações a serem realizadas?

0.1.c.i E os locais que receberão as intervenções?

### 1 Eixo temático raça/cor

#### 1.1 Sobre a abordagem de raça/cor no desenvolvimento de projetos

Você considera necessária uma abordagem de raça/cor em relação às políticas públicas

1.1.a e/ou projetos desenvolvidos por vocês?

1.1.a.i Por que essa abordagem de raça/cor é ou não necessária?

De que maneira específica vocês consideram a abordagem de raça/cor dentro dos

1.1.b projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na

1.1.c implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de raça/cor?

E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação de ações com

1.1.d abordagem de raça/cor?

Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas não-brancas

1.1.e em Contagem?

1.1.e.i Por que sim ou por que não?

1.1.e.ii Existem locais ou elementos mais seguros ou inseguros para as pessoas não-brancas?

1.1.e.ii.1 Pontos de parada?

1.1.e.ii.2 Ônibus urbanos/metropolitanos?

1.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

1.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

## **1.2 Sobre o registro e encaminhamento de casos de racismo / injúria racial**

É feito o registro de casos de racismo / injúria racial que ocorrem dentro do sistema de

1.2.a transporte?

1.2.a.i Se sim, como é o processo de registro?

1.2.a.ii Se não, por que esse registro não é feito?

1.2.b Existe um protocolo de atendimento à vítima? Se sim, como é?

1.2.b.i Caso o protocolo exista, vocês sabem se ele é corretamente aplicado?

1.2.c As equipes em campo são capacitadas sobre como agir em casos de injúria racial?

É feito o acompanhamento das pessoas que cometeram o ato de racismo / injúria

1.2.d racial? Como?

1.2.e São formuladas estatísticas sobre o assunto? Como?

1.2.e.i São divulgadas estatísticas sobre o assunto? Onde?

A organização utiliza essas estatísticas no planejamento e implementação de

1.2.d.ii medidas?

## **2 Eixo temático gênero**

### **2.1 Sobre a abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos**

Você considera necessária uma abordagem de gênero em relação às políticas públicas

2.1.a e/ou projetos desenvolvidos por vocês?

2.1.a.i Por que essa abordagem de gênero é ou não necessária?

De que maneira específica vocês consideram a abordagem de gênero dentro dos

2.1.b projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na

2.1.c implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de gênero?

E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades

enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação ações com abordagem

2.1.d de gênero?

Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas e para as

2.1.e mulheres e pessoas LGBTQIA+ em Contagem?

2.1.e.i Por que sim ou não?

2.1.e.ii Existem locais ou elementos mais seguros ou inseguros para as pessoas não-brancas?

2.1.e.ii.1 Pontos de parada?

2.1.e.ii.2 Ônibus urbanos/metropolitanos?

2.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

2.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

## **Sobre o registro e encaminhamento de casos de assédio / abuso / 2.2 importunação sexual**

- 2.2.a É feito o registro de casos de assédio / abuso / importunação sexual?
  - 2.2.a.i Se sim, como é o processo de registro?
  - 2.2.a.ii Se não, por que esse registro não é feito?
- 2.2.b Existe um protocolo de atendimento à vítima? Se sim, como é?
  - 2.2.b.i Caso o protocolo exista, vocês sabem se ele é corretamente aplicado?
  - 2.2.c As equipes em campo são capacitadas sobre como agir em casos de assédio?
  - 2.2.d É feito o acompanhamento dos agressores? Como?
  - 2.2.e São formuladas estatísticas sobre o assunto? Como?
    - 2.2.d.e.i São divulgadas estatísticas sobre o assunto? Onde?

A organização utiliza essas estatísticas no planejamento e implementação de
    - 2.2.e.ii medidas?

### **3 Eixo temático classe social**

#### **3.1 Sobre a abordagem de classe no desenvolvimento de projetos**

Você considera necessária uma abordagem que considere as desigualdades socioeconômicas em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por

- 3.1.a vocês?
  - 3.1.a.i Por que essa abordagem de desigualdades socioeconômicas é ou não necessária?

De que maneira específica vocês consideram as desigualdades socioeconômicas
  - 3.1.b existentes nos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na implementação de políticas públicas e projetos que considerem as desigualdades
  - 3.1.c socioeconômicas existentes?

E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação de ações que
  - 3.1.d considerem as desigualdades socioeconômicas existentes?

#### **3.2 Sobre restrições de acesso por motivos financeiros**

Como é definida a política tarifária? Em especial, a tarifa pública para os diferentes

- 3.2.a perfis de pessoas usuárias
  - 3.2.b Há algum tipo de estudo indicando a demanda de passageiros que deixam de usar transporte público coletivo (ou acessar serviços) por restrições financeiras?
    - 3.2.b.i Se sim, quem é essa demanda? Ela é espacializada? Onde se concentra?

Você sabe se são usados indicadores para aferir a qualidade do serviço de transporte
    - 3.2.c público coletivo prestado?

Se sim, quais são esses indicadores? Eles são desagregados por região ou perfil de
    - 3.2.c.i pessoa usuária?

3.2.d Como você avalia o custo da passagem?

Você considera que o custo da passagem é impeditivo para realizar alguma atividade

3.2.d.i no município ou em municípios vizinhos?

#### **4 Impasses, impressões e próximos passos**

Quais os planos futuros da organização para lidar com estes temas (raça/cor, gênero e

4.a classe socioeconômica)?

Existem métodos de coleta e análise de dados desagregados por classe social, raça/cor

4.b ou gênero?

4.b.i Se existem esses métodos, onde essa desagregação existe:

4.b.i.1 Na sistematização de queixas e sugestões?

4.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

4.b.i.3 Em pesquisas de mobilidade urbana/origem-destino?

4.b.i.4 Nos dados de bilhetagem eletrônica

4.b.I Se não existem esses métodos, há planos de adotá-los?

4.c Na sua visão, qual é o principal problema do sistema de transportes na cidade?

#### **5 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão**

##### **5.1 Macro-visão**

Qual é a visão da organização sobre questões de raça/cor no cotidiano de trabalho da

5.1.a organização e na estrutura?

Qual é a visão da organização sobre questões de gênero no cotidiano de trabalho da

5.1.b organização e na estrutura?

Qual é a visão da organização sobre desigualdades socioeconômicas no cotidiano de

5.1.c trabalho da organização e na estrutura?

##### **5.2 Contratação e retenção**

5.2.a Como são anunciadas as vagas de trabalho/contratações disponíveis?

5.2.a.i Há algum tipo de busca ativa ou política afirmativa para contratação de profissionais:

5.2.a.i.1 não-brancos?

5.2.a.i.2 mulheres?

5.2.a.i.3 transsexuais?

5.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

5.2.a.ii Há algum outro tipo de busca ativa ou política afirmativa para contratação?

O setor de RH/concursos recebe algum tipo de treinamento sobre contratação

5.2.b sensível à questões de inclusão e diversidade?

5.2.b.i *Se a resposta anterior for sim: Este treinamento aborda questões:*

5.2.b.i.1 étnico-raciais? Se sim, como?

- 5.2.b.i.2 de gênero? Se sim, como?
- 5.2.b.i.3 de desigualdade socioeconômica? Se sim, como?
- 5.2.b.i.4 de diversidade sexual? Se sim, como?
- 5.2.b.i.5 de inclusão de pessoas com deficiência? Se sim, como?

A sua organização possui algum mecanismo que limite a diferença entre menores e maiores remunerações da organização?

5.2.c A sua organização conta com licença maternidade e paternidade? De quanto tempo cada?

5.2.d Há algum tipo de programa de progressão de carreira e retenção de talentos na sua organização?

5.2.e.i Há algum com enfoque étnico racial?

5.2.e.ii Há algum com enfoque em mulheres?

5.2.e.iii Há algum com enfoque em mães?

5.2.e.iv Há algum com enfoque em pessoas de baixa renda?

### **5.3 Estrutura normativa**

A sua organização promove ou recebe algum treinamento relacionado à igualdade de oportunidades e comportamentos adequados no local de trabalho?

5.3.a E em relação ao planejamento e operação do transporte, existe algum treinamento para abordar questões de classe, raça e gênero?

5.3.b A sua organização tem um código de conduta, código de ética ou política de Diversidade?

5.3.b.i Quais documentos-diretrizes?

5.3.b.ii Quais são os comportamentos esperados a partir desses documentos?

5.3.c Assédios moral e sexual são considerados um problema dentro da sua organização?

Há um mecanismo de denúncia de casos de assédio / abuso / importunação sexual na sua organização?

5.3.d.i Como funciona esse mecanismo ou protocolo?

5.3.d.ii Como são realizadas as denúncias? Garantem a confidencialidade/anonimidade das pessoas envolvidas?

São instaurados inquéritos e processos administrativos decorrentes das denúncias?

5.3.d.iii Como? Esses protocolos e procedimentos são de amplo conhecimento dos(as) funcionários(as)?

5.3.d.iv Vocês têm acesso aos números referentes às ocorrências e tipos de violência que ocorrem? Podem compartilhar conosco?

## **6 Atuação específica**

### **6.1 Raça/cor**

Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade

6.1.a auxilie na promoção da igualdade racial?

6.1.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

6.1.b Vocês têm atuação conjunta com órgãos de segurança pública?

Para além da discriminação racial, existem outras demandas, necessidades e expectativas das pessoas negras em relação à mobilidade urbana que são tratadas ou

6.1.c discutidas no conselho?

6.1.c.I Existe alguma interseção com classe social e gênero?

## **6.2 Gênero**

Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade

6.2.a auxilie na prevenção ou no enfrentamento da violência contra a mulher?

6.2.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

6.2.b Vocês têm atuação conjunta com órgãos de segurança pública?

Para além da violência sexual, existem outras demandas, necessidades e expectativas das mulheres em relação à mobilidade urbana que são tratadas ou discutidas no

6.2.c comitê?

6.2.c.I Existe alguma interseção com classe social e raça?

## **6.3 Pessoas com deficiência**

Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade

6.3.a auxilie na defesa dos direitos das pessoas com deficiência?

6.3.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

6.3.b Existe alguma interseção com classe social, raça e gênero?

## **6.4 Colaborações**

Vocês são convidados a colaborar em projetos desenvolvidos por órgãos públicos/secretarias, especialmente aqueles relacionados à mobilidade urbana e

6.4.a acessibilidade?

Se sim, qual é a abordagem (social, racial, de gênero, PCD)? Consegue nos dar alguns

6.4.a.i exemplos?

Se não, a qual fator atribui esses não-convites? É uma questão institucional? É um

6.4.a.ii desconhecimento da existência do Conselho/organização?

O que acha que ajudaria vocês a atuar de maneira mais transversal em relação aos

6.4.b projetos de outros órgãos/secretarias?

E com a sociedade civil? Há trabalho conjunto nos campos de mobilidade urbana e

6.4.c acessibilidade?

## **6.5 Funcionárias e funcionários**

6.5.a Qual é a proporção estimada de mulheres motoristas?

6.5.b Existe busca ativa por motoristas mulheres? Se sim, como é feita?

Como são tratados os casos de racismo / injúria racial em que a vítima é um(a)

6.5.c funcionário(a) e a pessoa agressora um(a) passageiro(a)?

Como são tratados os casos de assédio / abuso / importunação sexual em que a vítima 6.5.d é um(a) funcionário(a) e a pessoa agressora um(a) passageiro(a)?

## **6.6 Políticas setoriais**

Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade 6.4.a auxilie no acesso da população ao serviços?

6.6.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade 6.4.b auxilie na eficiência ou qualidade de prestação dos serviços?

6.4.b.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

## **6.7 Legislativo**

Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as 6.7.a pessoas não-brancas?

Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as 6.7.b mulheres?

Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as 6.7.c pessoas mais pobres?

Vocês verificam dificuldades para a implementação de leis relacionadas a essas 6.7.d questões?

6.7.d.i Quais?

## **7 Vivências**

7.1 Complete a frase: eu seria mais feliz em Contagem se...

## D - Roteiro base dos grupos focais

### 1 - Recepção e apresentação

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Agradecimentos, apresentações e acordos	<u>Previsão de duração:</u> de 5 a 10 minutos
<u>Objetivo:</u> Apresentação das facilitadoras, do tema e do motivo do encontro, além de tecer acordos sobre ordem e sinalização de fala.	<u>Observações:</u> Este é também o momento de sinalizar a necessidade de construirmos um espaço seguro e confidencial de partilha, tanto por parte das pesquisadoras quanto das pessoas presentes e que jamais qualquer fala será associada com a identidade das participantes
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Atividade quebra-gelo	<u>Previsão de duração:</u> de 5 a 10 minutos
<u>Objetivo:</u> As pessoas se conhecerem. Quando uma pessoa apresenta a outra, além de promover uma interação positiva entre participantes, a tendência é que a apresentação seja mais sucinta.	<u>Descrição:</u> - Cada pessoa coloca num post-it: Nome, ocupação, bairro que mora, se tem filhos. - Cada pessoa entrega o post-it para a pessoa da sua direita e esta apresenta a participante da esquerda.

### 2 - Mobilidade e Acessibilidade

<u>Atividade ou questão(ões):</u> O que vem à sua mente quando pensam/ouvem algo referente ao transporte municipal em Contagem?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Entrar no assunto mobilidade urbana captando as percepções macro, sem qualquer direcionamento anterior.	<u>Descrição:</u> Anotar num post-it (de preferência de cor diferente do anterior) uma palavra ou uma frase e depois cada pessoa lê, em roda.
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Qual o meio de transporte que você mais usa?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos

<u>Objetivo:</u> Ter uma visão geral de como as pessoas do grupo se locomovem.	<u>Descrição:</u> A facilitadora menciona alguns modos de transporte e as pessoas levantam a mão se utilizam aquele modo (A pé, Bicicleta, Ônibus, Automóvel próprio, Táxi ou aplicativos, Motocicleta, Outros)
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Por que escolheu estes modos? Você gostaria de se locomover de outra forma? Se sim, qual?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Captar eventuais nuances e especificidades e desejos de mudança.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Quais os maiores desafios ao se mover/transportar em Contagem?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Debater sobre os principais problemas que as pessoas sentem ao se deslocar na cidade.	<u>Observações:</u> Caso haja um silêncio muito longo ou esse assunto não saia naturalmente no grupo, pode-se provocar com exemplos como: falta de infraestrutura como calçadas/ciclovias, falta de opções de transporte, baixa qualidade do transporte público, etc.

### 3 - Padrões de deslocamento

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Quanto tempo leva para chegar na sua principal tarefa do dia (da sua casa até o trabalho, compras, escola etc.)	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender se o tempo do trajeto é algo impactante nas vidas das pessoas, em que situações e porque.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Do momento que vocês saem de casa até seu retorno, costumam realizar outras paradas entre sua casa e o destino final ou vice-versa? Como mercado, farmácia, comércio, entre outros? Vocês costumam acompanhar alguém (um parente, vizinhos, amigos, outros) em algum deslocamento cotidiano?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos

<u>Objetivo:</u> Mapear realização e percepções associadas às atividades do cuidado.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> É diferente sair de manhã / de tarde / de noite ? Por quê?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do dia, em especial no que tange à segurança.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Como avaliam o custo da passagem? Quanto gastam por mês? O custo da passagem é impeditivo para realizar alguma atividade no município ou em municípios vizinhos? Quais as estratégias você utiliza, tendo em vista o custo? (trocar de modo de transporte, não viajar, etc.)	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender melhor o impacto dos gastos com transporte na vida das pessoas, seu orçamento doméstico e se a falta de disponibilidade financeira para arcar com esse custo limita as suas atividades de alguma forma.	

#### 4 - Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Há algum tipo de espaço, área da cidade, que faça você desviar o caminho? Por quê?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções ao longo do espaço urbano, em especial no que tange à segurança.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Sente-se segura/o quando está se deslocando? Caminhando, no ponto de ônibus, dentro do ônibus, no carro, na bicicleta, etc.?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções de segurança nos sistemas de transporte, em especial considerando o modo em que se encontra.	

[Para os grupos focais com enfoque em gênero]

<u>Atividade ou questão(ões):</u>	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos
-----------------------------------	---

<p>Você conhece alguém que já sofreu assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?</p>	
<p><u>Objetivo:</u> Compreender a percepção acerca de casos de assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público no que tange à ocorrência, reação e possível acolhimento.</p>	<p><u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre assédio, abuso ou importunação sexual, pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma mulher ser importunada, com cunho sexual.</p>

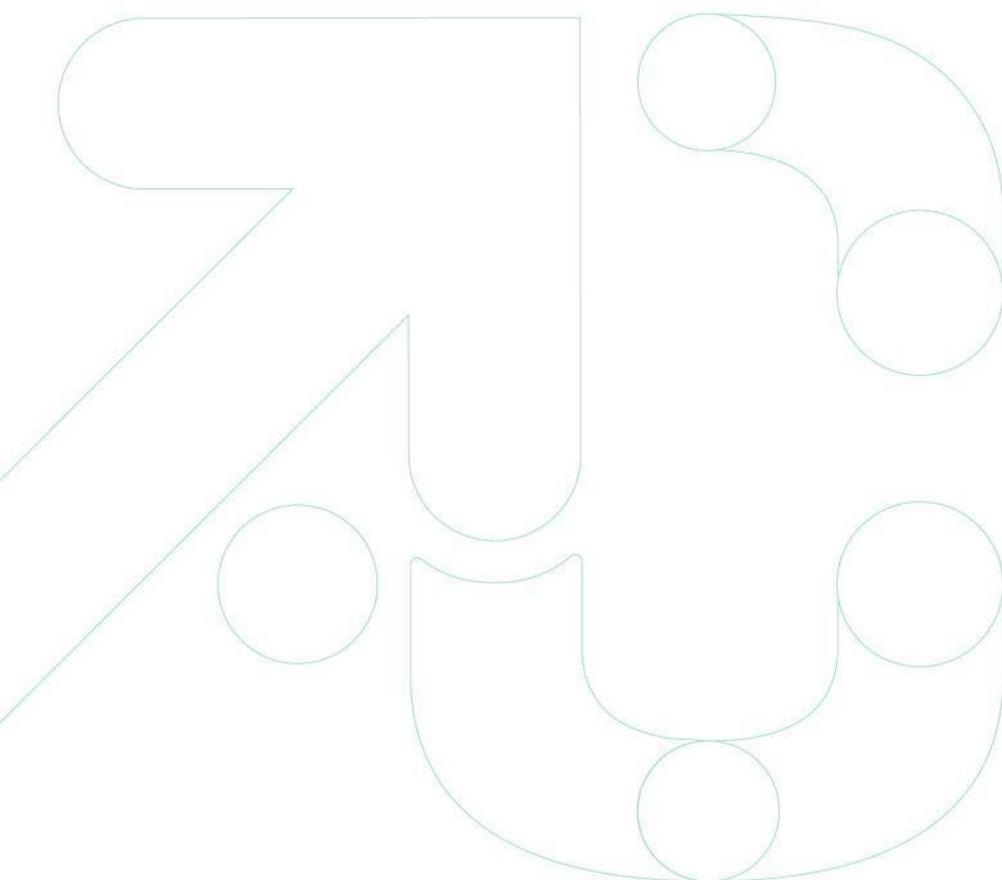
[Para os grupos focais com enfoque em raça/cor]

<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu racismo ou injúria racial no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> 10 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do espaço, em especial no que tange à segurança.</p>	<p><u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre racismo e injúria racial<sup>3</sup> pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma pessoa ser ofendida a partir de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem.</p>

## 5 - Fechamento

<sup>3</sup> “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém se valendo de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem, o crime de racismo atinge uma coletividade indeterminada de indivíduos, discriminando toda a integralidade de uma raça. Ao contrário da injúria racial, o crime de racismo é inafiançável e imprescritível.” (CNJ, 2005)

<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> Complete a frase: Eu me sentiria mais feliz e segura/o na cidade se...</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> de 5 a 10 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Expressar e projetar vontades e sonhos, mobilizando cenários ligados à esperança futura.</p>	<p><u>Descrição:</u> Anotar num post-it de outra cor (diferente dos anteriores) - quem quiser pode ler, mas o mais importante é recolher os post-its ao final para podermos fazer uma nuvem de palavras.</p>



## E - Materiais de comunicação

### Card convite para a oficina: instituições parceiras via whatsapp

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos  
convidam para oficina participativa:

**ACESSO CIDADES**

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data:** 08 de Fevereiro

**Horário:** 09h

**Local:** Transcon - Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial

**Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Contagem/MG**

**Perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana**

\* Participe da oficina aberta e contribua com suas experiências e perspectivas diversas!

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:

Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS** **PREFEITURA DE CONTAGEM**

Cofinanciamento:

\*Contribua com a construção de uma cidade mais acessível e menos desigual\*

A prefeitura de Contagem/MG convida a todas e todos para discutir pontos importantes para a elaboração do plano de mobilidade urbana da capital. A programação da oficina contempla apresentação do diagnóstico de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, elaborado exclusivamente para o município, além de um debate sobre perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 08 de fevereiro

Horário: 09h

Local: Sede da Transcon, na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem/MG

Programação completa no link: <https://tinyurl.com/yckk8jj2>

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Contagem com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

Esperamos você!

## **Ofício convite para a oficina: instituições parceiras via e-mail**

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de Contagem, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXXX para participar da primeira edição de atividades presenciais do Projeto AcessoCidades: planejando políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Entre as ações do projeto, está o apoio à revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem, no sentido de incorporar objetivos e estratégias que contribuam para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero.

Dada a importância da PARCEIRO X para a pauta da mobilidade urbana de Contagem, gostaríamos de convidá-la/o a contribuir com a oficina intersetorial e participativa para a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Contagem e a discussão de perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana.

A oficina será realizada no dia 08 de fevereiro de 2023, entre às 9h e 17h, na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon), na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG, 32210-180.

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/yckk8jj2>.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

Nós incentivamos a paridade de gênero e raça, assim, gostaríamos de contar com seu apoio na indicação prioritária de mulheres e pessoas não brancas para o evento.

## Card convite para a oficina: secretarias e órgãos municipais via whatsapp

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos  
convidam para oficina participativa:

**ACESSO CIDADES**  
**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data:** 08 de Fevereiro  
**Horário:** 09h  
**Local:** Transcon - Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial

\* Participe da oficina aberta e contribua com suas experiências e perspectivas diversas!

Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Contagem/MG

Perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:

Rerealização: **ACESSO CIDADES** **FNP FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS** **PREFEITURA DE CONTAGEM**

Cofinanciamento: **UNião Europeia**

\*Participe de oficina sobre redução de desigualdades na mobilidade urbana\*

A Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem convida a todas e todos para participar de uma oficina intersetorial e participativa sobre mobilidade e acessibilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero.

O evento tem como objetivo dar início à discussão sobre a elaboração do plano de mobilidade urbana de Contagem e contará com a apresentação do diagnóstico de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, elaborado exclusivamente para o município, além de um debate sobre perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 08 de fevereiro  
Horário: 09h

Local: Sede da Transcon, na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG  
Programação completa no link: <https://tinyurl.com/yckk8jj2>

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Contagem com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

Esperamos você e a sua equipe!

## Ofício convite para a oficina: secretarias e órgãos municipais via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,

A Prefeitura de Contagem, por meio da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXXX para participar da primeira edição de atividades presenciais do Projeto AcessoCidades: planejando políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Desde 2021, nosso município tem participado de iniciativas realizadas no âmbito do projeto, tais como trocas de experiências nacionais e internacionais e visitas técnicas. Dado o elevado grau de engajamento de Contagem, fomos selecionadas, junto a outras 10 cidades brasileiras, para um apoio técnico para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana

Dada a importância da Secretaria X para a pauta da mobilidade urbana de Contagem, gostaríamos de convidá-la/o a contribuir com a oficina intersetorial e participativa para a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero de Contagem e a discussão de perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana.

A oficina será realizada no dia 08 de fevereiro de 2023, entre às 9h e 17h, na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon), na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG, 32210-180.

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/yckk8jj2>.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

Nós incentivamos a paridade de gênero e raça, assim, gostaríamos de contar com seu apoio na indicação prioritária de mulheres e pessoas não brancas para o evento.

## Card convite para a oficina: sociedade via redes sociais

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:

**ACESSO CIDADES**

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!**

Contribua na construção de ações de mobilidade que atendam às necessidades e demandas de todas e todos.

**Participe!**

**Data e hora da oficina:**  
08/02, às 09h

**Local:** Transcon - Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:



Realização:



Cofinanciamento:



participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

No dia 8 de fevereiro, das 09 às 17h, a prefeitura de Contagem realizará uma oficina participativa sobre mobilidade urbana, com o objetivo de dar início à discussão sobre elaboração do plano de mobilidade urbana. O evento contará com a apresentação do diagnóstico de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, elaborado exclusivamente para o município, além de um debate sobre perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais. Essa oficina é resultado de uma parceria de Contagem com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos

## Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:



**ACESSO CIDADES**

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data e Hora:**  
08/02 às 9h às 17h

**Local:** Espaço Encontro (tenda da Prefeitura) Praça Tancredo Neves, 200, Bairro Camilo Alves

**Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!**

Contribua na construção de um plano de mobilidade que atenda às necessidades da população de Contagem/MG

▶▶ ▶ Participe do planejamento de ações que melhorem a mobilidade da sua cidade

Aponte a câmera do celular para o QRCode para acessar a programação completa:



Programação resumida:

- ✕ Manhã: apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero
- ✕ Tarde: discussão das perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:



Realização:



Cofinanciamento:



## Card convite para os grupos focais: instituições parceiras via whatsapp

Prefeitura de Contagem e Frente Nacional de Prefeitos convidam para grupos focais:

**ACESSO CIDADES**

**Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis**

**Data: 06/02**  
**Grupos de gênero: 9h ou 11h**  
**Grupos de raça: 14h ou 16h**  
**Local: Transcon Contagem - Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial.**

**Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!**

Contribua na revisão do plano de mobilidade de Contagem/MG

▶ Serão realizados grupos de discussão focados em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos.

Aponte a câmera do celular para o QRCode para se inscrever:

- ✘ Manhã: mobilidade e gênero  
Opções às 9h ou 11h
- ✘ Tarde: mobilidade e raça  
Opções às 14h ou 16h

A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e aos objetivos de desenvolvimento sustentável:



Realização:



Cofinanciamento:



Essa oficina é resultado de uma parceria de Contagem com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

No dia 6 de fevereiro, a prefeitura de Contagem realizará grupos de discussão sobre mobilidade, gênero e raça, com o objetivo de coletar insumos para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana. Serão realizados dois grupos (manhã e tarde), focados em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos. Venha contribuir para a melhoria da mobilidade urbana de Contagem!

O local onde ocorrerão as discussões é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche. Para se inscrever em um dos grupos focais disponíveis, acesse: <https://bit.ly/3jgtQ64>

Essa oficina é resultado de uma parceria de Contagem com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

## Ofício convite para os grupos focais: instituições parceiras via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de Contagem/MG em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXXX para participar da primeira edição de atividades presenciais do Projeto AcessoCidades: planejando políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Entre as ações do projeto, está o apoio à revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Contagem/MG, no sentido de incorporar objetivos e estratégias que contribuam para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero.

Dada a importância da PARCEIRO X para a pauta da mobilidade urbana de Contagem, gostaríamos de convidá-la/o a contribuir com os grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça, a serem realizados no dia 06 de fevereiro de 2023. Você pode se inscrever e selecionar o grupo e horário de sua preferência nesse [link](#).

A atividade será realizada na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon), na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG, 32210-180.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

Nós incentivamos a paridade de gênero e raça, assim, gostaríamos de contar com seu apoio na indicação prioritária de mulheres e pessoas não brancas para o evento.

## Release para a mídia pré-evento

Plano de mobilidade urbana de Contagem será construído com participação popular

*FNP vai contribuir na elaboração da política pública visando a redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero*

Contagem vai sediar a primeira edição das atividades presenciais do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 06 e 09 de fevereiro, a equipe técnica da associação de municípios estará na capital tocantinense propondo soluções de planejamento para tornar as políticas de mobilidade urbana da cidade mais equitativas e sustentáveis.

Prevendo ações de acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero, um dos diferenciais da iniciativa é a inclusão da sociedade no processo. Com atividades participativas, a população será ouvida e convidada a contribuir.

A programação também prevê uma oficina de apresentação de diagnósticos de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero e a discussão de referências nacionais e internacionais para o planejamento da mobilidade urbana. Visando analisar padrões de mobilidade e acessibilidade nos serviços públicos oferecidos por Contagem, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos tiveram início ainda em 2022.

A oficina será realizada no dia 08 de fevereiro de 2023, entre às 9h e 17h, na sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon), na Av. Babita Camargos, 1295 - 2º Andar - Cidade Industrial, Contagem - MG, 32210-180.

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/yckk8jj2>.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, para contribuir na qualificação de políticas de mobilidade urbana como ferramentas para o desenvolvimento urbano sustentável. A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e está diretamente relacionada aos seguintes objetivos de desenvolvimento sustentável:



## F - Principais problemas na mobilidade urbana de Contagem

Temas	Macro-problema	Problemas / desafio	Quantidade de votos
Transporte público	Tempo alto de deslocamento	Tempo de deslocamento	
Transporte público	Tempo alto de deslocamento	Tempo nas viagens	
Transporte público	Tempo alto de deslocamento	Tempo excessivo de viagens	1
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Priorizar o uso do transporte coletivo	4
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Priorizar uso do transporte coletivo	1
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Priorizar ônibus	1
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Sistema único de transporte público	
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Propor melhoria ao transporte de passageiros de forma regionalizada	
Transporte público	Falta de priorização do transporte público	Políticas de subsídios ao transporte público	2
Transporte público	Frota insuficiente	Faltam ônibus	
Transporte público	Frota insuficiente	Ausência de frotas	
Transporte público	Frota insuficiente	Quantidade de veículos	1
Transporte público	Ônibus lotados	Transporte lotado	1
Transporte público	Ônibus lotados	Mais ônibus em horário de pico para evitar superlotação	
Transporte público	Ônibus lotados	Superlotação do transporte público	3
Transporte público	Ônibus lotados	Poucos veículos para a demanda	
Transporte público	Baixa frequência dos ônibus	Horários reduzidos	
Transporte público	Baixa frequência dos ônibus	Longo tempo de espera entre os horários de ônibus	
Transporte público	Baixa frequência dos ônibus	Ônibus não obedecem o quadro de horários	
Transporte público	Baixa frequência dos ônibus	Periferia isolada	

Transporte público	Baixa frequência nos finais de semana	Horários insuficientes dos ônibus nos finais de semana	2
Transporte público	Baixa frequência nos finais de semana	Ônibus não atende o lazer do trabalhador (domingo e feriado)	
Transporte público	Baixa frequência nos finais de semana	Horários reduzidos nos finais de semana	2
Transporte público	Falta de horários noturnos	Falta ônibus em circulação na madrugada	2
Transporte público	Falta de horários noturnos	Falta de ônibus no horário noturno	3
Transporte público	Falta de horários noturnos	ônibus noturno para periferia ter acesso, por exemplo, à UPA	1
Transporte público	Falta de horários noturnos	Transporte coletivo em boas condições e em mais horários	1
Transporte público	Linhas e itinerários	Falta linha de ônibus no bairro cinco	
Transporte público	Linhas e itinerários	Revisão de itinerários longos dos ônibus	4
Transporte público	Linhas e itinerários	Falta linhas circulares integrando as regionais	3
Transporte público	Linhas e itinerários	Acesso entre bairros	
Transporte público	Falta de integração no transporte público	Falta integração no sistema de ônibus	5
Transporte público	Falta de integração no transporte público	Ausência de integração temporal	1
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Conversa do sistema SIM com o metropolitano	
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Falta de integração com o metrô	5
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Abrangência pequena do metrô no município	
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Falta metrô até Betim	
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Falta de horário nos ônibus gerenciados pelo DER	1
Transporte público	Baixa integração metropolitana	Viabilizar recursos financeiros para investimentos em modos de transporte público regional	2
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Ônibus velhos	1

Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Conservação precária dos veículos	
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Conservação	
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Qualidade dos veículos	
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Melhor conservação dos ônibus	
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Ônibus sucateados e sem acessibilidade	3
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Carros sem manutenção	1
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Baixa qualidade da frota de ônibus	1
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Falta de manutenção e má conservação dos ônibus	4
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Qualidade dos veículos atuais/manutenção/condições péssimas	
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Frota antiga e sem manutenção	5
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Mais distante o bairro, pior o estado do ônibus	2
Transporte público	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Qualidade dos transportes	
Transporte público	Frota inadequada	Adequar o carro/bus conforme território (exemplo, ônibus em áreas onde tem grande declividade na via e sem raio de giro em ruas estreitas)	
Transporte público	Acessibilidade interna dos ônibus	Lugares reservados nos ônibus não são suficientes	
Transporte público	Acessibilidade interna dos ônibus	Melhorar a acessibilidade dos usuários de ônibus	
Transporte público	Catracas inadequadas	Catraca dupla dificulta passagem para pessoas com bolsas e crianças	
Transporte público	Catracas inadequadas	Catraca obsoleta	
Transporte público	Catracas inadequadas	Catraca indigna	2
Transporte público	Catracas inadequadas	A catraca interfere no uso, principalmente de mulheres que sempre carregam sacolas e afins	

Transporte público	Catracas inadequadas	Veículo não pensado para o usuário	
Transporte público	Tarifa elevada	Preço da passagem	
Transporte público	Tarifa elevada	Preço elevado da passagem	
Transporte público	Tarifa elevada	Preço da passagem é elevado	
Transporte público	Tarifa elevada	Passagens com valor alto	
Transporte público	Tarifa elevada	Subsídios das tarifas	6
Transporte público	Tarifa elevada	Alto custo de passagem	2
Transporte público	Tarifa elevada	Passagem cara	1
Transporte público	Tarifa elevada	Tarifa zero para a população carente nos FDS	4
Transporte público	Tarifa elevada	Bilhete único para fins de semana	4
Transporte público	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Dupla função do motorista (desumano)	8
Transporte público	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Despreparo dos motoristas e afins	
Transporte público	Falta de infraestrutura nos pontos de parada	Estrutura inadequada dos pontos de ônibus (sinalização, abrigos)	
Transporte público	Falta de infraestrutura nos pontos de parada	Ponto de ônibus mal iluminados e inseguros (mulheres)	1
Transporte público	Falta de infraestrutura nos pontos de parada	Mais acessibilidade nos pontos de ônibus	1
Transporte público	Falta de infraestrutura nos pontos de parada	Faltam abrigos acessíveis	
Mobilidade a pé	Falta de incentivos para mobilidade ativa	Implementar ações que beneficiam a mobilidade ativa	
Mobilidade a pé	Falta de incentivos para mobilidade ativa	Falta de estrutura viária que contempla a mobilidade ativa	
Mobilidade a pé	Falta de incentivos para mobilidade ativa	Falta de incentivo para locomoção a pé	
Mobilidade a pé	Falta de incentivos para mobilidade ativa	Falta de espaços para realizar caminhada	2
Mobilidade a pé	Falta de incentivos para mobilidade ativa	+ amor - motor	
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Má qualidade dos passeios/calçadas	2

Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Passeios irregulares	4
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Calçadas estreitas, ocupadas, e sem padronização	4
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Calçadas não acessíveis	6
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Calçadas em péssimo estado de conservação	
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Acessibilidade em calçadas e passeios para pessoas com mobilidade reduzida	1
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Acessibilidade não inclusiva para PCD, se agravando nas periferias	1
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Falta de passeio nas ruas	1
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Acessibilidade dos passeios	4
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Rampas de acessibilidade	2
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Qualidade das calçadas, sem acessibilidade	8
Mobilidade a pé	Má qualidade das calçadas	Falta de manutenção dos becos	2
Mobilidade a pé	Baixa iluminação pública	Iluminação nas ruas	
Mobilidade a pé	Baixa iluminação pública	Iluminação insuficiente nas vias gera insegurança para veículos e pedestres	2
Mobilidade a pé	Baixa iluminação pública	Ruas mal iluminadas - poda de árvores	
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Região do ressaca não tem acessibilidade de ciclovias para a área central de Contagem	1
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Ciclovias e transporte regional de qualidade	
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Falta de ciclovia	2
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Ciclovia + ciclofaixa + educação de motoristas	4
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Ausência de ciclovias e ciclofaixas	2
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Ausência de ciclovias e ciclofaixas	3

Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Inexistência de ciclovias	1
Mobilidade por bicicletas	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Implantação de ciclovia nas principais vias da cidade	8
Mobilidade por bicicletas	Falta de serviços de bicicleta	Bicicletas compartilhadas	1
Mobilidade por bicicletas	Falta de serviços de bicicleta	Falta de políticas cicloviárias	3
Mobilidade por bicicletas	Topografia acentuada	Topografia não ajuda	
Mobilidade por bicicletas	Topografia acentuada	Grande declividade nas vias	
Mobilidade por bicicletas	Topografia acentuada	Peças gráficas pela cidade	
Mobilidade por bicicletas	Baixa integração modal	Falta de variedade dos modais disponíveis	
Mobilidade por bicicletas	Baixa integração modal	Intermodal - Bicicletário nas estações do SIM com segurança	1
Mobilidade por bicicletas	Baixa integração modal	Intermodal - bicicleta no ônibus	1
Segurança pessoal	Insegurança	Insegurança no transporte	1
Segurança pessoal	Insegurança	Segurança nas ruas	1
Segurança pessoal	Insegurança	Insegurança nos pontos de ônibus	2
Segurança pessoal	Insegurança	Ausência de segurança no transporte	1
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Falta segurança para mulheres nos ônibus	2
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Violência contra a mulher, desrespeito, medo, cultura machista	1
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Falta de respeito com as mulheres trans e travestis, LGBTfobia	2
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Falta de segurança para as mulheres no transporte coletivo	2
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Parar fora do ponto após as 22h para garantir a segurança das mulheres	
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Vagões para mulheres	
Informação e participação	Falta de informação	Falta de informação dos horários de ônibus aos usuários	
Informação e participação	Falta de informação	Painel eletrônico somente nos ônibus da região central	

Informação e participação	Falta de informação	Falta informação nos abrigos	
Informação e participação	Falta de informação	Maior divulgação através das políticas públicas sobre funcionalidades do APP Siga Bus, inclusive sobre o alerta de importunação	
Informação e participação	Falta de diálogo institucional e participação social	Falhas comunicação e mobilização	2
Informação e participação	Falta de diálogo institucional e participação social	Comunicação institucional	1
Informação e participação	Falta de diálogo institucional e participação social	Ausência de diálogo com a população (horário das rotas)	
Informação e participação	Falta de diálogo institucional e participação social	Construir uma discussão nos temas de deslocamento	
Planejamento urbano e acessibilidade	Planejamento urbano	Planejamento urbanístico melhor	2
Planejamento urbano e acessibilidade	Planejamento urbano	Investir em programas - Urban 95	
Planejamento urbano e acessibilidade	Planejamento urbano	Falta fiscalização de posturas	3
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Falta alinhamento da saúde, educação, e transporte	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Igualdade de acesso para a população economicamente vulnerável	2
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Serviços públicos de difícil acesso para moradores dos bairros periféricos	1
Transporte motorizado individual	Emissão de poluentes	Grande emissão de poluentes no meio ambiente	
Transporte motorizado individual	Emissão de poluentes	Prioridades por modais sustentáveis nas obras	1
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Péssima qualidade dos asfaltos	
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Manutenção do pavimento	1

Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Melhoria na malha asfáltica de algumas regiões que estão em condições ruins de tráfego	
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Infraestrutura nas vias	1
Transporte motorizado individual	Vias estreitas	Vias estreitas	
Transporte motorizado individual	Vias estreitas	Vias estreitas	
Transporte motorizado individual	Vias estreitas	Vias estreitas	1
Transporte motorizado individual	Falta de conectividade e acessos viários	Desarticulação do sistema viário entre regionais	
Transporte motorizado individual	Falta de conectividade e acessos viários	Ausência de marginais nos principais corredores de tráfego	
Transporte motorizado individual	Falta de conectividade e acessos viários	Necessidade de racionalizar o uso da via	1
Transporte motorizado individual	Ações para segurança viária	Criar ações que acalmem o trânsito de veículos motorizados	
Transporte motorizado individual	Ações para segurança viária	Zona 30	
Transporte motorizado individual	Ações para segurança viária	Visibilidade de entrada e saída do fluxo	
Transporte motorizado individual	Falta de sinalização viária	Falta sinalização	
Transporte motorizado individual	Falta de sinalização viária	Sinalização de trânsito	
Transporte motorizado individual	Falta de sinalização viária	Sinalização viária	
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Educação para o trânsito	1
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Ausência de educação no trânsito	2
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Educação de trânsito na infância em parceria com a secretaria de educação	
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Desrespeito com as leis de trânsito	
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Promover mais políticas públicas de conscientização sobre a educação no trânsito em respeito ao pedestre	1

Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Educação dos condutores e usuários das vias	
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Reciclagem de motoristas	
Transporte motorizado individual	Falta de educação no trânsito	Conscientização da população	
Transporte motorizado individual	Congestionamento	Congestionamento de vias	
Transporte motorizado individual	Veículos abandonados	Veículos abandonados	
Transporte motorizado individual	Veículos abandonados	Carros abandonados nas ruas	
Transporte motorizado individual	Veículos abandonados	Veículos abandonados nas vias	1
Logística urbana	Logística urbana	Plano de logística urbano	2
Logística urbana	Logística urbana	Ausência de áreas específicas para a circulação de caminhões de carga	
Outros	Obras	Possibilidade de realização das obras fora do horário de pico	1
Outros	Processos licitatórios	Processos licitatórios	
Outros	Transporte alternativo	Falta de incentivo ao transporte alternativo	1
Outros	Transporte alternativo	Falta de transporte alternativo	1
Outros	Transporte alternativo	Transporte alternativo	
Outros	Transporte alternativo	Transporte coletivo além do ônibus	2

## G - Ideias para a mobilidade urbana de Contagem

Temas	Ações agregadas	Ação
Acessibilidade universal	Ampliação do programa sem limites com atendimentos aos finais de semana para lazer	Ampliação do programa sem limites com possibilidade de atendimentos aos finais de semana para lazer
Acessibilidade universal	Requalificação de calçadas e ônibus (com acessibilidade)	Adequação dos espaços urbanos (calçadas e vias) e dos veículos do transporte público
Acessibilidade universal	Requalificação de calçadas e ônibus (com acessibilidade)	Implantar acessibilidade nas vias e nos ônibus de forma em que o usuário acesse o transporte coletivo em nível de formas diversas
Acessibilidade universal	Requalificação de calçadas e ônibus (com acessibilidade)	Melhoria do acesso para pessoas com nanismo, obesidade e mobilidade reduzida
Campanhas de educação	Aumentar campanhas de educação e segurança	Aumentar campanhas de educação e segurança
Campanhas de educação	Campanhas de educação nas escolas (parcerias)	Parceria para campanhas de educação nas escolas
Capacitação e valorização profissional	Capacitação de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual e LGBTfobia	Treinamento de profissionais que irão lidar com vítimas de assédio, racismo, etc
Capacitação e valorização profissional	Capacitação de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual e LGBTfobia	Qualificação dos agentes operacionais do transporte nos temas racismo e LGBTfobia
Capacitação e valorização profissional	Capacitação de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual e LGBTfobia	Humanização dos agentes operacionais do transporte público
Capacitação e valorização profissional	Valorização e suporte aos funcionários do transporte público	Valorização e suporte aos funcionários do transporte público
Estrutura institucional	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão
Estrutura institucional	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	Chamamento público para participação de grupos variados e diversos, com foco no planejamento urbano

Estrutura institucional	Ampliação da discussão de mobilidade nos conselhos setoriais (Conselho LGBTQIA+, Conselho de Igualdade Racial e de Mulheres)	Levar a discussão de mobilidade para os conselhos existentes no município de Contagem (Conselho LGBTQIA+, Conselho de Igualdade Racial e de Mulheres, promovendo audiências públicas de acordo com o horário de folga)
Estrutura institucional	Criar fóruns e ambientes de discussão para pessoas pretas e LGBTQIA+ sobre planejamento	Criar fóruns e ambientes de discussões para pessoas pretas LGBTQIA+ opinarem sobre planejamento
Estrutura institucional	Diálogo contínuo com a população	Monitorar e implementar as necessidades da população
Estrutura institucional	Fortalecimento da representatividade dos conselhos	Participação ativa através dos conselhos para garantir a participação e ideias das pessoas
Estrutura institucional	Incentivar o diálogo entre os conselhos, em especial entre transporte e planejamento urbano	Incentivar o diálogo entre os diversos conselhos
Estrutura institucional	Incentivar o diálogo entre os conselhos, em especial entre transporte e planejamento urbano	Ouvir o conselho de transporte no planejamento urbano
Iluminação pública	Melhorar a iluminação pública	Melhorar a iluminação pública
Iluminação pública	Melhorar a iluminação pública	Melhoria na iluminação pública
Informação à população	Ampliar a divulgação do aplicativo siga bus	Divulgação do aplicativo siga bus para os usuários do transporte
Informação à população	Ampliar a divulgação do Decide Contagem	Ampliar a divulgação do Decide Contagem
Informação à população	Ampliar o siga bus para o nível metropolitano	Ampliar o siga bus para nível metropolitano
Infraestrutura e serviços ciclovários	Criação e ampliação de ciclovias	Investir na ciclovia
Infraestrutura e serviços ciclovários	Criação e ampliação de ciclovias	Criação de novas ciclovias
Infraestrutura e serviços ciclovários	Criação e ampliação de ciclovias	Ampliar ciclovias existentes
Infraestrutura e serviços ciclovários	Implantação de bicicletas compartilhadas integradas ao SIM	Bicicletas compartilhadas no sistema SIM

Infraestrutura e serviços cicloviários	Implantação de bicicletas compartilhadas integradas ao SIM	Implantação de ciclovias com acesso a bicicletas gratuitas
Legislação	Fortalecer o cumprimento das leis	Fazer valer as leis estaduais, municipais e federais que já pautam os temas de mobilidade equitativa e participativa para o público mencionado
Legislação	Lei da parada segura (embarque e desembarque fora do ponto)	Implementação do PL para que mulheres possam parar fora do ponto de ônibus nos horários noturnos
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Desenvolvimento de subcentralidades e fortalecimento dos serviços nas regionais	Desenvolvimento de subcentralidades e fortalecimento dos serviços nas regionais (ex: unidade de vizinhança qualificada)
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Promoção da acessibilidade urbana	Acessibilidade da mobilidade urbana, garantindo o livre acesso do IR e VIR
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Zonas 30 (tráfego calmo)	Zonas 30 - redução de velocidade em prol do pedestre
Política tarifária	Adotar novas formas de pagamento	Adotar novas formas de pagamento
Política tarifária	Ampliação das políticas tarifárias	Políticas tarifárias para o trabalhador
Política tarifária	Ampliação das políticas tarifárias	Tarifa Zero para casos específicos
Política tarifária	Ampliar a integração tarifária (incluindo metropolitano)	Mudança tarifária - Integração
Política tarifária	Ampliar a integração tarifária (incluindo metropolitano)	Estreitar relações de políticas de transporte metropolitano
Política tarifária	Meia tarifa ou tarifa zero aos finais de semana (família)	Passe livre para a família nos finais de semana (para ir a eventos em parques, praças, etc.)
Política tarifária	Meia tarifa ou tarifa zero aos finais de semana (família)	Ampliar meio passe para lazer e finais de semana
Política tarifária	Meia tarifa ou tarifa zero aos finais de semana (família)	Bilhete família aos finais de semana e feriados
Política tarifária	Tarifa zero em dias de grandes eventos	Ônibus gratuito no dia de grandes eventos no município
Política tarifária	Tarifa zero ou reduzida para desempregados	Cartão cidadão para desempregados
Política tarifária	Tarifa zero ou reduzida para pessoas de baixa renda	Tarifa Social

Política tarifária	Tarifa zero ou reduzida para pessoas de baixa renda	Passe livre para pessoas inscritas no CadÚnico obedecendo o critério de renda per capita
Política tarifária	Tarifa zero ou reduzida para pessoas de baixa renda	Viabilizar um cartão de uso contínuo/uso social (meia tarifa, tarifa zero, desconto família)
Política tarifária	Tarifa zero para acompanhantes de pessoas com doenças crônicas ou de longo prazo	Cartão de ônibus para acompanhante em caso de doença e tratamento de longo prazo
Política tarifária	Tarifa zero para gestantes	Passe livre para gestantes
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Definição de protocolos para acolhimento de vítimas de assédio e racismo	Definição dos protocolos para acolher vítimas de assédio, racismo, com fortalecimento por meio de leis e decretos
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Implantação do botão do pânico	Botão do pânico
Qualificação e fiscalização do transporte público	Ampliação das frequências dos ônibus nos grandes centros	Ônibus suplementares para deslocamento dos grandes centros
Qualificação e fiscalização do transporte público	Linhas específicas e com mais horários nos finais de semana	Ampliar viagens nos fins de semana e feriados
Qualificação e fiscalização do transporte público	Linhas específicas e com mais horários nos finais de semana	Linhas específicas para lazer aos finais de semana
Qualificação e fiscalização do transporte público	Ônibus noturno e de madrugada	Retorno do ônibus noturno (madrugada)
Qualificação e fiscalização do transporte público	Ônibus noturno e de madrugada	Ampliação dos horários para ônibus noturnos e de madrugada
Qualificação e fiscalização do transporte público	Ônibus noturno e de madrugada	Implantar rotas após a 00:00

Qualificação e fiscalização do transporte público	Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorias na qualidade do serviço a fim de atender com justiça as necessidades de cada um
Qualificação e fiscalização do transporte público	Qualificação e fiscalização do transporte público	Ampliação e qualificação para fiscalização do transporte público
Qualificação e fiscalização do transporte público	Remoção de catracas do transporte coletivo	Remoção de catracas do transporte coletivo
Qualificação e fiscalização do transporte público	Utilização de veículos menores (vans) para o transporte público em ruas estreitas	Adaptação de veículos para ruas estreitas
Requalificação de calçadas	Padronização e fiscalização das calçadas	Padronização de calçadas (Lei Municipal)
Requalificação de calçadas	Padronização e fiscalização das calçadas	Fiscalização do código de posturas para mesas e placas as calçadas
Requalificação de calçadas	Padronização e fiscalização das calçadas	Aumentar a segurança para o modal a pé (atuação intersetorial: obras, meio ambiente e posturas)
Requalificação de pontos de parada	Requalificação dos abrigos (com segurança, transparência, informação e wi-fi)	Implantar abrigos que forneçam segurança e comodidade para o usuário público diverso - processos informativos
Requalificação de pontos de parada	Requalificação dos abrigos (com segurança, transparência, informação e wi-fi)	Transparência nos pontos de ônibus
Requalificação de pontos de parada	Requalificação dos abrigos (com segurança, transparência, informação e wi-fi)	WIFI gratuito no transporte coletivo



# ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis  
e conectadas

Organização:



**CONFEDERACIÓN**  
Fondos de Cooperación y Solidaridad



**FNP** **FRENTE  
NACIONAL  
DE PREFEITOS**

Cofinanciador:



União Europeia