

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

Etapa qualitativa

Dourados/MS



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 Dourados

Mariana Souza Neto | Diretora-presidente da AGETRAN

Carolina Vera | Assistente administrativa da AGETRAN

*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

Introdução	4
1. Questionários em paradas de ônibus e terminais	6
1.1 Objetivos e metodologia	6
1.2 Recrutamento e seleção	6
1.3 Participantes	7
1.4 Roteiro	10
1.5 Destaques e principais resultados	10
2. Caminhadas Exploratórias	21
2.1 Objetivos e metodologia	21
2.2 Recrutamento e seleção	23
2.3 Participantes	23
2.4 Roteiro	23
2.5 Realização	25
2.6 Destaques e principais resultados	26
3 Oficina intersetorial e participativa	32
3.1 Objetivos e metodologia	32
3.2 Recrutamento e seleção	32
3.3 Participantes	33
3.4 Roteiro	36
3.5 Realização	37
3.6 Destaques e principais resultados	38
3.6.1 Protocolo contra o assédio sexual e injúria racial no transporte	38
3.6.2 Gestão de dados abertos	40
3.6.3 Pontos de parada	41
3.6.4 Intervenções viárias	42
Considerações finais	45
Referências	47
Apêndice	49
A - Roteiro dos questionários	49
B - Ficha guia de avaliação para caminhadas exploratórias	52
C - Ficha de participação	59
D - Notas atribuídas nas caminhadas exploratórias, item a item, por participante	61
E - Materiais de comunicação	75

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, 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, Johnston, 1985; Vasconcelos, 2012; Gonzalez et al, 2020).

As análises apresentadas neste documento referem-se à etapa qualitativa do diagnóstico de Dourados/MS, 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 Dourados/MS foram realizadas entre os dias 12 a 16 de fevereiro de 2023. Tendo como objetivo fornecer suporte técnico a intervenções urbanas decorrentes do Plano de Mobilidade Urbana já aprovado, com vistas à redução de desigualdades, foram aplicados **questionários** a pessoas usuárias do sistema de transporte público coletivo (ônibus) de Dourados e **caminhadas exploratórias** em dois locais que estão sendo considerados para a implementação de um corredor de ônibus. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Dourados 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 quatro seções principais, sendo: i) Questionários em paradas e terminais; ii) Caminhadas exploratórias; e iii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndices.

1. Questionários em paradas de ônibus e terminais

1.1 Objetivos e metodologia

Na etapa qualitativa será empregado mais de um método, sendo um deles a aplicação de questionários estruturados, com questões formalmente elaboradas numa sequência padronizada e pré-definida. O questionário conta com menor detalhamento das respostas e depende mais da compreensão e interpretação da pessoa entrevistada. Por outro lado, a coleta é mais rápida, há facilidade de alcançar uma amostra maior e geralmente quem responde fica menos inibido(a) em responder pela possibilidade do anonimato. Ainda, este método de coleta viabiliza múltiplos respondentes simultâneos, já que este instrumento de coleta de dados pode ser preenchido pelos próprios respondentes, o que torna a sua adoção como método bastante vantajoso na situação em que potenciais respondentes estão nas paradas de ônibus em número maior que o de pesquisadoras.

Os questionários foram elaborados por facilitadoras e pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe tendo como principal referência o Manual de Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus (Barcelos e Albuquerque, 2018). A aplicação foi feita por pesquisadores(as) que receberam orientações necessárias. Cada pesquisador(a) dispunha inicialmente de cerca de 30 questionários em papel para aplicar em passageiros(as) nas paradas/terminais e também tinha um questionário que ele(a) próprio(a) respondia avaliando as condições da parada em si, com um olhar mais técnico.

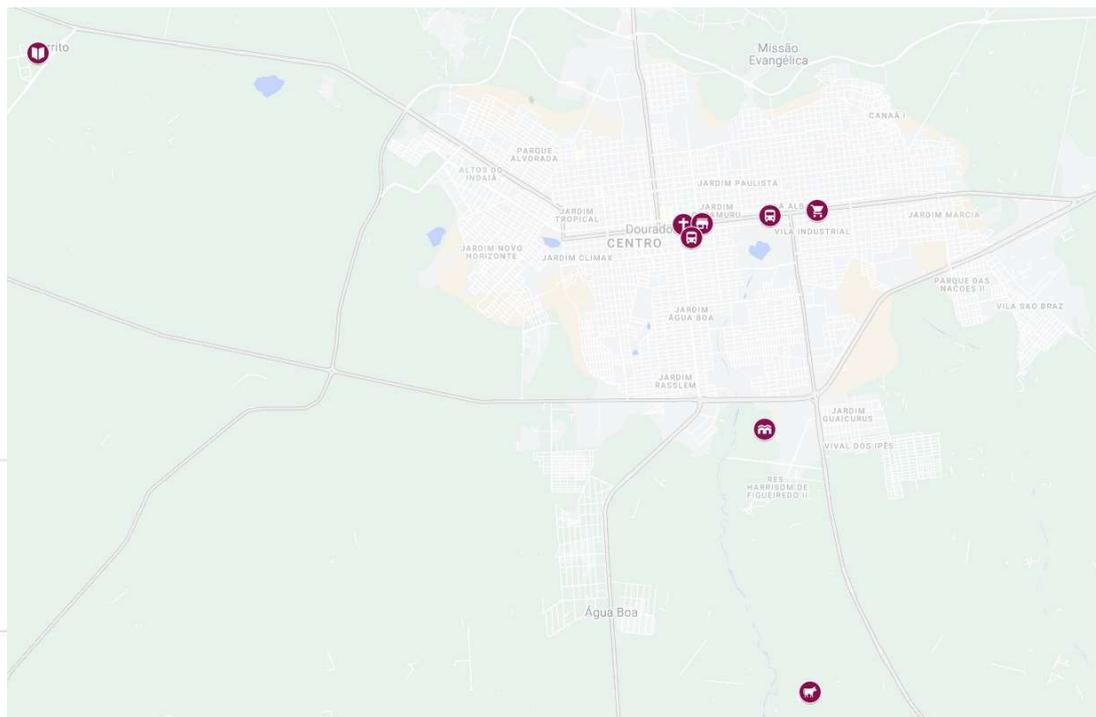
1.2 Recrutamento e seleção

Os(as) pesquisadores(as) foram, além das pesquisadoras contratadas pela Frente Nacional de Prefeitos, 5 pessoas do corpo técnico municipal indicadas pela Prefeitura de Dourados.

As pessoas respondentes foram aquelas que estavam presentes nos pontos de ônibus escolhidos e que aceitaram responder os questionários, no período em que foi aplicado. Tendo em vista contornar o viés de não-resposta causado pelo fato de que as pessoas recusariam responder por não saber se daria tempo de terminar antes de embarcar, flexibilizou-se o local da aplicação do questionário de forma que as pesquisadoras aplicavam a quem embarcou em determinada parada, mas foi permitido que preenchessem no interior do ônibus (em movimento ou não). Neste caso (preenchimento embarcado), que correspondeu a cerca de 16% do total de questionários, o(a) pesquisador(a) orientou o preenchimento das perguntas referentes à parada em que foi realizado o embarque.

Os questionários foram aplicados no dia 13/02/2023 entre 14h30 e 19h30 em oito paradas de ônibus no município de Dourados/MS, a saber: Atacadão, BRF, Cidade Universitária, Golfinho Móveis, Guaicurus Ildefonso, Igreja do Relógio, Rodoviária e Terminal de Transbordo (ver Mapa 1).

Mapa 01: Localização das paradas avaliadas



Fonte: elaboração própria.

1.3 Participantes

Foram recebidas 195 respostas válidas e o perfil médio de respondentes caracterizou-se por ser principalmente de mulheres cisgênero (51,8%), heterossexuais (68,2%), pessoas negras (50,8%), sem filhos (62,1%) com idade média de aproximadamente 32 anos e com pelo menos ensino médio completo (pouco mais de 61,5%). As Tabelas 01, 02 e 03 trazem mais detalhes do perfil da amostra pesquisada em relação a gênero, raça/cor, quantidade de filhos e orientação sexual.

Tabela 01: Distribuição de respondentes por gênero e raça/cor

Gênero Raça/cor	Amarela	Branca	Indígena	Parda	Preta	Não respondeu	Total
Homem cis	1	23	-	23	6	1	54
Homem trans	-	-	-	-	1	-	1
Mulher cis	2	43	5	39	9	3	101
Mulher trans	-	-	-	1	-	1	2
Pessoa não binária	-	1	-	1	-	-	2
Não respondeu	2	6	2	12	7	6	35
Total	5	73	7	76	23	11	195

Fonte: elaboração própria.

Em comparação à distribuição de raça/cor da população no geral, vale notar que, no conjunto das paradas avaliadas, a população indígena (3,6%) teve percentual aderente ao da população em geral (3,5%). Porém, percebeu-se mais pessoas negras, tanto pretas (com 11,8%) como pardas (com 39%) e menos pessoas brancas (37,4%) do que no perfil populacional do município - em que brancos(as) são 55,8%. Esse viés pode estar relacionado à maior utilização do transporte público coletivo por esse grupo social. Diariamente, os ônibus de Dourados transportam quase 10 mil passageiros, o que faz com que a amostra adotada aqui represente pouco mais de 2% do total de pessoas usuárias em um dia típico. No entanto, os dados de bilhetagem não permitem desagregar por gênero e raça.

Tabela 02: Distribuição de respondentes por quantidade de filho(a)(s)

Quantidade de filho(a)(s)	Total	%
Nenhum	121	62,1
1	23	11,8
2	24	12,3
3 ou mais	27	13,8
Total	195	100

Fonte: elaboração própria.

Tabela 03: Distribuição de respondentes por orientação sexual

Orientação sexual	Total	%
Heterossexual	133	68,2
Bissexual	12	6,2
Homossexual	11	5,6
Outras orientações	2	1,0
Não respondeu	37	19,0
Total	195	100

Fonte: elaboração própria.

O alto nível de escolaridade desta amostra já era esperado, dado que um dos oito pontos de ônibus avaliados foi dentro da Cidade Universitária (ver Tabela 04). O público deste ponto também introduz um perfil mais jovem e com menos filhos do que a média da população.

É importante registrar outros vieses de coleta percebidos no campo, a saber: (i) homens apresentaram maior recusa a responder o questionário, (ii) pessoas com menor grau de escolaridade recusaram mais frequentemente responder o questionário, ainda que a auto-resposta não fosse obrigatória e (iii) houve concentração das respostas “prefiro não responder” à questão sobre gênero em locais específicos, como a parada “Atacadão”, indicando que talvez nesses locais o(a) pesquisador(a) tenha falhado ao instruir as pessoas sobre os conceitos envolvidos (ver Tabela 05). Vieses semelhantes relativos à raça/cor não foram identificados (ver Tabela 06).

Tabela 04: Distribuição de escolaridade por parada de ônibus

Parada de ônibus Escolaridade	Ataca dão	BRF	Cid. Univer sitária	Golfi- nho Móveis	Guaicu- rus Ildefon- so	Igreja do relógio	Rodo- viária	Termi- nal de trans bordo	Total
Analfabeto(a)	4	-	-	1	-	1	1	1	8
Fundamental incompleto	5	3	-	-	8	-	4	10	30
Fundamental completo	3	4	-	-	2	3	2	3	17
Médio incompleto	1	1	-	2	2	1	1	7	15
Médio completo	2	4	4	6	7	9	2	8	42
Superior incompleto	3	1	18	15	3	12	-	9	61
Superior completo	-	-	4	2	1	5	-	5	17
Não respondeu	2	-	-	-	-	-	-	3	5
Total	20	13	26	26	23	31	10	46	195

Fonte: elaboração própria.

Tabela 05: Distribuição de gênero por parada de ônibus

Parada de ônibus Gênero	Ataca dão	BRF	Cid. Univer sitária	Golfi- nho Móveis	Guaicu- rus Ildefon- so	Igreja do relógio	Rodo- viária	Termi- nal de trans bordo	Total
Homem cis	2	4	13	5	7	15	-	8	54
Homem trans	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Mulher cis	3	8	11	18	12	15	3	31	101
Mulher trans	-	-	-	-	-	-	1	1	2
Pessoa não binária	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Não respondeu	15 (75%)	1 (8%)	2 (8%)	3 (11,5%)	4 (17,4%)	1 (3,23%)	3 (30%)	6 (13%)	35
Total	20	13	26	26	23	31	10	46	195

Fonte: elaboração própria.

Tabela 06: Distribuição de raça/cor por parada de ônibus

Parada de ônibus Escolaridade	Atacadão	BRF	Cid. Universitária	Golfinho Móveis	Guaicurus Ildefonso	Igreja do relógio	Rodoviária	Terminal de transbordo	Total
Amarela	2	-	1	1	-	-	1	-	5
Branca	4	3	13	13	8	9	2	21	73
Indígena	1	2	2	-	-	1	-	1	7
Parda	8	7	9	7	10	15	5	15	76
Preta	3	1	1	4	4	5	1	4	23
Não respondeu	2 (10%)	-	-	1 (3,9%)	1 (4,6%)	1 (3,2%)	1 (10%)	5 (10,9%)	11
Total	20	13	26	26	23	31	10	46	195

Fonte: elaboração própria.

1.4 Roteiro

O roteiro, apresentado na íntegra no Apêndice A, foi estruturado em duas partes. A primeira é voltada ao(à) pesquisador(a), ou seja, consiste num registro da chegada do(a) pesquisador(a) à parada de ônibus, seguida de avaliação das suas condições físicas considerando iluminação, visibilidade, disponibilidade de informação (sobre linhas e entorno), cobertura, assentos, acessibilidade e videomonitoramento.

A segunda parte é voltada a quem usa o transporte público por ônibus, ou seja, trata-se do questionário que será aplicado aos(às) passageiros(as). Este questionário tem dois blocos de perguntas sobre o transporte e um bloco de caracterização da pessoa respondente. O primeiro bloco de perguntas visa captar percepções de segurança, motivos de deslocamento e integração modal. O segundo bloco de perguntas é uma sequência de doze questões que avaliam o grau de satisfação, com escala Likert de 5 pontos, de atributos como acessibilidade, disponibilidade, confiabilidade, rapidez, lotação gasta, iluminação, limpeza, segurança contra racismo/injúria racial, segurança contra assédio/abuso/importunação sexual e segurança viária.

1.5 Destaques e principais resultados

Em relação aos principais resultados da avaliação das paradas pelos(as) pesquisadores(as), a quantidade mínima de pessoas variou de 0 a 35 (no terminal) e a máxima, entre 10 e 60 pessoas. Em metade das paradas foi indicado que havia iluminação funcionando, na outra metade foi indicado não ser possível avaliar (provavelmente por estar de dia). **Nenhuma parada indicou haver wifi, embarque em nível, videomonitoramento ou informação sobre o entorno.** Inclusive, quase não existem informações nas paradas (linhas, trajeto, tarifas, meios de pagamento, canais de reclamação ou denúncia) - quando há é apenas sobre linhas e trajetos, e somente no Terminal de transbordo. Em relação aos abrigos, 2 dos 8 avaliados (25%) não

contavam com cobertura para proteger de sol e de chuva e também não contavam com arborização e sombra. Estes abrigos foram o da BRF e da Guaicurus Ildefonso, todos afastados do centro. A parada de ônibus afastada do centro bem avaliada nesses quesitos foi apenas a da Cidade Universitária. A arborização devidamente pensada e cuidada traz sombra e auxilia no controle de microclima, mas podem atrapalhar o campo de visão de alguma forma, como foi sinalizado na parada da Igreja do relógio.

Embora 83.3% das paradas contassem com banco para sentar, 75% das respostas indicaram não ser confortáveis e inclusivos para diferentes corpos. Na maioria das paradas (62,5%) não há local protegido para pessoas com cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras, o que configura barreira de acessibilidade a pessoas com deficiência e pessoas cuidadoras (majoritariamente mulheres). Por fim, **apenas metade das paradas foram avaliadas como tendo área suficiente para embarque/desembarque e/ou com entorno acessível para pessoas com mobilidade reduzida**. Por observação também notou-se que no horário de pico os pontos ficam cheios (ver Foto 01) e que muitas pessoas vão de bicicleta até o Terminal de Transbordo, havendo demanda reprimida por bicicletário (ver Foto 02).

Foto 01: Pessoas aguardando em parada de ônibus



Fonte: elaboração própria.

Foto 02: Bicicletas presas às grades no Terminal de Transbordo



Fonte: elaboração própria.

Em relação aos principais resultados do questionário aplicado a passageiros(as), 86% foi aplicado ao público que estava embarcando/embarcado¹ no ônibus, e 14% a quem estava desembarcando. A Tabela 07 mostra que pouco mais da metade (55,4%) das pessoas chegou às paradas utilizando ônibus - um indicativo de alto índice de uso de mais de um ônibus nos deslocamentos cotidianos. Nota-se também que a grande maioria (70,8%) pretende seguir para seus destinos finais a pé, após o desembarque. Não houve grande variação dessas distribuições entre as paradas.

¹ Como no caso do preenchimento embarcado a orientação foi preencher o questionário em relação à parada em que foi realizado o embarque, os 16% dos questionários preenchidos por passageiros embarcados foram agregados na categoria embarcando.

Tabela 07: Modos antes e depois do ônibus, segmentado por quem embarque e desembarque

Modo	Modo antes do embarque		Modo após desembarque	
	Embarcando/ embarcado	Desembarcando	Embarcando/ embarcado	Desembarcando
A pé	64 (38,1%)	7 (25,9%)	119 (70,8%)	17 (63%)
De bicicleta	2 (1,2%)	6 (22,2%)	2 (1,19%)	4 (14,8%)
De carro / táxi	8 (4,8%)	1 (3,7%)	4 (2,38%)	-
De moto-táxi	1 (0,6%)	-	-	-
De ônibus	93 (55,4%)	13 (48,1%)	43 (25,6%)	6 (22,2%)
Total	168	27	168	27

Fonte: elaboração própria.

Uma parte do questionário buscou avaliar o grau de satisfação segundo 15 quesitos, a saber: acesso ao transporte, disponibilidade, confiabilidade, rapidez da viagem, lotação, gasto com transporte coletivo por ônibus, facilidade em pagar e recarregar o cartão transporte, informações sobre linhas e horários nas paradas, iluminação nas paradas, limpeza nas paradas e nos ônibus, segurança (contra roubos/furtos/agressões, contra racismo/injúria racial, contra assédio/abuso/importunação sexual e viária). A Tabela 08 traz detalhes da distribuição das respostas, de onde vale destacar que mais de 50% se declararam insatisfeitos(as) (pouco ou muito) em relação a 1/3 dos itens avaliados:

- Iluminação da parada de ônibus (64,7%)
- Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus (64,1%)
- Limpeza da parada de ônibus (61,5%)
- Lotação dos ônibus (59,4%)
- Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito (56,8%)

Há uma diferença de percepção entre homens (cis e trans) e mulheres (cis e trans) em relação a alguns aspectos do sistema de transporte público coletivo:

- **Lotação:** 70,43% deles declaram-se insatisfeitos (muito ou pouco) frente a 55,41% delas.
- **Disponibilidade dos ônibus:** 63,3% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 48,1% deles.
- **Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus:** 50,5% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 37% deles.
- **Acesso ao transporte:** 30,7% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 16,7% deles.

Tabela 08: Grau de satisfação de respondentes sobre quesitos de transporte coletivo por ônibus

Quesito avaliado	1 - Muito insatisfeito(a)	2 - Insatisfeito(a)	3 - Neutro(a)	4 - Satisfeito(a)	5 - Muito satisfeito(a)
Acesso ao transporte: facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais	15,1%	16,1%	32,3%	20,3%	16,1%
Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito	31,3%	25,5%	24,0%	9,9%	9,4%
Confiabilidade de chegada no horário previsto	19,8%	18,2%	26,6%	19,8%	15,6%
Rapidez da viagem	14,6%	16,7%	21,9%	25,0%	21,9%
Lotação dos ônibus	43,2%	16,1%	23,4%	9,4%	7,8%
Gasto com transporte coletivo por ônibus	16,2%	13,1%	35,6%	16,2%	18,8%
Facilidade em pagar o ônibus e recarregar o Cartão Transporte	16,2%	13,6%	20,9%	19,9%	29,3%
Informação sobre linhas e/ou horários que atendem a parada em que está	24,0%	15,6%	21,9%	15,1%	23,4%
Iluminação da parada de ônibus	47,9%	16,8%	13,2%	7,9%	14,2%
Limpeza da parada de ônibus	44,3%	17,2%	19,8%	7,3%	11,5%
Limpeza dos ônibus	16,1%	13,5%	28,6%	16,1%	25,5%
Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus	49,5%	14,6%	20,3%	7,3%	8,3%
Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus	31,3%	9,9%	26,6%	15,1%	17,2%
Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus	32,8%	15,6%	23,4%	12,0%	16,1%
Segurança em relação a sinistros/acidentes de trânsito na parada ou dentro do ônibus	28,6%	12,5%	29,2%	15,6%	14,1%
Satisfação geral com transporte coletivo	16,1%	20,7%	33,2%	16,6%	13,5%

Fonte: elaboração própria.

Pela avaliação mostrada acima, percebe-se que a **segurança é um ponto de atenção** para as pessoas que utilizam o sistema de transporte público coletivo de Dourados. Sendo assim, a percepção de segurança foi melhor explorada em outras questões e separada em três momentos: no trajeto até as paradas de ônibus, na parada em si e dentro do veículo.

Considerando os trajetos até as paradas, no geral, a maioria de respondentes (37%) indicou uma posição neutra, seguido por muito seguro(a) e um pouco seguro(a), com 28% e 17% respectivamente. Infelizmente, quem se sente pouco ou muito seguro(a) é menor do que 50% (o Gráfico 01a traz esses dados por parada). Há um destaque positivo para o Terminal de Transbordo, onde a percepção de segurança no acesso é maior do que nas demais: 39% indicaram sentir-se muito seguro(a) e 33% mantiveram posição neutra. Em contraponto, destaque negativo para o ponto da BRF, onde 31% declararam sentir-se um pouco inseguro(a). Os Gráficos 01b e 01c trazem os dados pormenorizados por parada e agregados por gênero. **Percebe-se que as mulheres são menos neutras em relação à segurança do que os homens, e que sentem-se mais inseguras (pouco ou muito) em quase todos os trajetos**, exceto no acesso ao ponto Guaicurus Ildefonso, em que 43% dos homens indicou sentirem-se um pouco inseguros, versus 25% das mulheres.

Considerando as paradas em si, a maioria de respondentes (34%) indicou uma posição neutra, seguido por muito seguro(a) e um pouco seguro(a), com 22% cada. Novamente, quem se sente pouco ou muito seguro(a) não passa dos 50% (o Gráfico 02a traz esses dados por parada). Vale destacar que **o ponto da BRF também é visto como pouco ou muito inseguro tanto por 50% das mulheres** (ver Gráfico 02b) **como por 50% dos homens** (ver Gráfico 02c), sendo que entre elas há um percentual maior de pessoas que se sente muito insegura. Desagregando por gênero², aqui também elas são menos neutras e se sentem mais inseguras (pouco ou muito) na maioria das paradas, com exceção novamente para o ponto Guaicurus Ildefonso³.

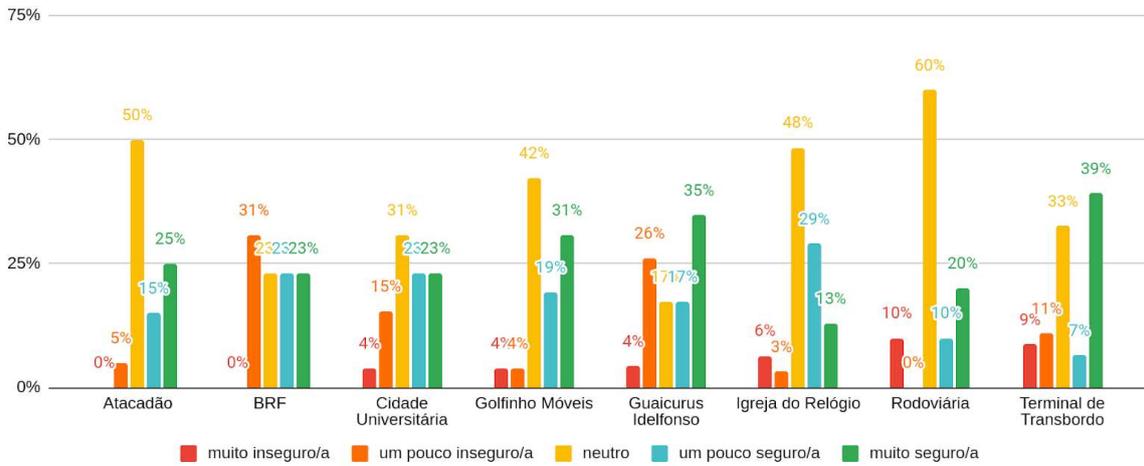
Considerando a segurança dentro dos veículos, a maioria de respondentes (29%) indicou uma leve percepção de segurança (ver Tabela 09). Essa percepção majoritária ocorre tanto para mulheres como para homens. Isto é, **em geral, as pessoas sentem-se mais seguras dentro dos ônibus do que fora deles (no trajeto ou na espera). Ainda assim, a percepção de segurança (pouco ou muita) dentro dos veículos só supera os 50% para eles - mais da metade das mulheres ainda não se sentem seguras nos ônibus.**

² As desagregações por gênero desconsideram quem não declarou gênero, o que pode afetar a quantidade total de pessoas respondentes, principalmente do ponto Atacadão.

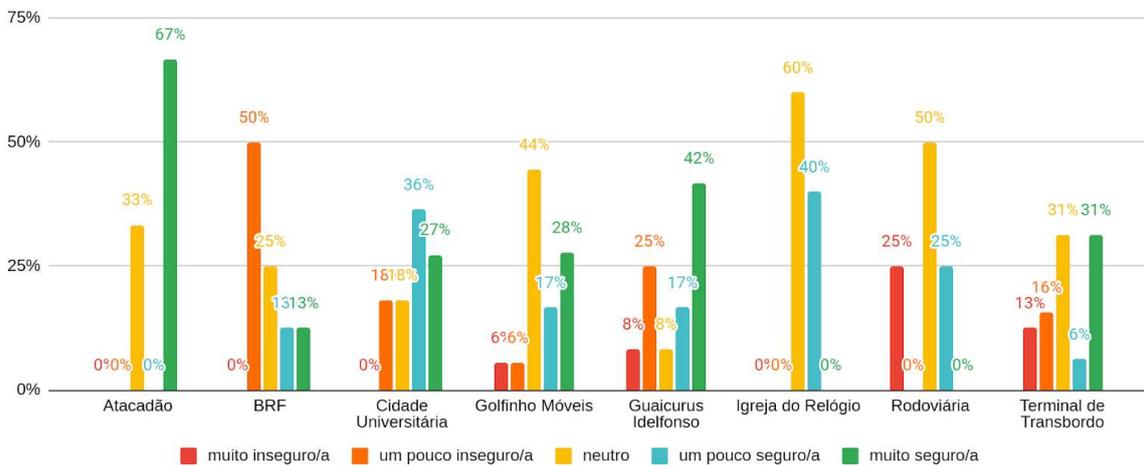
³ O ponto da Rodoviária que teve 100% de quem se declarou homem avaliando como um pouco inseguro corresponde, na realidade, a apenas uma pessoa e, portanto, não será considerado para efeito de comparação.

Gráfico 01: Percepção média de segurança no trajeto até as paradas de ônibus

a) GERAL



b) MULHERES



c) HOMENS

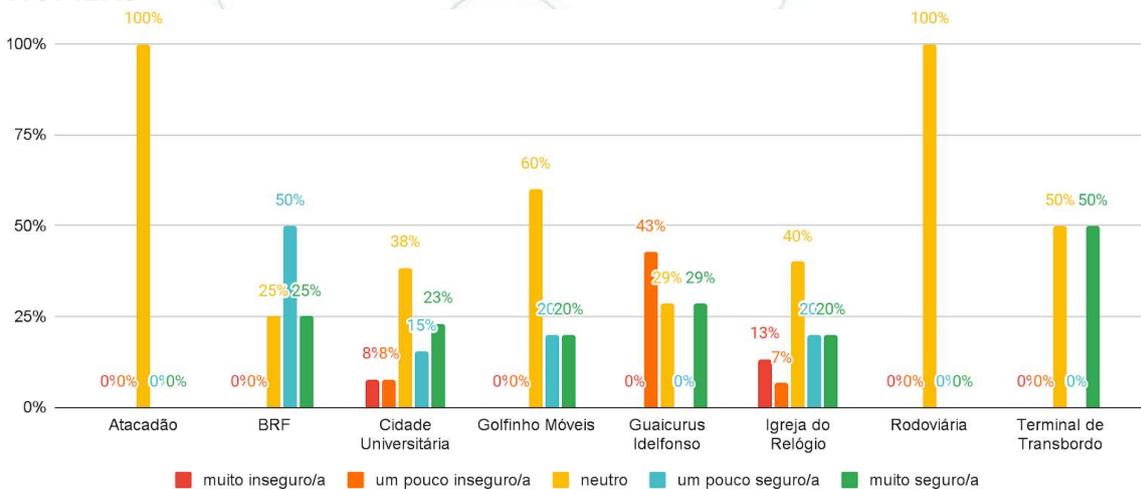
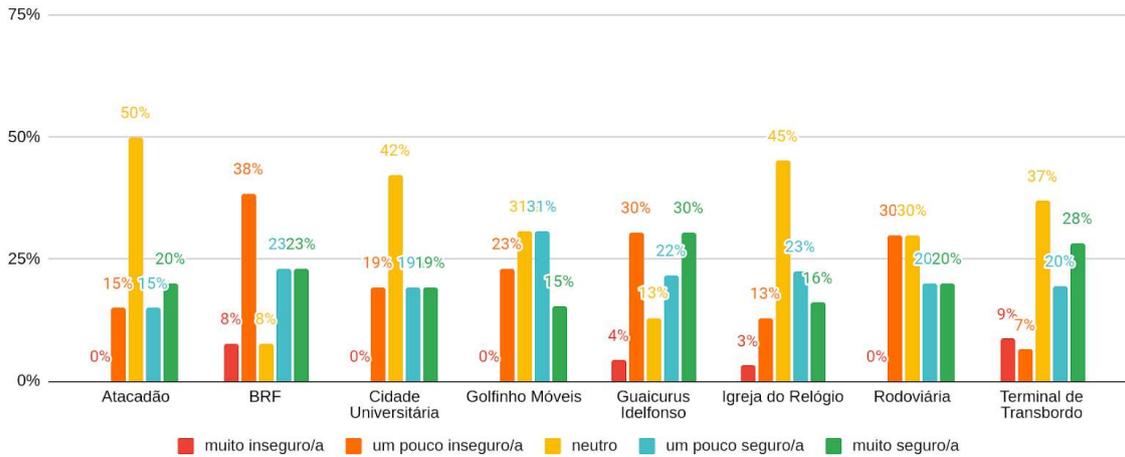
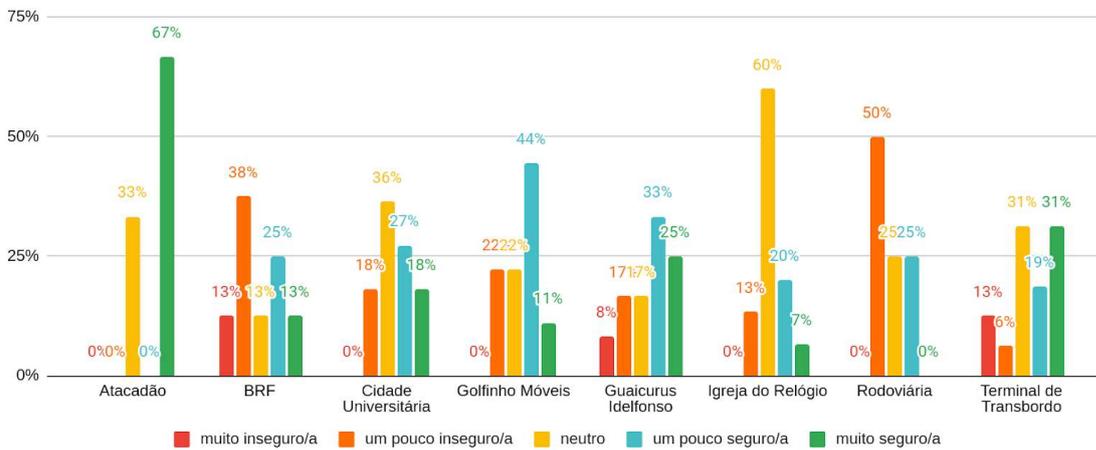


Gráfico 02: Percepção média de segurança nas paradas de ônibus

a) GERAL



b) MULHERES



c) HOMENS

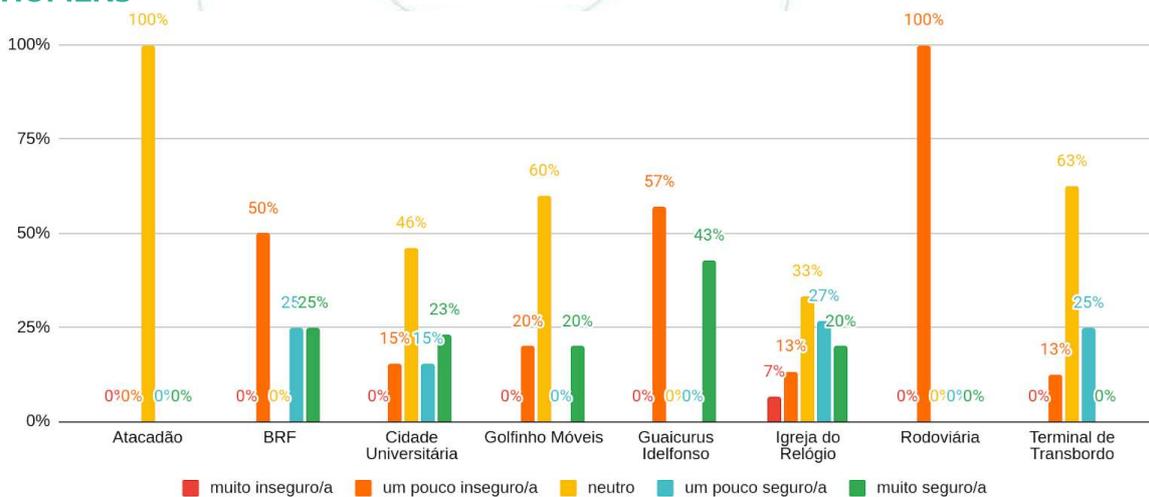


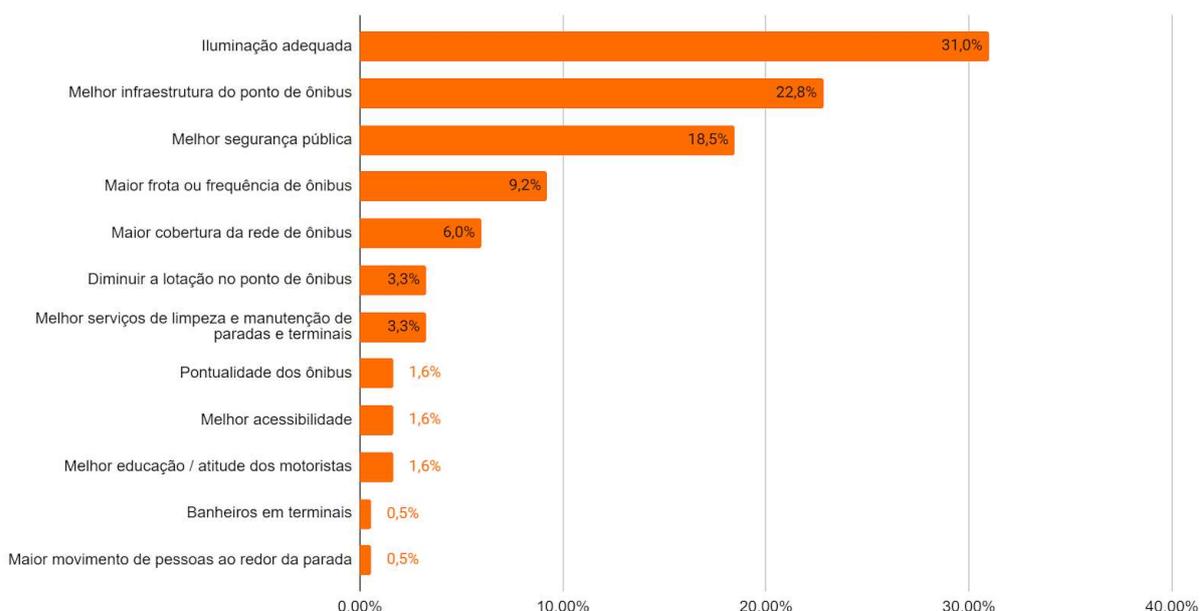
Tabela 09: Percepção de segurança no interior dos ônibus

Percepção de segurança	Mulheres (cis e trans)	Homens (cis e trans)	Total
Muito inseguro(a)	7%	4%	5%
Um pouco inseguro(a)	23%	22%	22%
Neutro	23%	20%	22%
Um pouco seguro(a)	26%	31%	29%
Muito seguro(a)	22%	24%	21%
Total	100%	100%	100%

Fonte: elaboração própria.

Em pergunta aberta sobre **o que faria as pessoas se sentirem mais seguras ou confortáveis nas paradas de ônibus**, a resposta mais frequente foi relacionada a melhorar: **iluminação pública** (31%), **infraestrutura do ponto de ônibus** (cobertura, bancos confortáveis, ponto de energia para carregar celular, WiFi, etc.) (23%) e **segurança pública** (intensificar policiamento, câmeras de segurança, etc.) (18,5%). Nota-se que as principais características a melhorar apontadas nas questões abertas são aderentes àqueles quesitos pior avaliados nas perguntas fechadas sobre satisfação do(a) passageiro(a). Melhorar requisitos operacionais do transporte coletivo de ônibus como pontualidade, maior frequência e cobertura espacial mais ampla da rede também podem mitigar sensação de insegurança nas paradas (ver Gráfico 03).

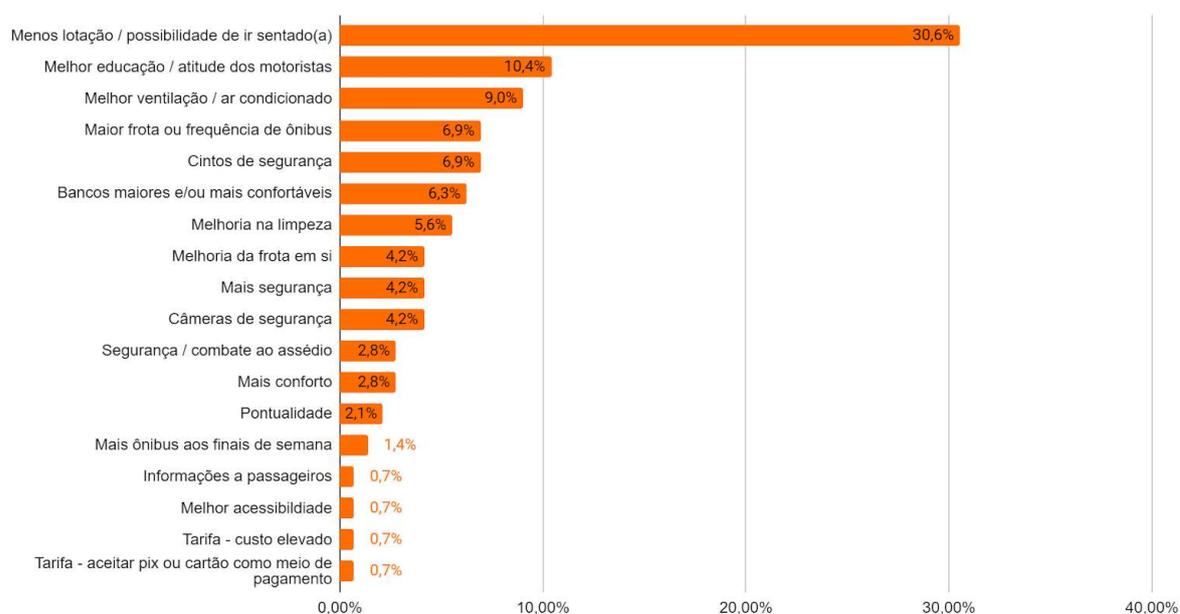
Gráfico 03: Frequência relativa do que faria alguém sentir-se mais seguro(a) ou confortável na parada de ônibus



Fonte: elaboração própria.

Já em relação à pergunta sobre **o que faria as pessoas se sentirem mais seguras nos ônibus, a resposta mais frequente foi relacionada à lotação**: 30,6% das respostas indicaram que as pessoas desejam poder se deslocar sentado(a) ou em ônibus menos cheios. Aqui também há aderência entre o que foi apontado na questão aberta e nas perguntas fechadas sobre satisfação do(a) passageiro(a) - lotação foi um quesito com quase 60% de insatisfação. O comportamento do motorista também é alvo de desejo de mudança: 10,4% das respostas demandam que **motoristas sejam mais atentos, dispostos, ágeis e que corram menos**. 9% das respostas indicou ser necessário melhorar ventilação ou ter ar condicionado nos veículos, principalmente considerando o clima de Dourados que conta com temperatura máxima média diária acima de 30°C por mais de metade do ano⁴. Aumento de frequência (6,9%) e melhoria das condições da frota em si (4,2%) aparecem como possibilidades e quesitos ligados à segurança viária (cintos de segurança) e pessoal (câmeras e combate ao assédio) também emergiram (ver Gráfico 04).

Gráfico 04: Frequência relativa do que faria alguém sentir-se mais seguro(a) ou confortável no ônibus



Fonte: elaboração própria.

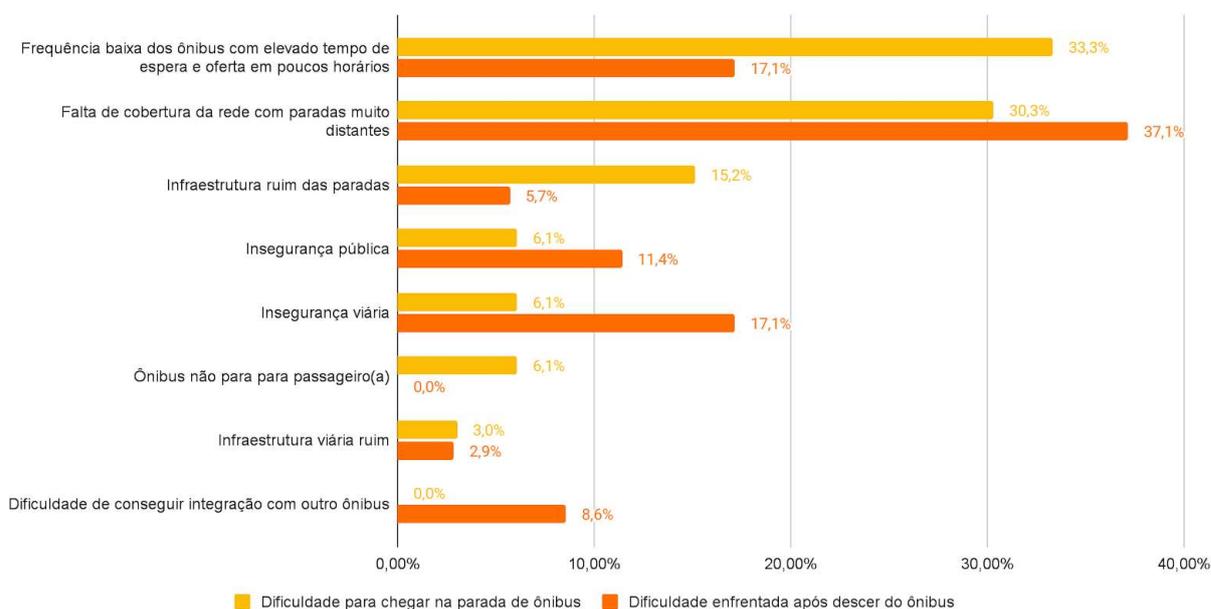
Em relação à acessibilidade, 82% de respondentes (77% de mulheres e 87% de homens) indicaram que não tiveram dificuldade para chegar até a parada avaliada. A mesma marca dos 82% de respondentes (82% de mulheres e 78% de homens) indicaram que geralmente não têm dificuldades após descer do ônibus. Em contrapartida, do questionário de satisfação cujo resultado foi sintetizado foi apresentado anteriormente na Tabela 08, obtém-se que **apenas 38,6% delas e 42,6% deles estão satisfeitos (pouco ou muito) com o acesso ao transporte, ou seja, com a facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais**. Portanto, considerando que nenhuma pessoa respondente indicou ter alguma deficiência física ou

⁴ De acordo com informações do [Portal Weather Spark](#).

motora, a questão fechada direcionando o(a) passageiro(a) a refletir especificamente sobre acessibilidade traz à luz certa insatisfação com a acessibilidade, o que uma pergunta aberta e mais ampla não captou.

Os principais itens agregados das dificuldades apontadas são apresentados no Gráfico 05. **Os problemas relativos à falta de cobertura da rede com paradas muito distantes e à frequência baixa dos ônibus com elevado tempo de espera, com oferta em poucos horários, são generalizados.** Chama atenção a falta de condições de segurança viária para pedestres de quem embarcou/desembarcou no ponto da BRF, em especial porque citam condições bastante inseguras de caminhada e travessia na rodovia.

Gráfico 05: Frequência relativa das dificuldades enfrentada até embarque e após desembarque



Fonte: elaboração própria.

Vale destacar que, de acordo com o relatório quantitativo, 76,1% dos habitantes de Dourados residem a menos de 300 metros de um ponto de parada de ônibus, com esse percentual chegando a 94,1% se considerarmos a distância de até 500 metros. A insatisfação com a falta de cobertura pode estar relacionada com a falta de opções de linhas nos pontos de parada ou também com a qualidade dos trajetos. Caminhos inseguros, sem calçadas e travessias, iluminação, arborização e atividades no entorno tendem a influenciar a percepção das distâncias.

Sobre a **frequência de utilização do transporte público coletivo**, a maior parte (73%) de respondentes utiliza o transporte por ônibus mais de 3 vezes por semana, 12% usa entre 1 e 3 vezes na semana e 14% declararam que raramente usam o ônibus. Vale ressaltar que, proporcionalmente, os locais que mais tiveram passageiros(as) eventuais são os pontos da Rodoviária e do Atacadão, indicando que é **relevante a existência do transporte público para atender demandas não tão frequentes, entre elas aquelas com motivo de viagem / turismo e compras.**

Quando perguntadas sobre a quantidade de pessoas ao redor, a maioria das pessoas respondentes (~70%) indicaram haver muitas pessoas. No entanto, não foi encontrada uma correlação entre quantidade de pessoas na parada e percepção de segurança, indicando que esta está relacionada com outros aspectos, conforme abordado no Gráfico 03. Destaca-se que a **percepção de ponto lotado se intensifica a partir das 17h** nas paradas analisadas, principalmente as centrais, indicando um movimento pendular consistente com um “rush” da volta do trabalho (concentrado nas áreas mais centrais) para a residência. De fato, trabalho foi o motivo de viagem mais citado, seguido por estudo, como pode ser visto na Tabela 10. Observando as proporções de viagens relativas a atividades do cuidado (acompanhar, levar, buscar ou cuidar de alguém). **De quem declarou deslocar-se para alguma atividade de cuidado, 81% eram mulheres (cis ou trans) e 19% eram homens (cis ou trans).**

Tabela 10: Distribuição de respondentes por motivo de viagem no destino

Motivo do deslocamento	Total	%
trabalho	86	44,1
estudo	68	34,9
outro motivo	23	11,8
saúde	11	5,6
lazer	6	3,1
não respondeu	1	0,5
Total	195	100

Fonte: elaboração própria.

2. Caminhadas Exploratórias

2.1 Objetivos e metodologia

Uma das formas de conduzir a caminhada exploratória é como parte de uma auditoria de segurança de gênero, que é um processo de co-design em que as mulheres são vistas como especialistas em sua experiência de vida. Elas protagonizam essas auditorias como usuárias do espaço público, observando os fatores que as fazem se sentir (in)seguras e identificando maneiras de tornar o espaço melhor e mais seguro. Aqui, o **objetivo foi avaliar a qualidade do ambiente construído para quem se desloca a pé, considerando perspectivas de gênero e raça/cor** mas não como parte de uma auditoria completa, restringindo-se somente à parte da caminhada avaliativa, cujos resultados ficarão disponíveis para a Prefeitura local para posterior agregação nos projetos e planos que estejam desenvolvendo ou venham a desenvolver.

As primeiras auditorias tiveram início nos anos 1980, em Toronto, Canadá (METRAC, 1989; WACAV, 1995). Em 2008, a ONU Habitat publicou o documento “Auditoria de Segurança das Mulheres - o que funciona e onde?” que buscava melhorar os processos “de projeto, planejamento e gestão de espaços públicos de maneira a contribuir para reduzir os sentimentos de insegurança e vitimização(...) tornando os espaços públicos mais seguros e acessíveis para mulheres e meninas” (WICI, 2008). Nesse sentido, o documento indica, entre outros, fatores que funcionam como: (i) foco no nível local; (ii) apoio do governo; (iii) pesquisa em segurança das mulheres; (iv) criação de uma estrutura comunitária colaborativa; (v) representação da comunidade, especialmente os grupos mais vulneráveis; (vi) contar com uma equipe dedicada e responsabilidades claras de cada ator do processo e (vii) estabelecimento de metas realistas. No Brasil, há experiências documentadas da realização de auditorias de gênero no entorno de terminais de transporte, como a realizado no Terminal Santana, zona norte de São Paulo, capitaneadas pela ONG SampaPé (Fonseca, 2018). Nesta aplicação da metodologia, foram realizadas avaliações segundo quatro camadas: camada de baixo (calçadas e travessias), camada de cima (tudo o que está sobre a calçada e fachadas, inclusive iluminação), camada de acesso (conexão com outros transportes e lugares) e camada de usos e pessoas (sensação e interação). Mais recentemente, em 2022, o BID publicou uma “Metodologia para calcular o índice de caminhabilidade técnica sensível ao gênero”. O Índice Cidadão de Caminhabilidade está organizado em 6 camadas de análise de 25 itens de observação, que contam com perguntas de estímulo ao que deve ser observado (Sabino et al, 2022). A avaliação ocorre ao caminhar pelo percurso estabelecido, observando com atenção, registrando características e atribuindo notas. O registro fotográfico pode ser feito já com molduras (verdes para avaliações positivas e vermelhas para negativas).

Com base na literatura considerada e na realidade local, **foram definidos 26 itens a serem observados, segundo 7 camadas de análise** (conexão, caminho, fachada, mobiliário, ambientes, comunicação e segurança) (ver Quadro 01). Para cada item foi formulada uma pergunta que deveria ser respondida com notas variando de 1 a 4, sendo que melhores as condições quanto mais alta for a nota.

Quadro 01: Camadas e itens a observar na caminhada exploratória

Camada de análise	Item de observação	Camada de análise	Item de observação
1. Conexão	1.1 Rotas	4. Mobiliário	4.1 Iluminação
	1.2 Infraestrutura cicloviária		4.2 Proteção de chuva e sol
	1.3 Estacionamento de bicicletas		4.3 Descanso
	1.4 Outros serviços	5. Ambiente	5.1 Natureza
2. Caminho	2.1 Piso		5.2 Espaços públicos
	2.2 Largura		5.3 Pessoas
	2.3 Travessia		5.4 Sons e cheiros
	2.4 Acessibilidade física	6. Comunicação	6.1 Entorno
	2.5 Prioridade		6.2 Representatividade
3. Fachada	3.1 Entradas	6.3 Sinalização	
	3.2 Visibilidade	7. Segurança	7.1 Segurança pessoal
	3.3 Usos		7.2 Segurança viária
	7.3 Segurança na travessia		
			7.4 Velocidade da via

Fonte: elaboração própria.

Definidos os critérios avaliativos, a etapa seguinte é definir as áreas de avaliação e os trechos a serem percorridos na(s) caminhada(s). No mapa de percurso, é relevante constarem os principais prédios, equipamentos públicos, paradas de ônibus e outros destaques já identificados. As pessoas em campo devem estar munidas dos mapas de percurso e também das fichas-guia com: itens de observação, critérios de avaliação e espaço para preenchimento individual das notas (ver Apêndice B). Ao fim da atividade, há um momento de trocas sobre a experiência com apresentação oral de cada participante sobre impressões e resultados da(s) caminhada(s).

O foco da caminhada exploratória é a profundidade da análise e a captação das percepções das pessoas locais, que ao abrir um tempo-espaco nas respectivas agendas para fazer um trajeto com atenção e olhar guiado percebem o que muitas vezes passa despercebido no cotidiano. As caminhadas exploratórias foram acompanhadas por Haydée Svab e Tainá Bittencourt, facilitadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe de forma a dirimir dúvidas sobre o trajeto e o significado dos critérios de avaliação (e eventuais conceitos técnicos associados), ao longo de todas as caminhadas. É importante destacar que não existem impressões certas ou erradas, pois o que interessa é a opinião de cada participante segundo a escala de avaliação proposta.

2.2 Recrutamento e seleção

O convite das pessoas para participar das caminhadas exploratórias foi feito pela Prefeitura de Dourados, tendo como foco o corpo técnico municipal. Previamente à realização das caminhadas foi solicitado a todas as pessoas participantes o preenchimento de uma ficha de participação (ver Apêndice C), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc.

2.3 Participantes

Participaram das caminhadas exploratórias 9 pessoas do corpo técnico da Prefeitura de Dourados (Agência Municipal de Transporte e Trânsito e Secretaria Municipal de Planejamento). No conjunto, observa-se um perfil relativamente jovem (idade média de 35,4 anos), com o predomínio de mulheres cis (55,6%) e pessoas heterossexuais (77,8%). Todas as pessoas têm nível superior de ensino e não apresentam deficiência física. No que tange à gênero e raça, nenhuma pessoa identificou-se como transgênero ou pessoa não binária, ou autodeclarou-se indígena ou preta (ver Tabela 11). Um terço das pessoas participantes autodeclararam-se brancas, um terço pardas e o último terço de pessoas amarelas e quem preferiu não declarar raça/cor.

O perfil atingido tem aderência, em parte, ao público alvo inicial, que eram mulheres e pessoas negras. Porém, observa-se um viés indesejado em relação à escolaridade, orientação sexual e presença de deficiência - nestes quesitos uma maior diversidade seria melhor, mas esses vieses não invalidam os resultados, só precisam ser sempre lembrados na interpretação de resultados.

Tabela 11: Distribuição das pessoas participantes da oficina por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Indígena	Prefiro não responder	Total
Mulher cis	-	2	1	1	-	1	5
Homem cis	-	1	1	-	-	-	2
Prefiro não responder	-	-	1	-	-	1	2
Total	-	3	3	1	-	2	9

Fonte: elaboração própria.

2.4 Roteiro

Previu-se a possibilidade de fazer até 4 caminhadas exploratórias com até 10 pessoas cada. Destes locais, por conta da quantidade de participantes e tempo disponíveis, foram escolhidos 2 locais para fazer as caminhadas exploratórias: Av. Marcelino Pires e Av. Weimar Gonçalves Torres, cada percurso dividido em 6 segmentos de análise (ver Quadro 02, Mapas 02 e 03). Essa escolha se deu por conta da discussão em curso acerca das vantagens e desvantagens de ambas as

avenidas em abrigar um corredor de ônibus. Portanto, um olhar mais acurado nos dois locais candidatos poderia trazer mais elementos para as secretarias tomarem suas decisões de projeto.

Quadro 02: Descrição das seções, trecho a trecho, das caminhadas exploratórias

Trecho	Seção Avenida Marcelino Pires	Seção Avenida Weimar Gonçalves Torres
A	entre R. Dr. Nelson Araújo e Rua João Cândido da Câmara (lado norte)	entre R. João Cândido da Câmara e Av. Pres. Vargas (lado norte)
B	entre R. João Cândido da Câmara e Av. Pres. Vargas (lado norte)	entre Av. pres. Vargas e R. João Rosa Góes (lado norte)
C	entre Av. Pres. Vargas e R. João Rosa Góes (lado norte)	entre R. João Rosa Góes e R. Firmino Vieira Matos (lado norte)
D	entre Av. Pres. Vargas e R. João Rosa Góes (lado sul)	entre R. João Rosa Góes e R. Firmino Vieira Matos (lado sul)
E	entre R. João Cândido da Câmara e Av. Pres. Vargas (lado sul)	entre Av. Pres. Vargas e R. João Rosa Góes (lado sul)
F	entre R. Dr. Nelson Araújo e R. João Cândido da Câmara (lado sul)	entre R. João Cândido da Câmara e Av. Pres. Vargas (lado sul)

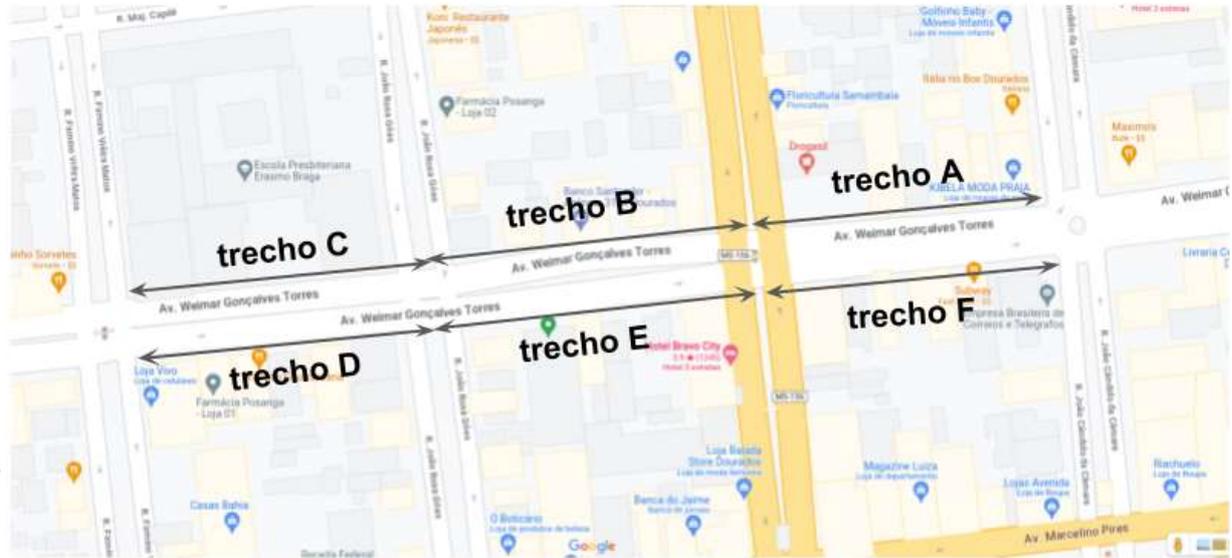
Fonte: elaboração própria.

Mapa 02: Mapa do percurso da caminhada exploratória #1 - Avenida Marcelino Pires



Fonte: elaboração própria, no Google Maps.

Mapa 03: Mapa do percurso da caminhada exploratória #2 - Avenida Weimar Gonçalves Torres



Fonte: elaboração própria, no Google Maps.

2.5 Realização

As caminhadas ocorreram em 14 de fevereiro de 2023 (terça-feira). Para cada período foi realizada uma caminhada, #1 Av. Marcelino Pires pela manhã e #2 Av. Weimar Gonçalves Torres pela tarde.

Foto 03: #1 - Av. Marcelino Pires - Passeio com piso tátil direcional, ciclista desmontado na calçada, marquise protegendo de sol e chuva e diversidade de transeuntes



Foto 04: #2 - Av. Weimar Gonçalves Torres - Estacionamento rotativo exclusivo para pessoas com deficiência, canteiro central arborizado e com iluminação para viário



2.6 Destaques e principais resultados

Na **camada conexão**, não foram mapeadas muitas rotas a pé no meio da quadra, e ambas as quadras da Avenida Marcelino Pires como as da Avenida Weimar Torres são percebidas como curtas. A nota superior da Marcelino deve-se ao trecho E adjacente à Praça Antônio João, que permite maior fluidez para pedestres. No geral, não há serviço público ou privado de compartilhamento de bicicletas e também não existe infraestrutura cicloviária (ciclovias ou ciclofaixas) em nenhuma das avenidas. Em relação a estacionamento para bicicletas, na Weimar Torres não há esta infraestrutura implantada e na Marcelino há alguns paraciclos.

Na **camada caminho**, tanto a Avenida Marcelino Pires quanto a Avenida Weimar Torres têm calçadas em toda sua extensão e são relativamente bem avaliadas quanto ao piso - apenas em alguns trechos há obstáculos, elevações ou material de alta vibração, que causam trepidação em carrinhos ou cadeiras de rodas. Em geral, em ambas as avenidas a largura da faixa livre é maior do que 1,20m, mas em alguns trechos não é suficiente para o fluxo de pedestres (as pessoas precisam desviar e/ou existem obstáculos para o fluxo). Na maior parte do percurso, nas duas avenidas, existe faixa de pedestre adequada, mas sem acessibilidade (com a presença de rampas adequadas ou passagem em nível). Há piso direcional em mais da metade dos trechos analisados e alguns cruzamentos têm rampas de acesso adequadas (nenhum com semáforo sonoro). Em relação à prioridade da distribuição do espaço de circulação, há pouca variação entre trechos e entre as avenidas visitadas: a maior proporção da faixa de circulação é dos automóveis (>50%), com presença de faixa de estacionamento e de calçada, sem ciclovias ou ciclofaixas e sem faixa exclusiva para transporte público.

Na **camada fachada**, ambas as avenidas analisadas têm vocação comercial, sendo que a quantidade de acessos para pedestres por quadra (incluindo residências e estabelecimentos comerciais e de serviços) da Avenida Marcelino Pires é um pouco superior à da Avenida Weimar Torres. Há diversos trechos de ambas as avenidas que não contam com fachadas cegas e quando ocorrem, raramente superam 30% do trecho. Em relação à diversidades de usos, há alguns trechos de uso único (trecho E da Marcelino com praça e trecho C da Weimar com escola), mas a predominância gira entre 2 e 3 usos. A pouca presença de fachadas cegas é um fator positivo de vitalidade urbana, mesmo com uma diversidade de usos não tão alta.

Na **camada mobiliário**, em ambas as avenidas há iluminação em todo o trecho, só que na Avenida Marcelino Pires ela é dirigida para os pedestres em boa parte do trajeto, ao passo que na Avenida Weimar Torres, a iluminação é principalmente focada para a via. Mais de 50% dos percursos avaliados da Marcelino contam com algum tipo de proteção de chuva e sol (marqueses ou cobertura) para circulação de pedestres, exceto o trecho adjacente à praça. Já na Weimar, menos de 50% do trajeto conta com esse tipo de proteção, sendo mais frequente a sua ausência.

Ademais, via de regra não há mobiliário urbano adequado para descanso nos percursos realizados, com exceção de 1 banco em lote privado no trecho D e de bancos na praça adjacente à calçada do trecho E, ambos pertencentes à Avenida Marcelino Pires (ver Foto 05).

Na **camada ambiente**, à exceção do trecho E da Avenida Marcelino, adjacente à Praça Antônio João, não existem equipamentos públicos de lazer e espaços de convívio ao ar livre.

Foto 05: Único banco para uso público (em lote privado) dos trechos percorridos



Fonte: AcessoCidades (2023)

Em relação ao grau de arborização, fundamental para promover microclimas mais resilientes às grandes oscilações de temperatura, nas duas avenidas a maior parte dos trajetos oscilam entre árvores pontuais e corpo vegetativo que não supera 50% do trecho. Em relação ao número e representatividade das pessoas nas calçadas, as pessoas participantes divergiram na avaliação em relação ao fluxo de pessoas (grande ou pequeno) o que indica haver alguns afluxos de mais gente apenas em alguns momentos mas não haver um grande fluxo constantemente. Também houve indicações, variando conforme o trecho, de desbalanceamento entre homens e mulheres e de pessoas brancas e não brancas nas ruas. Houve consenso em relação à Avenida Marcelino: baixo ruído constante e sem odores desagradáveis (apenas uma pessoa identificou alguns picos de ruídos). Já na Avenida Weimar, a percepção mais frequente foi que o ruído dos veículos é constante e atrapalha conversas na calçada e que há odores desagradáveis.

Na **camada comunicação**, os nomes das ruas e/ou equipamentos públicos não trazem personagens femininos em nenhuma das vias e somente uma pessoa, em um trecho identificou fonte de informação acerca de denúncias de violência contra mulher e/ou discriminação racial. Em relação à sinalização do entorno ao longo do trajeto, em ambas as avenidas percebe-se apenas indicação dos nomes das ruas e locais de cruzamento, sem mapas de entorno. Constatou-se majoritariamente que não existe sinalização adequada para pedestres e motoristas, e quando há: (i) não há uso de símbolos universais nas placas, (ii) se restringe a circulação de pedestres ou (iii) a preferência para pedestre ocorre em áreas de atenção (em frente de escolas e hospitais).

Na **camada segurança**, o limite máximo de velocidade de ambas as vias avaliadas está entre 40 e 50 km/h, sendo que a percepção de algumas pessoas participantes é de que a "velocidade efetiva" na Avenida Weimar passa dos 50km/h. Ao avaliar se calçadas e faixas de pedestres são suficientes e adequadas para as demandas dos pedestres, em ambas as avenidas notou-se a existência de pessoas atravessando a rua fora da faixa de pedestres, mas com a maioria das pessoas caminhando na calçada indicando uma boa qualidade desta (ver Foto 06). Na Avenida Weimar foi mais frequente ver pessoas andando na rua. Ao avaliar os cruzamentos e tempos semafóricos houve uma grande dispersão das respostas, ainda que indicados parâmetros

objetivos para avaliação⁵. Ambas as avenidas têm 3 faixas de rolamento por sentido e uma ilha para descanso entre os sentidos: na Avenida Marcelino foi mais frequente a indicação de tempo de travessia como suficiente e na Avenida Weimar isso foi menos frequente. Em relação à sensação de segurança pessoal, na Avenida Marcelino a maioria indicou que "Caminharia sozinho em qualquer horário, mas com receio". A percepção da Avenida Weimar é de maior insegurança, já que a maioria respondeu que "não caminharia sozinho(a) à noite (durante o dia seria tudo bem)".

Foto 06: Cruzamento da Avenida Marcelino Pires com Avenida presidente Vargas: limite de velocidade de 50km/h, travessias com faixas de pedestres e rampas de acessibilidade



Fonte: AcessoCidades (2023)

As notas por item de observação podem ser vistas na Tabela 12 a seguir. As notas por trecho são mostradas também no Apêndice D. Na sequência estão os gráficos com as notas, por camada, trecho a trecho, em cada avenida. Verifica-se que, sistematicamente nas duas vias analisadas, as camadas de conexão e comunicação são pior avaliadas, entre todos os quesitos. Em relação à primeira, destaca-se a alta priorização ao transporte motorizado individual em detrimento da infraestrutura e serviços para outros modos mais acessíveis e sustentáveis, enquanto que, na segunda, destaca-se a predominância de representatividade masculina. As melhores avaliações ocorreram nas camadas de caminho, fachada e segurança.

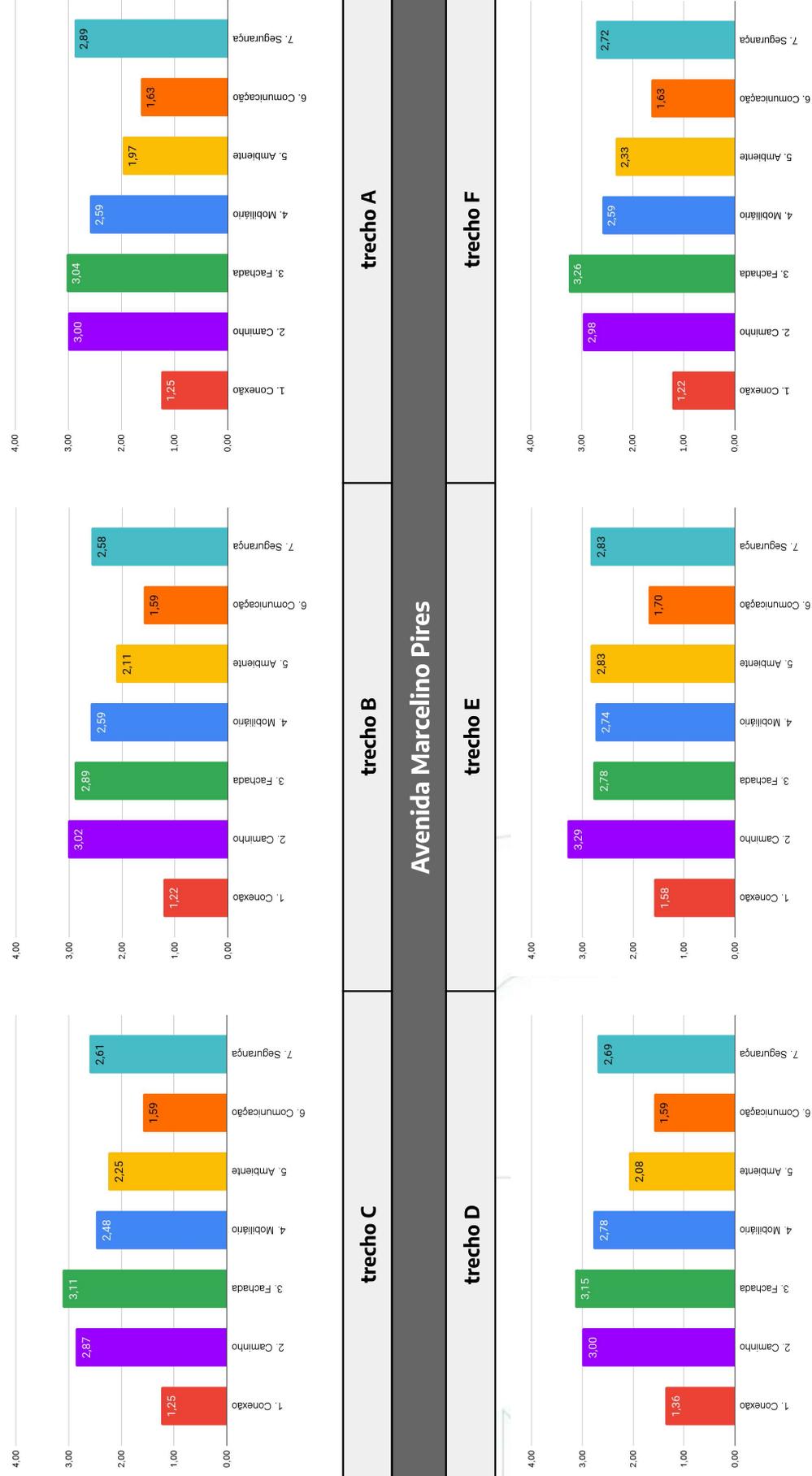
Em geral, as avaliações de cada item e trecho foram parecidas entre todos os avaliadores, com desvio padrão abaixo de 25%. Os itens cuja avaliação mais diferiu entre os avaliadores foram: segurança na travessia (camada de segurança) e pessoas e sons e cheiros (camada ambiente), que revelam aspectos mais subjetivos.

⁵ Adotou-se como a velocidade média de deslocamento de uma pessoa idosa 0,8m/s e foi apontada a métrica de que seria ideal um tempo semafórico de mais de 4 segundos por faixa de rolamento.

Tabela 12: Notas médias das caminhadas exploratórias segundo os itens de observação

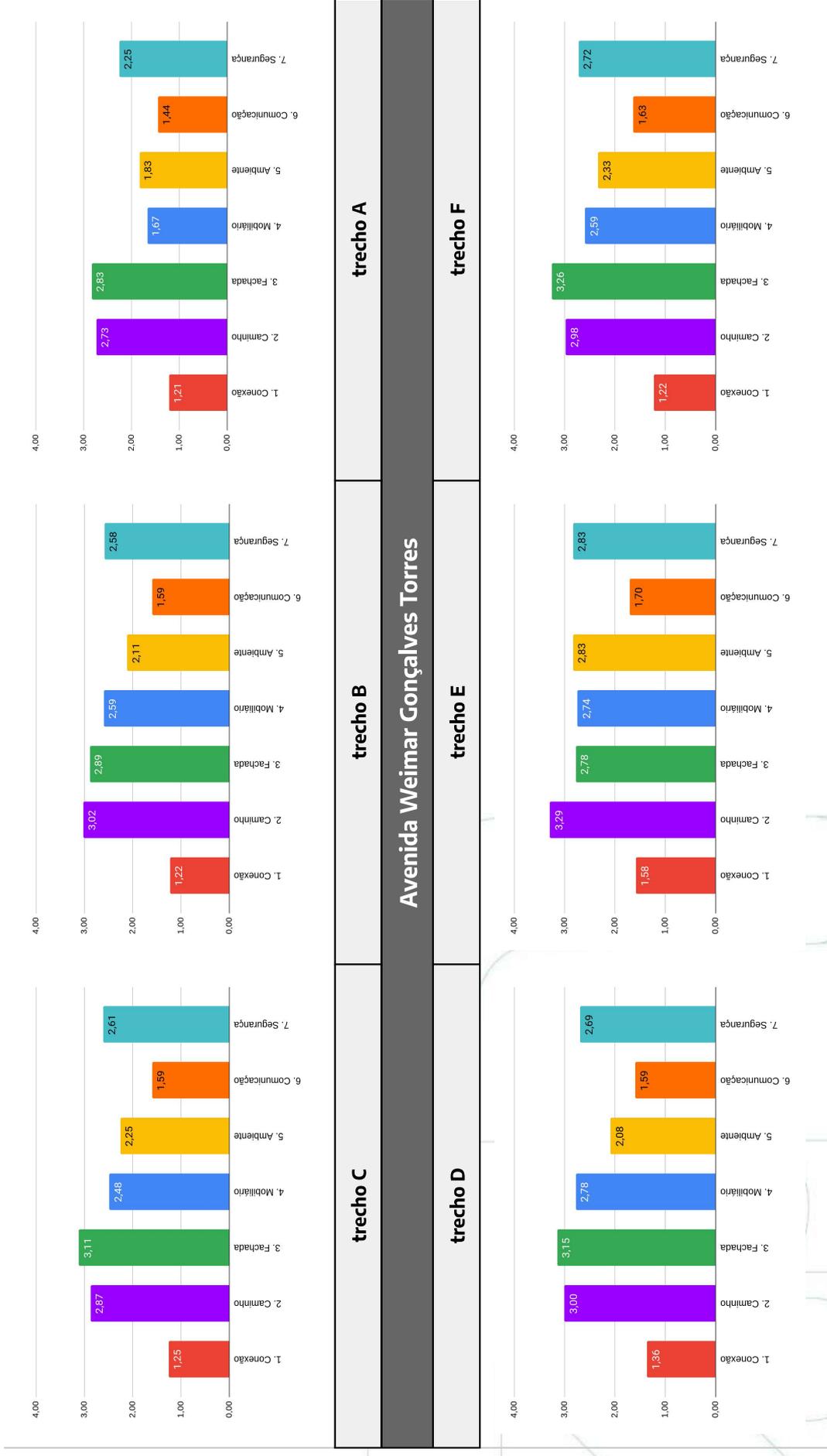
Camada de análise	Item de observação	Nota média Avenida Marcelino Pires	Nota média Avenida Weimar Gonçalves Torres
1. Conexão	1.1 Rotas	2,04	1,69
	1.2 Infraestrutura cicloviária	1,00	1,00
	1.3 Estacionamento de bicicletas	1,19	1,00
	1.4 Outros serviços	1,04	1,14
2. Caminho	2.1 Piso	3,22	2,69
	2.2 Largura	2,76	2,50
	2.3 Travessia	3,61	3,64
	2.4 Acessibilidade física	3,44	3,08
	2.5 Prioridade	2,09	1,94
3. Fachada	3.1 Entradas	3,28	3,00
	3.2 Visibilidade	3,78	2,78
	3.3 Usos	2,06	1,89
4. Mobiliário	4.1 Iluminação	3,19	1,94
	4.2 Proteção de chuva e sol	2,98	1,75
	4.3 Descanso	1,72	1,14
5. Ambiente	5.1 Natureza	2,26	2,31
	5.2 Espaços públicos	1,33	1,00
	5.3 Pessoas	2,57	1,78
	5.4 Sons e cheiros	2,89	1,72
6. Comunicação	6.1 Entorno	2,02	1,92
	6.2 Representatividade	1,02	1,00
	6.3 Sinalização	1,83	2,00
7. Segurança	7.1 Segurança pessoal	2,81	2,08
	7.2 Segurança viária	3,35	2,89
	7.3 Segurança na travessia	2,74	1,83
	7.4 Velocidade da via	1,98	1,81

Quadro 03: Notas médias das caminhadas exploratórias por trecho da Av. Marcelino Pires, segundo camadas de avaliação



Fonte: elaboração própria.

Quadro 04: Notas médias das caminhadas exploratórias por trecho da Av. Weimar Gonçalves Torres, segundo camadas de avaliação



Fonte: elaboração própria.

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 planejamento da mobilidade urbana, sempre baseadas em evidências e experiências nacionais e internacionais. O Quadro 05 apresenta a programação resumida da oficina.

Quadro 05: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Prefeito Alan Guedes Mariana Souza Neto, presidente da AGETTRAN Tainá Bittencourt, especialista em mobilidade urbana do AcessoCidades
Parte I	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados pela equipe do Projeto Acesso Cidades. Dinâmica para a discussão de desafios e soluções sobre: protocolo contra o assédio sexual no transporte público coletivo e gestão de dados Compartilhamento das discussões sobre desafios e ideias levantados
Parte II	Apresentação dos resultados da manhã Benchmarking de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero Dinâmica para a discussão de desafios e soluções sobre: pontos de parada e infraestrutura viária Compartilhamento das discussões sobre desafios e ideias levantados

As apresentações e dinâmicas foram realizadas e facilitadas por Haydée Svab e Tainá Bittencourt, 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 Dourados e sobre as perspectivas para o planejamento da mobilidade urbana na cidade.

55,8%, segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010, respectivamente. Não participaram pessoas indígenas, apesar de representarem 3,5% da população do município. A Tabela 13 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 13: Distribuição das pessoas participantes da oficina por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Não respondeu	Total
Mulher cis	1	8	9	2	1	21
Homem cis	5	6	4	2	-	17
Homem trans	-	-	1	-	-	1
Não respondeu	-	-	-	-	2	2
Total	6	14	15	4	3	42

Fonte: elaboração própria.

Técnicos e gestores do poder público executivo municipal são a maioria das pessoas participantes (66,7%), seguida pelo poder legislativo (9,52%), cidadãos autônomos e empresas privadas (7,14% cada), entidades ou órgãos de representação (4,76%), bem como institutos de pesquisa e associações ou organizações da sociedade civil (2,38% cada). Os homens são maioria dentre os participantes do poder legislativo, e as mulheres são a maioria entre as cidadãs e os cidadãos autônomos, como mostra a Tabela 14. Dentre quem declarou raça/cor, não houve uma disparidade muito grande entre pessoas negras e pessoas brancas da Prefeitura e de Legislativo Municipal, os tipos de organização com mais participantes, como mostra a Tabela 15.

Tabela 14: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e gênero

	Mulheres	Homens	Não declarou gênero
Prefeitura Municipal	15	11	2
Legislativo Municipal	1	3	-
Entidade ou órgão de representação	1	1	-
Associação ou organização da sociedade civil	-	1	-
Universidade ou instituto de pesquisa	-	1	-
Empresa privada	1	2	-
Cidadã autônoma / cidadão autônomo	2	-	1
Total	21	18	2

Fonte: elaboração própria.

Tabela 15: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e raça/cor

	Pessoas brancas	Pessoas negras	Pessoas amarelas	Não declarou raça/cor
Prefeitura Municipal	10	12	3	3
Legislativo Municipal	2	1	1	-
Entidade ou órgão de representação	-	2	-	-
Associação ou organização da sociedade civil	-	1	-	-
Universidade ou instituto de pesquisa	1	-	-	-
Empresa privada	-	3	-	-
Cidadã autônoma / cidadão autônomo	2	1	-	-
Total	15	20	4	3

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Agência Municipal de Transporte e Trânsito
- Instituto de Meio Ambiente de Dourados
- Secretaria Municipal de Assistência Social
- Secretaria Municipal de Obras Públicas
- Secretaria Municipal de Planejamento
- Prefeitura Municipal de Dourados (gabinete)
- Associação de Engenheiros e Arquitetos de Dourados
- Câmara Municipal de Dourados
- Ordem dos Advogados do Brasil
- Escola Estadual Floriana Viegas Machado
- Sebrae/MS
- Viação Dourados

De quem informou a orientação sexual, 92,3% se declara heterossexual e 2,4% se declara homossexual, sendo que 4,76% preferiram não informar. A maioria tem ensino superior completo (78,6%) ou incompleto (11,9%), seguida por pessoas com ensino médio completo ou incompleto (7,14%) e pessoas com apenas o ensino fundamental (2,38%). O nível de escolaridade média é superior ao da população, o que era de se esperar visto que o público majoritário é composto por técnicos e gestores do poder público municipal - em geral posições que demandam maior grau de instrução.

3.4 Roteiro

A oficina foi organizada em dois momentos, combinando apresentações e dinâmicas participativas. Pela manhã, foi objetivo apresentar e discutir os principais desafios 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.

Quadro 06: Roteiro seguido na oficina participativa

Apresentação 1		<u>Previsão de duração:</u> 60 minutos
Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero?		
<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> Desigualdades raciais e de gênero na sociedade Motivos e padrões de viagem, modos de transporte, segurança pessoal e custo financeiro do transporte	
Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero		
<u>Objetivo:</u> Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Dourados.	<u>Tópicos abordados:</u> Metodologia do diagnóstico Distribuição espacial da população Acesso aos sistemas de transporte Acesso a oportunidades e desigualdades Padrões de mobilidade Estrutura institucional	
Dinâmica 1		<u>Previsão de duração:</u> 60 minutos
Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbana		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais desafios e ideias para a mobilidade de Dourados em dois temas: <ul style="list-style-type: none"> - Protocolo contra o assédio sexual e injúria racial - Gestão de dados abertos 	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais desafios e ideias sobre o tema discutido. Os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.	
Apresentação 2		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
Quais as perspectivas para a mobilidade urbana?		
<u>Objetivo:</u> 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 pontos de parada e intervenções urbanas	<u>Tópicos abordados:</u> O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades	

Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbanaObjetivo:

Discutir e elencar quais são os principais desafios e ideias para a mobilidade de Dourados em dois temas:

- Pontos de parada
- Intervenções viárias

Descrição:

Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais desafios e ideias tendo o tema discutido pelo grupo. Depois de elencados os problemas, os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.

3.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 24 de fevereiro de 2023, no auditório da Prefeitura Municipal de Dourados⁶. As apresentações e dinâmicas foram facilitadas pelas pesquisadoras Haydée Svab e Tainá Bittencourt. Durante a oficina, foi realizado um intervalo para o consumo de água, café e salgadinhos, em espaço anexo ao auditório.

Foto 07: Apresentações



Fonte: Prefeitura de Dourados (2023)

Foto 08: Dinâmicas em grupos



Fonte: Prefeitura de Dourados (2023)

Foto 09: Compartilhamento das discussões nos grupos (pontos de parada)



Fonte: AcessoCidades (2023)

Foto 10: Compartilhamento das discussões nos grupos (gestão de dados abertos)



Fonte: AcessoCidades (2023)

⁶ R. Cel. Ponciano, 1700 - Bloco D - Parque dos Jequitibas, Dourados - MS

3.6 Destaques e principais resultados

3.6.1 Protocolo contra o assédio sexual e injúria racial no transporte

Os desafios identificados pelas pessoas participantes para combater o assédio / abuso / importunação sexual e injúria racial / racismo nos transportes públicos coletivos foram:

- Trâmite burocrático / registro de boletim de ocorrência na delegacia pela vítima
- Devolutiva / resposta às denúncias
- Receio e medo da vítima
- Falta de testemunhas
- Identificação do agressor
- Divulgação de canais de denúncia
- Ausência de dados sobre importunação sexual e injúria racial

Essas dificuldades têm dimensões e significados diferentes se a pessoa é a vítima, se é parte do poder público, ou ainda, se é do público em geral (podendo ser testemunha da agressão). A Tabela 16 traz como os desafios se desdobram segundo cada um desses prismas.

Tabela 16: Desafios dos protocolos de denúncia e seus desdobramentos

Desafios	Vítima	Gestão Pública	Público em geral
trâmite burocrático / registro de Boletim de Ocorrência na delegacia pela vítima	A vítima tem medo de sofrer revitimização (contar diversas vezes a história, ser questionada sobre certeza dos fatos, etc.)	Ausência de protocolo de encaminhamento e suporte na delegacia, para que vítima não desista do registro. Falta de articulação entre os diversos setores do poder público envolvidos no acolhimento de vítimas e recebimento de denúncias.	-
devolutiva / solução / resposta às denúncias	Há a percepção de que o processo de denúncia é inócuo: pode ser porque realmente seja falho, mas também pode ser porque a vítima não recebe devolutiva do que foi feito a partir da denúncia dela.	Dificuldade em: mapear os casos, obter os devidos contatos, tomar ações efetivas e comunicar o que foi feito.	Há a percepção de que o processo de denúncia é inócuo: pode ser porque realmente seja falho, mas também pode ser porque ao testemunhar a pessoa não recebe devolutiva do que foi feito a partir dela.
receio e medo	A vítima tem medo de exposição / humilhação pública, para além da violência sofrida.	Como acolher a vítima e seu receio (legítimo) sem deixar de encaminhá-la ao devido processo burocrático e legal.	Reconhecer a vítima de violência como tal com empatia, cuidado e solidariedade.
falta de testemunhas	A vítima sente que será desacreditada e que não pode contar com quem está ao seu redor.	Como incentivar que, ao presenciar uma agressão, alguém se disponha a ir na delegacia testemunhar.	Ainda que reconhecendo a agressão, há resistência em propor-se a testemunhar a favor da vítima na delegacia.

Desafios	Vítima	Gestão Pública	Público em geral
identificação do agressor	Permanecer na presença do agressor (permanecer no ônibus, no trajeto até delegacia, no depoimento) é emocionalmente violento com a vítima.	Há situações em que não se sabe quem é o agressor. Quando se sabe quem é o agressor, como garantir que ele fique apartado da vítima e seja devidamente encaminhado à polícia.	Ao reconhecer a agressão, propor-se a identificar o agressor (sem promover "justiça com as próprias mãos") e a proteger a vítima.
divulgação de canais de denúncia	Há dúvidas de como / onde fazer denúncias de importunação sexual e injúria racial.	Dificuldade de articular e financiar campanhas periódicas sobre o canal de denúncias.	Há dúvidas de como / onde fazer denúncias de importunação sexual e injúria racial.
ausência de dados sobre importunação sexual e injúria racial	A falta de dados pode levar as vítimas a acharem que o que sofreram é raro e, por isso, não receberão atenção alguma.	A falta de dados pode levar o poder público a subestimar os problemas e não desenhar políticas que os aborde adequadamente.	A falta de dados pode levar à invisibilização de esses tipos de ocorrências que acontecem.

Fonte: elaboração própria.

No que tange a propostas de soluções, vale destacar principalmente a de desenvolver um **atendimento especializado**. Essa medida tem por premissa a concepção e implementação de um protocolo de combate a violências de gênero e raça, isto é, desenhando melhor o caminho do trâmite burocrático. Além disso, também deve endereçar o medo/receio da vítima em se expor e o fenômeno da subnotificação das ocorrências. Ademais, elencou-se que a dificuldade no registro do boletim de ocorrência na delegacia poderia mitigada com a **diversificação de canais de denúncia** (whatsapp, canal telefônico, plataforma). Isso, aliado ao atendimento especializado, de fato pode levar a um maior registro dos casos que ocorrem cotidianamente nos ônibus de Dourados. Esses **canais precisam ser divulgados**, sendo sugeridas as seguintes formas: *busdoor* (grandes adesivos na parte externa dos ônibus) e QR Code com link apontado para um formulário de denúncia. Também foi sugerida a construção de um aplicativo que configuraria um canal específico e integrado com a segurança pública. Aqui valem os pontos de atenção: os canais de denúncia podem ser diversos, mas precisam ter um fluxo interno à prefeitura unificado, ser um serviço de atendimento a emergências (que funcione 24h, todos os dias) e ter integração com órgãos de segurança pública.

Em relação à devolutiva de denúncias, isso foi pouco abordado em termos de solução, mas o fato de **dar ciência / engajar conselhos** (afro, indígena e das mulheres) tanto do protocolo desenvolvido, quanto das ações efetivamente tomadas, é uma forma eficaz de divulgação e de fortalecimento da política pública. Aliado a isso, é fundamental que haja **campanhas de conscientização** sobre esses tipos de violência, com exemplos e orientações do que fazer, além de endereçar a subnotificação, também podem comunicar ao público em geral como se portar ao presenciar uma agressão, estimulando inclusive o testemunho na delegacia. Para melhorar a identificação de agressores foi apontada como saída principal a **vigilância por câmeras nos ônibus e nos pontos**. Medidas de vigilância e policiamento mais específicas como **reforçar**

guarda civil em rondas no entorno das escolas (para prevenção) e haver polícia itinerante para atender denúncias no ato (flagrante delito) também foram citadas. Finalmente, para preencher o vazio de dados sobre essas ocorrências, apontou-se como necessária a **integração dos canais de denúncias** para formação de um banco de dados único.

3.6.2 Gestão de dados abertos

Tendo em vista o ciclo de vida do dado em si, foram identificados desafios nas fases de:

- coleta: faltam instrumentos adequados de levantamento de dados;
- disponibilização: falta ferramenta de entrega dos dados; e
- monitoramento de dados: dificuldade em mantê-los atualizados.

Somado a isso, do ponto de vista da gestão também identificou-se que falta **sistematizar processos e informatizar mais as instituições** (muito da burocracia cotidiana ainda corre em papel). Sem processos bem definidos e conhecidos pelos atores da gestão pública envolvidos, sua digitalização fica praticamente inviabilizada. Após esses dois passos dados, é possível **integrar e uniformizar as informações entre os diversos órgãos públicos ou de interesse público**.

Foram dados exemplos prático de dificuldades enfrentadas com dados do sistema de transportes:

- quem gera os dados de ônibus (Viação Dourados) não é quem disponibiliza (CitaMobi);
- quem planeja (poder público), não tem acesso aos dados brutos operacionais e só acessa dados agregados de forma limitada (entregues filtrados pela operadora).

Para os problemas de coleta, foi sinalizado o desejo de **desenvolver instrumentos digitais de coleta** (por exemplo aplicativo) no âmbito do setor público. Isso tornaria mais fácil o processamento, análise e disponibilização no site da Prefeitura, que precisaria desenvolver uma **seção específica para disponibilizar dados abertos**, o que é útil não só para a população em geral e como também para outras secretarias municipais. Coleta e disponibilização de dados mais automatizada demandaria um **sistema integrado de informações intersecretarias**, o que também foi apontado como uma meta pelas pessoas participantes da oficina.

A partir dessa maturação de processos e digitalização da Prefeitura, os grupos identificaram ser necessário prover **capacitação do corpo técnico** municipal para que consigam acompanhar as transformações em curso e para que processos e projetos sejam otimizados. Com isso, facilita-se a instauração de uma **cultura que valorize mais as decisões baseadas em dados** e informações.

Sobre as **potencialidades dos dados abertos** levantadas na oficina, merecem destaque:

- Prover melhor serviço de informação a cidadãos(ãs), como por exemplo através de um aplicativo de celular com informações de horários e linhas de ônibus.
- Fortalecer a imagem e a marca tanto da gestão pública quanto de quem opera o sistema de ônibus, por exemplo ao disponibilizar dados brutos da operação (pelas operadoras), ao

fornecer indicadores operacionais para a sociedade civil (lotação, ocorrências, etc.) e ao deixar gastos públicos abertos e transparentes.

- Publicizar planos e metas, técnicos e financeiros, relativos à mobilidade urbana e rural, como por exemplo o quanto está previsto ser gasto com ciclovias e onde elas estão previstas.
- Publicizar dados geolocalizados de multas e sinistros pode auxiliar na elaboração de campanhas de conscientização.
- Utilizar dados das diversas secretarias para construir indicadores, tanto para uso interno da gestão pública, como para uso externo da população.

3.6.3 Pontos de parada

Os pontos de parada foram objeto tanto de avaliação pelos questionários (item 1 do presente relatório), como também de debate da oficina participativa. A Tabela 17 a seguir traz os principais desafios e propostas de solução apresentadas pelos(as) participantes.

Tabela 17: Desafios e propostas de solução para pontos de parada

Desafios	Propostas de Solução
Roubo de fios dos postes de iluminação	Adotar iluminação solar nos pontos de ônibus
Falta de manutenção	Fazer concessão para iniciativa privada em que as empresas possam explorar publicidade dos pontos de ônibus e, em contrapartida, fornecer manutenção periódica adequada.
Bairros sem interesse de exploração comercial (no caso de concessão)	Projetar modelos mais simples, sempre bem sinalizados. Formular contratos de parceria com iniciativa privada (por exemplo com comércios locais) para que “adotem um ponto”, responsabilizando-se por sua manutenção.
Projeto-modelo de ponto de ônibus existente, em concreto pré-moldado, demanda calçadas de 4m de largura ou mais (o que muitas vezes não é a realidade local)	Rever projeto-modelo de ponto de ônibus para que seja mais leve e delgado, demandando menos espaço de calçada para sua instalação.

Fonte: elaboração própria.

O projeto modelo do ponto de ônibus foi alvo de bastante debate. O modelo atual é projeto para ser feito em peças de concreto pré-moldado que precisam de uma forma especial que apenas uma empresa consegue fornecer, o que é um obstáculo à contratação pública. Uma alternativa seria os pontos de ônibus metálicos. Sendo assim, foram identificadas vantagens e desvantagens de cada tipo de parada, conforme mostrado na Tabela 18.

Registradas as principais impressões do debate técnico acerca do material dos pontos de ônibus, é inegável que **o modelo atual precisa ser revisto de forma a superar as dificuldades identificadas**: não se aplicar em todas as calçadas do município e não conseguir ser licitado.

Tabela 18: Vantagens e desvantagens de modelos de pontos de parada

	Vantagens	Desvantagens
Concreto pré-moldado	<ul style="list-style-type: none"> concepção modular facilidade de construção demanda menos manutenção 	<ul style="list-style-type: none"> grande demanda de espaço de calçada estrutura mais pesada (menos móvel)
Metálicos	<ul style="list-style-type: none"> rapidez de execução menor demanda de espaço de calçada leveza (mais fácil de mover, se preciso) 	<ul style="list-style-type: none"> manutenção mais difícil (corrosão da base) material mais quente no calor

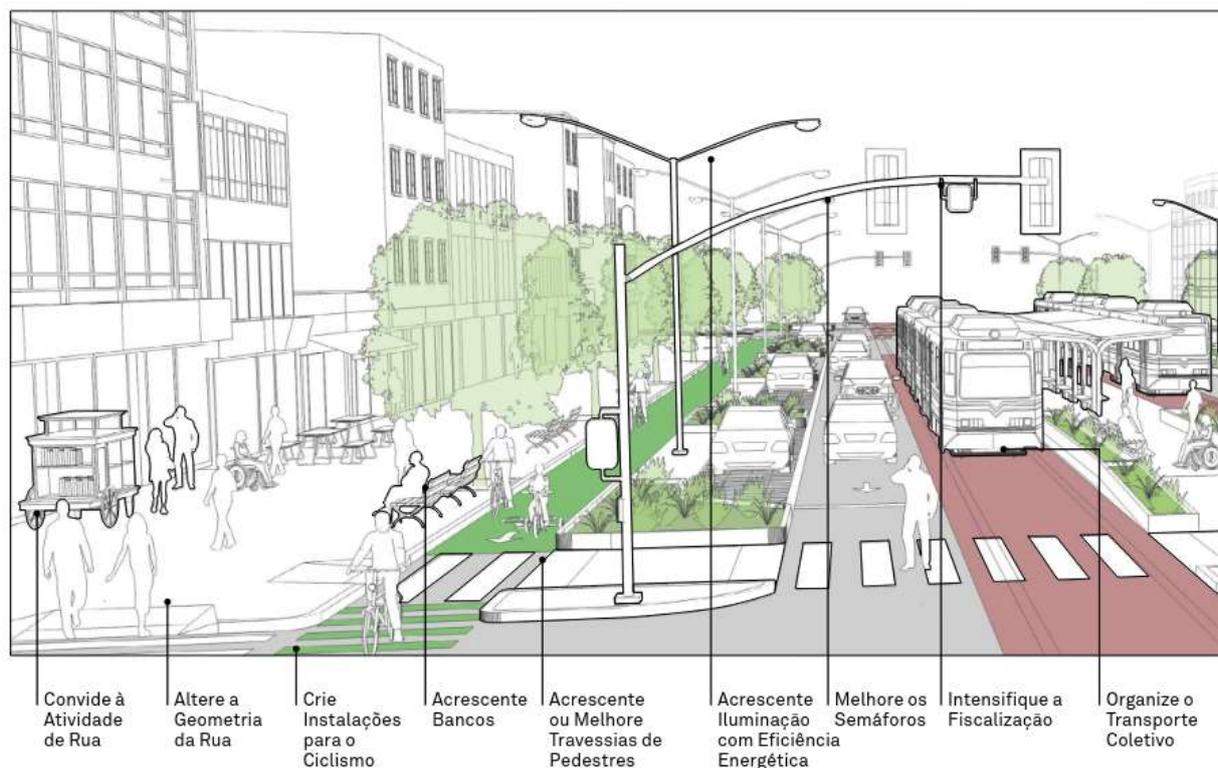
3.6.4 Intervenções viárias

As caminhadas exploratórias ocorreram nas avenidas Marcelino Pires e Weimar Gonçalves Torres por conta de um debate de projeto: qual delas melhor abriga um corredor de ônibus? Essa também foi a pergunta que pautou a grande parte dos debates acerca das intervenções viárias. Por consenso, concluiu-se que a **Avenida Marcelino Pires** seria a melhor opção do que a Weimar devido a suas características viárias (largura total maior, maior quantidade de pistas, tipologia de comércios e serviços já estabelecidos, características das calçadas e mobiliário urbano, etc.).

Nesse cenário, para que haja priorização do transporte público com o máximo de ganho de velocidade, o mais indicado é um **corredor central para ônibus**. Caso seja um corredor lateral, ainda que exclusivo, nele os ônibus precisarão conviver com demais veículos que precisarão entrar e/ou cruzar a faixa da direita para fazerem conversões para outras ruas. Isso traz uma necessidade de **renovação da frota por veículos que tenham portas em ambas as laterais**. Esse esforço inicial de renovar a frota trará a flexibilidade de projeto e operação de poder adotar corredores de ônibus centrais em outras vias de Dourados. A Figura 02, traz uma seção parecida com a proposta de consenso apresentada na oficina, que deve ser composta por:

- corredor central para ônibus
- 1 faixa de circulação de veículos em geral
- 1 faixa de estacionamento ou ciclofaixa

Figura 02: Desafios e propostas de solução para pontos de parada



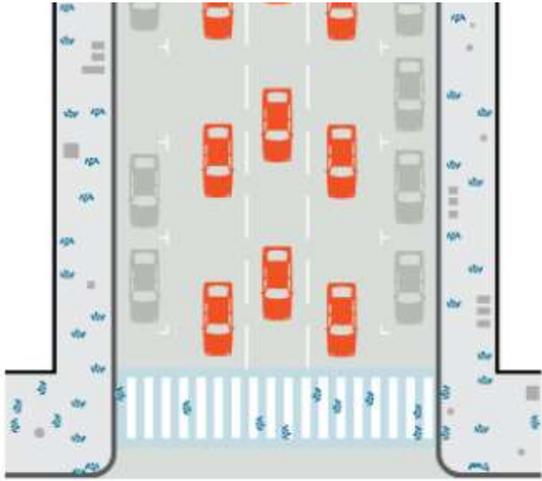
Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2018)

Adicionalmente, foram apontadas necessidades de reordenação dos fluxos das avenidas adjacentes e emergiu a proposta de que as **avenidas Weimar Gonçalves Torres e Joaquim Teixeira Alves se tornassem mão única, formando um binário**. A Av. Weimar faria a circulação de oeste para leste e a Av. Joaquim, de leste para oeste. Ambas passariam a contar com ciclovia, bicicletários e/ou paraciclos. Esse conjunto de mudanças propostas é uma sinalização do desejo de se mudar do paradigma de construir ruas orientadas para carros para ruas multimodais, que têm maior capacidade de fluxo de pessoas e proporcionam mais fruição (ver Figura 03).

Além disso, também foram citadas medidas de infraestrutura para incentivar o uso da bicicleta:

- Vestiários nos locais de trabalho para ciclistas (com água e estacionamento para bicicletas);
- Bicicletários nos terminais com câmeras de segurança.

Figura 03: Capacidade de ruas orientadas para carros e de ruas multimodais

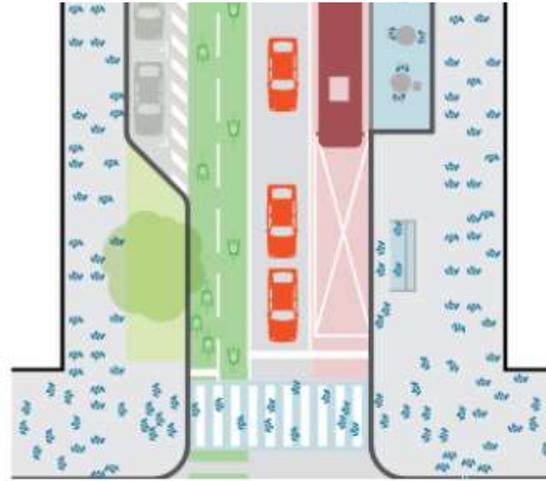


Capacidade por Hora de uma Rua Orientada para Carros

	4.500/h	x2	9.000 pessoas/h
	1.100/h	x3	3.300 pessoas/h
	0	x2	0 pessoas/h



Capacidade total: 12.300 pessoas/h



Capacidade por Hora de uma Rua Multimodal

	8.000/h	x2	16.000 pessoas/h
	7.000/h	x1	7.000 pessoas/h
	6.000/h	x1	6.000 pessoas/h
	1.100/h	x1	1.100 pessoas/h
	0	x1	0 pessoas



Capacidade Total: 30.100 pessoas/h

Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2018)

Considerações finais

Sem dúvidas, o transporte público coletivo é visto pelas moradoras e pelos moradores de Dourados como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade. Foram mal avaliados aspectos como iluminação da parada; segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus; limpeza da parada, lotação dos ônibus e disponibilidade dos ônibus em termos de horários e locais. Esse grau de insatisfação nem sempre é sentido de forma igual por homens (cis e trans) e mulheres (cis e trans): eles se incomodam mais com a lotação, elas se incomodam mais com indisponibilidade dos ônibus, falta de acesso ao transporte e falta de segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus. A percepção de segurança foi mapeada em três momentos: no trajeto até as paradas de ônibus, na parada em si e dentro do veículo. No geral **as pessoas sentem-se mais seguras dentro dos ônibus do que fora deles** (no trajeto ou na espera). Ainda assim, a percepção de segurança (pouco ou muita) dentro dos veículos só supera os 50% para eles - **mais da metade das mulheres ainda não se sentem seguras nos ônibus**.

Percebe-se, portanto, que os pontos de ônibus são elos mais frágeis no planejamento de transportes, frequentemente sendo vistos como de competência da zeladoria urbana, de obras e não como parte relevante do acesso ao transporte público. Nas paradas, as três ações que mais fariam diferença positiva na percepção de segurança são: **(i) melhorar a iluminação pública, (ii) melhorar a infraestrutura do ponto de ônibus e (iii) melhorar a segurança pública**.

Na oficina participativa, foram levantadas possibilidades interessantes de terem sua viabilidade estudadas, como: adotar iluminação solar nos pontos de ônibus; fazer parcerias com entes privados para manutenção dos pontos e rever o projeto-modelo de abrigos para que sejam passíveis de adoção em calçadas mais estreitas e que possam ser licitados facilmente. Além disso, medidas como vigilância por câmeras - de preferência acompanhadas por um centro de controle operacional - e reforço da guarda civil podem colaborar para a melhoria da segurança pública.

No que tange à prevenção de violência de gênero e raça, faz-se necessário **definir um protocolo contra o assédio sexual e injúria racial no transporte** que conte com atendimento especializado que acolha e encaminhe adequadamente a vítima. Além disso, é crucial pensar cuidadosamente nos canais de denúncia: ao mesmo tempo que precisam ser diversos (aplicativo, whatsapp, etc) para a população em geral, precisam ter seus dados integrados pela Prefeitura para que se consiga ter uma visão geral e não fragmentada do que ocorre. A comunicação é muito importante, seja para divulgar os canais de denúncia, seja para promover campanhas de conscientização.

Problemas relativos à falta de cobertura da rede com paradas muito distantes e à frequência baixa dos ônibus com elevado tempo de espera e oferta em poucos horários são identificados de forma geral como obstáculos ao transporte público coletivo. Esses problemas são mais fortemente sentidos por populações vulnerabilizadas, em especial de classes sociais mais baixas, pessoas negras e mulheres.

As caminhadas exploratórias realizadas tanto na Avenida Marcelinos Pires quanto na Avenida Weimar Gonçalves Torres, indicaram que em ambas as vias as camadas de conexão e comunicação são pior avaliadas, entre todos os quesitos. Na camada de conexão, destaca-se a alta priorização ao transporte motorizado individual em detrimento da infraestrutura e serviços para outros modos mais acessíveis e sustentáveis. Na camada de comunicação nota-se a predominância de representatividade masculina. As melhores avaliações ocorreram nas camadas de caminho, fachada e segurança. Destaca-se que a presença da praça melhora as avaliações de arborização e fluidez para pedestres, sendo um equipamento urbano a ser mais valorizado no planejamento de urbanismo integrado com transportes. Uma forma de alterar essa priorização indesejada do transporte motorizado individual é mudando de paradigma, e a **construção de ruas multimodais, com prioridade para o transporte público, previsão de ciclovias e valorização de calçadas**. A proposta que emergiu da oficina setorial vai nessa direção na medida em que propõe a adoção de um corredor exclusivo de ônibus na Avenida Marcelino Pires.

Por fim, identificou-se uma necessidade inicial do **fornecimento constante de dados brutos por parte das operadoras para o poder público**, somente assim a Prefeitura disporá de informações suficientes para desenvolver suas atividades de planejamento e gestão dos transportes de forma adequada. Além disso, há o desejo de disponibilizar os dados de transporte na forma de dados abertos, tendo em vista as suas potencialidades tanto para o setor público quanto para a sociedade civil.

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

- Elaboração de pareceres técnicos sobre os projetos de pontos de parada e de requalificação dos corredores de transporte;
- Apoio à coleta e gestão de dados de transporte público pela AGETTRAN, apoiando a definição dos fluxos de informações entre empresa operadora e poder público;
- 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.

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.

Referências

BARCELOS, M.M., ALBUQUERQUE, C. (2018) Manual de Pesquisa de Satisfação - Qualiônibus: Programa de qualidade do serviço de ônibus. Versão 1.0. 1ª edição. Disponível em: <<https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/publicacoes-programa-qualionibus>> Acesso em 10 de fevereiro de 2023.

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. *Revista Brasileira de Gestão Urbana* 13, 1-20.

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

FONSECA, K. G. *Mulheres Caminhantes! Auditoria de Segurança de e Caminhabilidade*. SampaPé, vl. 01, n 8 -88, abril, 2018. Disponível em: <https://issuu.com/sampape/docs/mulheres_caminhantes_auditoria_de> Acesso em: 27 de março de 2021.

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.

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

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.

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.

METRAC (Metropolitan Toronto Action Committee on Public Violence Against Women and Children). (1989) *Women's Safety Audit Guide*. Toronto: METRAC

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

NACTO - NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. (2018). *Guia global de desenho de ruas*. Senac São Paulo. Disponível em: <https://drive.google.com/open?id=1iqdvgOtuY_xhRefu7ST4Ao6ynevKQlaz&authuser=0> Acesso em 12 de maio de 2023

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.

SABINO, L., TINI, B., SATO, B., FARIAS, D. & PITOMBO, F. (2022) Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género. IADB: Inter-American Development Bank. Disponível em <<https://publications.iadb.org/es/metodologia-para-calculer-el-indice-tecnico-de-caminabilidad-sensible-al-genero>> Acesso em 12 de fevereiro de 2023

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.

WACAV (Women's Action Centre Against Violence Ottawa-Carleton). (1995) Safety Audit Tools and Housing: The State of the Art and Implications for CMHC. Ottawa, Canada: Canada Mortgage and Housing Association.

WICI (Women in Cities International). (2008) Women's Safety Audits. What Works and Where? Nairobi, Kenya: UN-HABITAT. Disponível em: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/1404462831wpdm_Women%27s%20Safety%20Audit.pdf> Acesso em 12 de fevereiro de 2023

Apêndice

A - Roteiro dos questionários

0. Anotações sobre a parada:

A. Nome da parada: _____

B. Horário de chegada na parada: _____

C. Horário de saída da parada: _____

D. Quantidade mínima de pessoas na parada (além da pesquisadora): _____

E. Quantidade máxima de pessoas na parada (além da pesquisadora): _____

F. Há iluminação artificial funcionando? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Não foi possível avaliar	G. Existe cobertura que proteja de sol e chuva na parada? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
H. Existe local que dê para sentar e aguardar o ônibus na parada? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	I. Os assentos são confortáveis e inclusivos para diferentes corpos? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
J. Existe local protegido para pessoas com cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	K. Durante a realização das entrevistas, avaliou-se que a área de embarque/desembarque é suficiente? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
L. A presença de árvores / arbustos / folhagens/ etc atrapalha o campo de visão de alguma forma? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	M. A estrutura do ponto e elementos acessórios do ponto de parada atrapalham o campo de visão de alguma forma? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
N. Existe informação suficiente no ponto de parada (linhas, trajetos, tabelas horárias, pagamento) <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	O. O entorno do ponto (cruzamentos e travessias) é acessível para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

<p>P. Existe informação sobre o entorno no ponto de parada?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>	<p>Q. Existe videomonitoramento na parada?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
---	--

1. Questionário para usuário(a)

esperando para embarcar no ônibus

desembarcando do ônibus

<p>1.1 Como você chegou até aqui?</p> <p><input type="checkbox"/> a pé</p> <p><input type="checkbox"/> de bicicleta</p> <p><input type="checkbox"/> de carro / táxi</p> <p><input type="checkbox"/> de ônibus</p>	<p>1.2 Houve/há alguma dificuldade para chegar até esta parada?</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p>Qual(is)? _____</p>
<p>1.3 No trajeto até aqui, como você se sentiu?</p> <p><input type="checkbox"/> muito seguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> um pouco seguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> neutro</p> <p><input type="checkbox"/> um pouco inseguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> muito inseguro/a</p>	<p>1.4 Como você se sente nessa parada?</p> <p><input type="checkbox"/> muito seguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> um pouco seguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> neutro</p> <p><input type="checkbox"/> um pouco inseguro/a</p> <p><input type="checkbox"/> muito inseguro/a</p>
<p>1.5 Depois de descer do ônibus você pretende:</p> <p><input type="checkbox"/> caminhar até o destino final</p> <p><input type="checkbox"/> de bicicleta até o destino final</p> <p><input type="checkbox"/> ir de carro / táxi até o destino final</p> <p><input type="checkbox"/> pegar outro ônibus até o destino final</p>	<p>1.6 Geralmente enfrenta alguma dificuldade após descer do ônibus?</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p>Qual(is)? _____</p> <p>Qual _____ parada _____ desce: _____</p>
<p>1.7 Com que frequência você pega ônibus?</p> <p><input type="checkbox"/> mais de 3 vezes na semana</p> <p><input type="checkbox"/> entre 1 a 3 vezes na semana</p> <p><input type="checkbox"/> raramente / menos de 1 vez por semana</p> <p><input type="checkbox"/> esta é a primeira vez</p>	<p><i>Se responder "entre 1 a 3 vezes na semana" ou "mais de 3 vezes na semana":</i></p> <p>1.7.1 Enquanto você espera aqui, geralmente quantas pessoas têm ao redor?</p> <p><input type="checkbox"/> ninguém</p> <p><input type="checkbox"/> poucas pessoas</p> <p><input type="checkbox"/> muitas pessoas</p>
<p>1.8 Qual o motivo do seu deslocamento agora?</p> <p><input type="checkbox"/> trabalho</p> <p><input type="checkbox"/> estudo</p> <p><input type="checkbox"/> saúde</p> <p><input type="checkbox"/> lazer</p> <p><input type="checkbox"/> outro motivo</p>	<p>1.9 Você está se deslocando para acompanhar, levar, buscar ou cuidar de alguém?</p> <p><input type="checkbox"/> sim</p> <p><input type="checkbox"/> não</p>

1.10. O que te faria sentir mais seguro(a) ou confortável nos pontos de parada?

1.11. E nos ônibus?

grau de satisfação	Muito insatisfeito(a)	Insatisfeito(a)	Nem satisfeito(a), nem insatisfeito(a)	Satisfeito(a)	Muito satisfeito(a)
nota	1	2	3	4	5

1.12 Considerando uma escala de 1 a 5, em que 1 é muito insatisfeito(a) e 5 é muito satisfeito(a), como você avalia a sua satisfação em relação aos seguintes aspectos do transporte público coletivo de Dourados:

1.12.1 Acesso ao transporte: facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais	1	2	3	4	5
1.12.2 Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito	1	2	3	4	5
1.12.3 Confiabilidade de chegada no horário previsto	1	2	3	4	5
1.12.4 Rapidez da viagem	1	2	3	4	5
1.12.5 Gasto com transporte coletivo por ônibus	1	2	3	4	5
1.12.6 Facilidade em pagar o ônibus e recarregar o Cartão Transporte	1	2	3	4	5
1.12.7 Informação sobre linhas e/ou horários que atendem a parada em que está	1	2	3	4	5
1.12.8 Iluminação da parada de ônibus	1	2	3	4	5
1.12.9 Limpeza da parada de ônibus	1	2	3	4	5
1.12.10 Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
1.12.11 Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
1.12.12 Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
1.12.13 Segurança em relação a sinistros/acidentes de trânsito na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
1.12.14 Limpeza dos ônibus	1	2	3	4	5
1.12.15 Lotação dos ônibus	1	2	3	4	5
1.12.16 Satisfação geral com transporte coletivo	1	2	3	4	5

B - Ficha guia de avaliação para caminhadas exploratórias

Camada de análise: 1. Conexão

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
1.1 Rotas	Existem possibilidades de rotas a pé no meio da quadra?	1 - Não tem e as quadras são longas (> 150m) 2 - Não tem e as quadras são curtas (< 150m) 3 - Tem, mas o acesso é controlado 4 - Tem e o acesso é livre	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
1.2 Infraestrutura cicloviária	Existe infraestrutura cicloviária? Existe segregação entre os veículos? A infraestrutura é contínua?	1 - Não existe infraestrutura 2 - Existe infraestrutura compartilhada com outros veículos (ciclofaixa e ciclorrota) 3 - Existe infraestrutura segregada (ciclovía) 4 - Existe infraestrutura segregada e conectada (rede)	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
1.3 Estacionamento de bicicletas	Existem locais para estacionamento de bicicletas? promovem integração com transporte público?	1 - Não tem 2 - Existem paracidos 3 - Existem bicicletários (com controle de acesso) 4 - Existem bicicletários integrados a outros modos de transporte	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
1.4 Outros serviços	Existem serviços de compartilhamento ou aluguel de bicicletas?	1 - Não tem 2 - Tem apenas serviços privados 3 - Tem serviço público 4 - Tem serviço público com pagamento integrado ao transporte público	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

Camada de análise: 2. Caminho

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
2.1 Piso	Existe calçada adequada e acessível?	1 - Não existe calçada 2 - Possui calçada, mas com obstáculos ou elevações (degraus, etc.) 3 - Possui calçada em toda a extensão, mas com material de alta vibração (em carrinhos ou cadeira de rodas) 4 - Possui calçada, sem obstáculos ou desníveis, e com material antiderrapante adequado	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
2.2 Largura	Existem faixa de serviço (postes, árvores, paradas de ônibus), faixa livre (para a circulação) e faixa de transição (fachadas)	1 - A largura da faixa livre é menor do que 1,20m 2 - A largura da faixa livre é maior do que 1,20m, mas não é suficiente para o fluxo (as pessoas precisam desviar e/ou existem obstáculos para o fluxo) 3 - A largura da faixa livre é adequada e existem mobiliários (na faixa de serviço) ou itens na faixa de transição 4 - A largura da faixa de livre é adequada e existem mobiliários (na faixa de serviço) e itens na faixa de transição	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
2.3 Travessia	As travessias são adequadas e acessíveis?	1 - Não existe faixa de pedestre 2 - Existe faixa de pedestre, mas a localização é inadequada ou não permite a travessia (inexistência de semaforização necessária) 3 - Existe faixa de pedestre adequada, mas sem acessibilidade (com desvio e sem rampa) 4 - Existe faixa de pedestre adequada e acessível (com rampa ou com passagem em nível)	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
2.4 Acessibilidade física	Quais são os elementos físicos de acessibilidade presentes?	1- Não há nenhum elemento de acessibilidade universal no trecho analisado. 2- Menos da metade do trecho analisado tem piso tátil direcional e de alerta e somente alguns cruzamentos têm rampas de acesso adequadas ou semáforo sonoro. 3 - Presença de rampas de acesso nas esquinas e/ou semáforos sonoros nos cruzamentos (quando houver) e piso direcional em mais da metade do trecho analisado. 4 - Piso direcional e de alerta por toda extensão do trecho analisado, rampas de acesso e semáforos sonoros em todas esquinas e cruzamentos	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

2.5 Prioridade	Qual é a prioridade da distribuição do espaço de circulação?	<p>1 - Maior proporção da faixa de circulação de automóveis (>50%), com presença de faixa de estacionamento, sem calçadas, sem ciclovias ou ciclofaixas e sem faixa exclusiva para transporte público</p> <p>2 - Maior proporção da faixa de circulação de automóveis (>50%), com faixa de estacionamento, com calçada, sem ciclovias ou ciclofaixas e sem faixa exclusiva para transporte público</p> <p>3 - Menor proporção da faixa de circulação de automóveis (<50%), com faixa de estacionamento, com calçada, com ciclovias ou ciclofaixas e/ou com faixa exclusiva para transporte público</p> <p>4 - Menor proporção da faixa de circulação de automóveis (<50%), sem faixa de estacionamento, com calçada, com ciclovias ou ciclofaixas e com faixa exclusiva para transporte público.</p>	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

Camada de análise: 3. Fachada

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
3.1 Entradas	Quantidade de acessos para pedestres por quadra (incluindo residências e estabelecimentos comerciais e de serviços)	<p>1 - Não tem acesso para pedestres</p> <p>2 - Até 4 acessos para pedestres por quadra</p> <p>3 - Entre 5 e 8 acessos para pedestres por quadra</p> <p>4 - Mais de 8 acessos para pedestres por quadra</p> <p><i>* Considerar apenas um acesso por estabelecimento</i></p>	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
3.2 Visibilidade	Existem fachadas cegas? (5 metros ou mais sem visibilidade do interior dos lotes?)	<p>1 - Mais de 50% do trajeto é de fachadas cegas</p> <p>2 - Entre 30 e 50% do trajeto é de fachadas cegas</p> <p>3 - Até 30% do trajeto é de fachadas cegas</p> <p>4 - Não tem fachadas cegas</p>	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
3.3 Usos	Quantidade de tipos de uso por quadra?	<p>1 - Apenas 1 uso por quadra</p> <p>2 - Entre 2 e 3 tipos de uso por quadra</p> <p>3 - 4 tipos de uso por quadra</p> <p>4 - 5 ou mais tipos de uso por quadra</p>	A	
			B	

	* Tipos de uso: Residencial Industrial Equipamentos urbanos (escolas, posto de saúde, etc) Atrações culturais (museus, centro religioso, teatro, etc) Comércio de consumo (lojas) Serviços de alimentação (restaurante, padaria, bar, etc) Outros serviços (sapataria, oficina, cabeleireiro, etc) Espaços públicos (parques, praças, etc)	C	
		D	
		E	
		F	

Camada de análise: 4. Mobiliário

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
4.1 Iluminação	Existe iluminação?	1 - Não tem 2 - Tem, para a via e com pelo menos um poste em um lado da via 3 - Tem, dirigido para os pedestres, em poucos locais ou com obstruções 4 - Tem, dirigido para os pedestres, em todo o trajeto	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
4.2 Proteção de chuva e sol	Existe algum tipo de proteção de chuva e sol (marquises ou cobertura) para circulação de pedestres?	1 - Não tem 2 - menos de 50% do trajeto 3 - Mais de 50% do trajeto 4 - Todo o trajeto	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
4.3 Descanso	Existe mobiliário urbano adequado para descanso?	1 - Não tem 2 - Apenas formas improvisadas 3 - Tem, mas apenas uma possibilidade 4 - Mais de uma opção de mobiliário	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

Camada de análise: 5. Ambiente

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
5.1 Natureza	Grau de arborização	1 - Não existem árvores ao longo do trajeto 2 - Existem árvores pontuais 3 - Existe arborização em pelo menos 50% do trajeto 4 - Existem árvores ao longo de todo o trajeto	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
5.2 Espaço públicos	Existem equipamentos públicos de lazer e espaços de convívio ao ar livre?	1 - Não tem 2 - Existe um equipamento público fechado 3 - Existe mais de um equipamento público fechado 4 - Existe pelo menos um equipamento público e um espaço de convívio aberto	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
5.3 Pessoas	Número e representatividade das pessoas nas calçadas	1 - Pequeno fluxo de pedestres, sem presença de crianças, idosos ou pessoas com deficiência e desbalanceamento entre homens e mulheres e pessoas brancas e não brancas 2 - Grande fluxo de pedestres, sem presença de crianças, idosos ou pessoas com deficiência e desbalanceamento entre homens e mulheres e pessoas brancas e não brancas 3 - Grande fluxo de pedestres, sem presença de crianças, idosos ou pessoas com deficiência e com paridade entre homens e mulheres e pessoas brancas e não brancas 4 - Grande fluxo de pedestres, com presença de crianças, idosos ou pessoas com deficiência e paridade entre homens e mulheres e pessoas brancas e não brancas	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			I	
5.4 Sons e cheiros	O ruído dos veículos é incômodo?	1 - O ruído dos veículos é constante e atrapalha conversas na calçada e há odores desagradáveis, como esgoto, óleo queimado, combustível. 2 - Baixo ruído constante, mas com picos frequentes (de caminhão, moto, etc.) e sem odores desagradáveis. 3 - Baixo ruído constante, sem picos e sem odores desagradáveis. 4 - Baixo ruído eventual e com odores agradáveis (flores, frutos, etc.)	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

Camada de análise: 6. Comunicação

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
6.1 Entorno	Existe sinalização do entorno ao longo trajeto?	1 - Não tem 2 - Apenas indicação dos nomes das ruas e locais de cruzamento 3 - Mapa de entorno, com nome de ruas 4 - Mapa de entorno com rotas a pé e indicação de equipamentos e modos de transporte	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
6.2 Representatividade e	Os nomes das ruas e/ou equipamentos públicos trazem personagens femininos? Existem informações sobre denúncias de violência contra mulher e discriminação racial ao longo do trajeto?	1 - Não tem 2 - Apenas informações sobre denúncia 3 - Apenas nomes femininos 4 - Tem nomes femininos e sinalização de denúncias	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
6.3 Sinalização	Existe sinalização adequada para pedestres e motoristas? A simbologia utilizada reforça estereótipos de gênero?	1 - Existe sinalização que restringe a circulação de pedestres 2 - Não tem sinalização 3 - Existe sinalização de preferência para pedestre nas vias, cruzamentos, entradas de lotes e áreas de atenção (escolas, hospitais) ou uso de símbolos universais nas placas 4 - Existe sinalização de preferência para pedestre nas vias, cruzamentos, entradas de lotes e áreas de atenção (escolas, hospitais) e uso de símbolos universais nas placas	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

Camada de análise: 7. Segurança

Item	Perguntas	Avaliação	Trecho	Nota
7.1 Segurança pessoal	O local é seguro para caminhar sozinho(a)?	1 - Não caminharia sozinho(a) em nenhum horário 2 - Não caminharia sozinho(a) à noite (durante o dia seria tudo bem) 3 - Caminharia sozinho em qualquer horário, mas com receio 4 - Me sentiria seguro(a) caminhando sozinho(a) em qualquer horário	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
7.2 Segurança viária	As calçadas e faixas de pedestres são suficientes e adequadas para as demandas dos pedestres?	1 - Existência de pessoa atravessando a rua fora da faixa de pedestres e pessoas andando na rua 2 - Existência de pessoas andando na rua mas atravessando na faixa de pedestre 3- Existência de pessoa atravessando a rua fora da faixa de pedestres mas as pessoas caminham na calçada 4 - Pessoas caminhando na calçada confortavelmente e atravessando na faixa de pedestres.	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
7.3 Segurança na travessia	Como são os cruzamentos? tempo semafórico suficiente? Dados: idosa : vel = 0,8m/s [ideal é > 4 segundos por faixa de rolamento]	1 - O tempo de travessia é inferior a 4s por faixa de rolamento 2 - Tempo de verde do pedestre é maior do que 4s por faixa de rolamento e mais de 3 faixas por trecho de travessia e sem ilha para espera 3 - Tempo de verde do pedestre é maior do que 4s por faixa de rolamento e mais de 3 faixas por trecho de travessia ou ilhas com espaço insuficiente para espera 4 - Tempo de verde do pedestre é maior do que 4s por faixa de rolamento e ter até 3 faixas por trecho de travessia e eventuais ilhas com espaço suficiente para espera	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	
7.4 Velocidade da via	Qual a velocidade máxima permitida para os veículos?	1 - Limite máximo de velocidade maior que 50 km/h 2 - Limite máximo de velocidade entre 40 e 50 km/h 3 - Limite máximo de velocidade entre 30 e 40 km/h 4 - Limite máximo de velocidade menor que 30 km/h	A	
			B	
			C	
			D	
			E	
			F	

C - 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

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

- Sim
- Não

D - Notas atribuídas nas caminhadas exploratórias, item a item, por participante

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Conexão

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
1.1 Rotas	A	2	2	2	2	2	2	2	1	2
1.1 Rotas	B	2	2	2	2	1	2	2	1	2
1.1 Rotas	C	2	2	2	2	2	2	2	1	2
1.1 Rotas	D	2	2	2	2	2	2	2	1	2
1.1 Rotas	E	2	4	2	4	2	4	4	1	4
1.1 Rotas	F	2	2	2	1	2	2	2	1	2
1.2 Infraestrutura cicloviária	A	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	C	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	E	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	A	1	1	1	1	1	1	1	2	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	B	1	1	1	1	1	1	1	2	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	C	1	1	1	1	1	1	1	2	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	D	1	2	1	1	2	2	2	2	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	E	1	1	1	1	1	1	1	2	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	F	1	1	1	1	1	1	1	2	1
1.4 Outros serviços	A	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4 Outros serviços	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4 Outros serviços	C	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4 Outros serviços	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1.4 Outros serviços	E	1	1	1	1	3	1	1	1	1
1.4 Outros serviços	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Caminho

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
2.1 Piso	A	4	3	3	3	3	3	3	4	3
2.1 Piso	B	4	4	4	2	2	4	3	4	2
2.1 Piso	C	4	2	2	3	4	2	2	4	3
2.1 Piso	D	4	3	4	3	3	3	3	2	3
2.1 Piso	E	4	3	4	3	4	3	3	4	4
2.1 Piso	F	4	3	3	3	4	3	3	4	3
2.2 Largura	A	3	3	3	3	1	3	3	4	1
2.2 Largura	B	3	3	3	3	1	3	3	4	1
2.2 Largura	C	3	2	3	3	1	2	2	4	1
2.2 Largura	D	3	3	3	3	1	3	3	4	1
2.2 Largura	E	3	3	3	3	4	3	3	4	4
2.2 Largura	F	3	3	3	3	4	3	2	4	1
2.3 Travessia	A	4	3	4	4	4	3	3	4	4
2.3 Travessia	B	4	3	4	4	4	3	3	4	4
2.3 Travessia	C	4	3	4	4	4	3	3	4	4
2.3 Travessia	D	4	3	4	4	4	3	3	4	4
2.3 Travessia	E	4	3	4	4	4	3	3	4	4
2.3 Travessia	F	4	3	1	4	4	3	3	4	4
2.4 Acessibilidade física	A	4	3	4	3	4	3	3	3	4
2.4 Acessibilidade física	B	4	3	4	4	4	3	3	3	4
2.4 Acessibilidade física	C	4	3	4	4	3	3	3	3	4
2.4 Acessibilidade física	D	4	3	4	4	4	3	3	3	4
2.4 Acessibilidade física	E	4	3	4	3	3	3	3	3	4
2.4 Acessibilidade física	F	4	3	4	3	3	3	3	3	4
2.5 Prioridade	A	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.5 Prioridade	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.5 Prioridade	C	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.5 Prioridade	D	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.5 Prioridade	E	4	2	4	2	2	2	3	2	2
2.5 Prioridade	F	2	2	2	2	2	2	2	2	2

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Fachada

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
3.1 Entradas	A	4	4	4	3	2	4	4	3	2
3.1 Entradas	B	4	4	4	3	2	4	4	3	2
3.1 Entradas	C	4	4	4	4	2	4	4	3	2
3.1 Entradas	D	4	4	4	4	2	4	4	4	2
3.1 Entradas	E	1	4	1	1	3	4	4	3	2
3.1 Entradas	F	4	4	4	4	2	4	4	3	2
3.2 Visibilidade	A	4	4	4	3	4	4	4	4	4
3.2 Visibilidade	B	3	3	3	3	4	3	3	4	3
3.2 Visibilidade	C	4	4	4	4	4	4	4	3	3
3.2 Visibilidade	D	4	4	4	3	3	4	4	4	4
3.2 Visibilidade	E	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3.2 Visibilidade	F	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3.3 Usos	A	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3.3 Usos	B	2	2	2	2	3	2	2	2	2
3.3 Usos	C	2	2	2	3	2	2	2	2	2
3.3 Usos	D	2	2	2	2	3	2	3	1	2
3.3 Usos	E	1	3	1	1	1	3	3	2	1
3.3 Usos	F	2	2	2	2	4	2	3	2	2

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Mobiliário

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
4.1 Iluminação	A	4	3	4	3	4	3	2	4	2
4.1 Iluminação	B	4	3	4	3	4	3	2	4	2
4.1 Iluminação	C	4	3	4	3	2	3	2	4	2
4.1 Iluminação	D	4	3	4	3	2	3	2	4	2
4.1 Iluminação	E	4	4	4	2	4	4	4	4	2
4.1 Iluminação	F	4	3	4	2	4	3	2	4	2
4.2 Proteção de chuva e sol	A	4	3	4	3	4	3	3	2	4
4.2 Proteção de chuva e sol	B	4	3	4	3	4	3	3	2	4
4.2 Proteção de chuva e sol	C	3	3	3	4	4	3	3	2	4
4.2 Proteção de chuva e sol	D	3	3	3	3	4	3	3	1	4
4.2 Proteção de chuva e sol	E	1	1	1	2	2	1	1	4	1
4.2 Proteção de chuva e sol	F	4	3	4	3	3	3	3	4	4
4.3 Descanso	A	1	1	1	1	2	1	1	1	2
4.3 Descanso	B	1	1	1	1	2	1	1	1	2
4.3 Descanso	C	1	1	1	1	2	1	1	1	2
4.3 Descanso	D	3	2	3	2	2	2	2	2	3
4.3 Descanso	E	4	3	4	1	3	3	4	2	4
4.3 Descanso	F	1	1	1	1	1	1	1	2	2

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Ambiente

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
5.1 Natureza	A	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5.1 Natureza	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5.1 Natureza	C	2	2	2	2	3	2	2	2	2
5.1 Natureza	D	2	2	2	2	3	2	2	2	2
5.1 Natureza	E	2	3	4	2	1	3	3	2	2
5.1 Natureza	F	3	3	3	3	4	2	2	3	3
5.2 Espaço públicos	A	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.2 Espaço públicos	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.2 Espaço públicos	C	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.2 Espaço públicos	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.2 Espaço públicos	E	4	4	1	1	4	4	4	1	4
5.2 Espaço públicos	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5.3 Pessoas	A	1	4	1	1	1	4	4	1	1
5.3 Pessoas	B	1	4	1	1	2	4	4	4	2
5.3 Pessoas	C	1	4	1	1	4	4	4	4	4
5.3 Pessoas	D	1	4	1	1	2	4	4	1	3
5.3 Pessoas	E	1	4	1	2	3	4	4	4	4
5.3 Pessoas	F	1	4	1	1	1	4	4	4	3
5.4 Sons e cheiros	A	3	3	3	2	3	3	3	3	3
5.4 Sons e cheiros	B	3	3	3	2	3	3	3	3	3
5.4 Sons e cheiros	C	3	3	3	2	3	3	3	3	3
5.4 Sons e cheiros	D	3	3	3	2	3	3	3	3	3
5.4 Sons e cheiros	E	3	3	3	2	3	3	3	3	3
5.4 Sons e cheiros	F	3	3	3	2	3	3	3	3	3

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Comunicação

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
6.1 Entorno	A	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6.1 Entorno	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6.1 Entorno	C	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6.1 Entorno	D	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6.1 Entorno	E	2	2	2	2	3	2	2	2	2
6.1 Entorno	F	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6.2 Representatividade	A	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.2 Representatividade	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.2 Representatividade	C	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.2 Representatividade	D	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.2 Representatividade	E	1	1	1	1	1	1	1	1	2
6.2 Representatividade	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6.3 Sinalização	A	1	2	1	2	2	2	3	2	2
6.3 Sinalização	B	1	2	1	2	2	2	2	2	2
6.3 Sinalização	C	1	2	1	2	2	2	2	2	2
6.3 Sinalização	D	1	2	1	2	2	2	2	2	2
6.3 Sinalização	E	1	2	1	2	3	2	2	2	2
6.3 Sinalização	F	1	2	1	2	3	2	2	2	2

#1 Avenida Marcelino Pires | Camada Segurança

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
7.1 Segurança pessoal	A	3	2	3	3	3	2	2	4	4
7.1 Segurança pessoal	B	3	2	3	3	3	2	2	4	3
7.1 Segurança pessoal	C	3	2	3	3	2	2	2	4	4
7.1 Segurança pessoal	D	3	2	3	3	3	2	2	4	4
7.1 Segurança pessoal	E	3	2	3	3	3	2	2	3	2
7.1 Segurança pessoal	F	3	2	3	3	4	2	2	4	4
7.2 Segurança viária	A	4	3	4	4	3	3	3	3	4
7.2 Segurança viária	B	4	3	4	3	2	3	3	3	4
7.2 Segurança viária	C	4	3	4	3	3	3	3	3	4
7.2 Segurança viária	D	4	3	4	3	2	3	3	3	4
7.2 Segurança viária	E	4	3	4	3	4	3	3	3	4
7.2 Segurança viária	F	4	3	4	3	4	3	3	3	4
7.3 Segurança na travessia	A	4	4	4	2	2	4	4	4	2
7.3 Segurança na travessia	B	4	1	4	2	2	1	1	4	2
7.3 Segurança na travessia	C	4	1	4	2	2	1	1	4	2
7.3 Segurança na travessia	D	4	1	4	2	2	1	4	4	2
7.3 Segurança na travessia	E	4	4	4	2	2	4	4	4	2
7.3 Segurança na travessia	F	4	1	4	2	3	1	1	4	2
7.4 Velocidade da via	A	2	2	2	2	2	1	2	2	2
7.4 Velocidade da via	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7.4 Velocidade da via	C	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7.4 Velocidade da via	D	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7.4 Velocidade da via	E	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7.4 Velocidade da via	F	2	2	2	2	2	2	2	2	2

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Conexão

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
1.1 Rotas	A	-	2	-	2	1	2	2	-	1
1.1 Rotas	B	-	2	-	2	2	2	2	-	1
1.1 Rotas	C	-	1	-	2	2	2	2	-	1
1.1 Rotas	D	-	1	-	2	2	2	2	-	1
1.1 Rotas	E	-	1	-	2	2	2	2	-	1
1.1 Rotas	F	-	1	-	2	2	2	2	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	A	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	B	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	C	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	D	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	E	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.2 Infraestrutura cicloviária	F	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	A	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	B	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	C	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	D	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	E	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.3 Estacionamento de bicicletas	F	-	1	-	1	1	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	A	-	1	-	1	2	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	B	-	1	-	1	2	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	C	-	1	-	1	2	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	D	-	1	-	1	2	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	E	-	1	-	1	2	1	1	-	1
1.4 Outros serviços	F	-	1	-	1	1	1	1	-	1

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Caminho

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
2.1 Piso	A	-	2	-	2	4	2	2	-	2
2.1 Piso	B	-	2	-	2	2	2	2	-	2
2.1 Piso	C	-	4	-	2	4	3	4	-	2
2.1 Piso	D	-	3	-	3	4	2	2	-	3
2.1 Piso	E	-	4	-	3	3	2	2	-	3
2.1 Piso	F	-	3	-	3	3	4	3	-	2
2.2 Largura	A	-	2	-	2	2	2	2	-	3
2.2 Largura	B	-	1	-	2	3	2	2	-	2
2.2 Largura	C	-	3	-	3	2	3	3	-	3
2.2 Largura	D	-	3	-	3	1	3	3	-	4
2.2 Largura	E	-	3	-	3	2	3	3	-	3
2.2 Largura	F	-	3	-	3	1	3	2	-	2
2.3 Travessia	A	-	4	-	4	4	4	4	-	4
2.3 Travessia	B	-	4	-	3	4	2	2	-	4
2.3 Travessia	C	-	3	-	3	4	4	4	-	4
2.3 Travessia	D	-	3	-	3	4	4	4	-	4
2.3 Travessia	E	-	4	-	3	4	3	3	-	4
2.3 Travessia	F	-	4	-	3	4	4	4	-	4
2.4 Acessibilidade física	A	-	3	-	3	4	3	3	-	4
2.4 Acessibilidade física	B	-	3	-	3	2	3	3	-	3
2.4 Acessibilidade física	C	-	3	-	3	4	3	3	-	3
2.4 Acessibilidade física	D	-	3	-	3	4	3	3	-	3
2.4 Acessibilidade física	E	-	3	-	3	2	3	3	-	3
2.4 Acessibilidade física	F	-	3	-	3	4	3	3	-	3
2.5 Prioridade	A	-	2	-	2	1	2	2	-	2
2.5 Prioridade	B	-	2	-	2	2	2	2	-	2
2.5 Prioridade	C	-	2	-	2	1	2	2	-	2
2.5 Prioridade	D	-	2	-	2	2	2	2	-	2
2.5 Prioridade	E	-	2	-	2	2	2	2	-	2
2.5 Prioridade	F	-	2	-	2	2	2	2	-	2

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Fachada

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
3.1 Entradas	A	-	3	-	3	2	3	3	-	2
3.1 Entradas	B	-	4	-	3	2	4	4	-	3
3.1 Entradas	C	-	2	-	2	2	2	2	-	2
3.1 Entradas	D	-	4	-	3	3	4	4	-	4
3.1 Entradas	E	-	3	-	3	2	3	3	-	4
3.1 Entradas	F	-	4	-	3	2	3	4	-	4
3.2 Visibilidade	A	-	4	-	4	4	4	4	-	3
3.2 Visibilidade	B	-	3	-	4	2	3	3	-	3
3.2 Visibilidade	C	-	1	-	2	3	1	1	-	2
3.2 Visibilidade	D	-	3	-	3	1	3	3	-	3
3.2 Visibilidade	E	-	3	-	3	1	3	3	-	3
3.2 Visibilidade	F	-	4	-	3	1	3	3	-	3
3.3 Usos	A	-	2	-	2	2	2	2	-	2
3.3 Usos	B	-	2	-	1	3	2	2	-	2
3.3 Usos	C	-	1	-	1	1	1	1	-	1
3.3 Usos	D	-	2	-	2	3	2	2	-	2
3.3 Usos	E	-	2	-	2	4	2	2	-	2
3.3 Usos	F	-	2	-	2	2	2	2	-	1

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Mobiliário

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
4.1 Iluminação	A	-	2	-	2	2	2	2	-	2
4.1 Iluminação	B	-	2	-	2	2	2	2	-	2
4.1 Iluminação	C	-	2	-	2	1	2	2	-	2
4.1 Iluminação	D	-	2	-	2	3	2	2	-	2
4.1 Iluminação	E	-	2	-	2	1	2	2	-	2
4.1 Iluminação	F	-	2	-	2	1	2	2	-	2
4.2 Proteção de chuva e sol	A	-	2	-	2	2	2	2	-	2
4.2 Proteção de chuva e sol	B	-	2	-	2	2	2	2	-	1
4.2 Proteção de chuva e sol	C	-	2	-	2	1	2	2	-	2
4.2 Proteção de chuva e sol	D	-	2	-	2	1	1	1	-	1
4.2 Proteção de chuva e sol	E	-	2	-	2	1	2	2	-	3
4.2 Proteção de chuva e sol	F	-	2	-	2	1	1	2	-	1
4.3 Descanso	A	-	1	-	1	1	1	1	-	1
4.3 Descanso	B	-	1	-	1	1	1	1	-	2
4.3 Descanso	C	-	1	-	1	1	1	1	-	2
4.3 Descanso	D	-	1	-	1	1	1	1	-	2
4.3 Descanso	E	-	1	-	1	1	1	1	-	2
4.3 Descanso	F	-	1	-	1	1	1	1	-	2

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Ambiente

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
5.1 Natureza	A	-	3	-	2	2	3	3	-	3
5.1 Natureza	B	-	3	-	2	3	3	3	-	3
5.1 Natureza	C	-	2	-	2	3	2	2	-	3
5.1 Natureza	D	-	2	-	2	1	2	2	-	2
5.1 Natureza	E	-	2	-	2	2	2	2	-	2
5.1 Natureza	F	-	2	-	2	2	2	2	-	3
5.2 Espaço públicos	A	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.2 Espaço públicos	B	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.2 Espaço públicos	C	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.2 Espaço públicos	D	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.2 Espaço públicos	E	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.2 Espaço públicos	F	-	1	-	1	1	1	1	-	1
5.3 Pessoas	A	-	1	-	1	1	4	4	-	1
5.3 Pessoas	B	-	4	-	1	1	4	4	-	3
5.3 Pessoas	C	-	1	-	1	1	1	1	-	3
5.3 Pessoas	D	-	1	-	1	1	1	1	-	3
5.3 Pessoas	E	-	4	-	1	1	1	1	-	3
5.3 Pessoas	F	-	1	-	1	1	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	A	-	1	-	3	1	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	B	-	1	-	2	2	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	C	-	1	-	2	2	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	D	-	1	-	2	4	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	E	-	1	-	2	1	1	1	-	3
5.4 Sons e cheiros	F	-	1	-	2	3	1	1	-	3

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Comunicação

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
6.1 Entorno	A	-	1	-	2	2	1	1	-	2
6.1 Entorno	B	-	2	-	2	2	2	2	-	2
6.1 Entorno	C	-	2	-	2	2	2	2	-	2
6.1 Entorno	D	-	2	-	2	2	2	2	-	2
6.1 Entorno	E	-	2	-	2	2	2	2	-	2
6.1 Entorno	F	-	2	-	2	2	2	2	-	2
6.2 Representatividade	A	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.2 Representatividade	B	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.2 Representatividade	C	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.2 Representatividade	D	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.2 Representatividade	E	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.2 Representatividade	F	-	1	-	1	1	1	1	-	1
6.3 Sinalização	A	-	2	-	2	1	2	2	-	2
6.3 Sinalização	B	-	2	-	2	1	2	2	-	2
6.3 Sinalização	C	-	2	-	2	3	2	2	-	2
6.3 Sinalização	D	-	2	-	2	3	2	2	-	2
6.3 Sinalização	E	-	2	-	2	1	2	2	-	2
6.3 Sinalização	F	-	2	-	2	3	2	2	-	2

#2 Av Weimar Gonçalves Torres | Camada Segurança

Item	Trecho	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
7.1 Segurança pessoal	A	-	2	-	2	1	2	2	-	4
7.1 Segurança pessoal	B	-	2	-	2	2	2	2	-	3
7.1 Segurança pessoal	C	-	2	-	2	1	2	2	-	3
7.1 Segurança pessoal	D	-	2	-	2	1	2	2	-	3
7.1 Segurança pessoal	E	-	2	-	2	1	2	2	-	3
7.1 Segurança pessoal	F	-	2	-	2	2	2	2	-	3
7.2 Segurança viária	A	-	3	-	3	2	3	3	-	4
7.2 Segurança viária	B	-	3	-	3	2	3	3	-	3
7.2 Segurança viária	C	-	3	-	3	3	3	3	-	3
7.2 Segurança viária	D	-	3	-	3	2	3	3	-	3
7.2 Segurança viária	E	-	3	-	3	2	3	3	-	3
7.2 Segurança viária	F	-	3	-	3	2	3	3	-	3
7.3 Segurança na travessia	A	-	1	-	4	2	1	1	-	3
7.3 Segurança na travessia	B	-	1	-	4	1	1	1	-	3
7.3 Segurança na travessia	C	-	1	-	3	2	1	1	-	3
7.3 Segurança na travessia	D	-	1	-	3	1	1	1	-	3
7.3 Segurança na travessia	E	-	1	-	4	2	1	1	-	3
7.3 Segurança na travessia	F	-	1	-	3	1	1	1	-	3
7.4 Velocidade da via	A	-	2	-	1	2	2	2	-	2
7.4 Velocidade da via	B	-	2	-	1	2	2	2	-	2
7.4 Velocidade da via	C	-	2	-	1	2	2	2	-	2
7.4 Velocidade da via	D	-	2	-	1	2	2	2	-	2
7.4 Velocidade da via	E	-	2	-	1	2	2	2	-	2
7.4 Velocidade da via	F	-	2	-	1	1	2	2	-	2

E - Materiais de comunicação

Card convite para a oficina: instituições parceiras via whatsapp

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

ACESSO CIDADES
Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Dourados/MS

Perspectivas para adequações de terminais e pontos de parada e intervenções urbanas

Data e Hora: 15/02 das 9h às 17h
Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 – Parque dos Jequitibás

*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 **MUNICÍPIO DE DOURADOS** **GOVERNO DO PARANÁ**

Cofinanciamento: **UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

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

A prefeitura de Dourados/MS convida a todas e todos para discutir pontos importantes para a realização de intervenções de mobilidade na cidade. 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 modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 15 de fevereiro de 2023

Horário: 09h

Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 – Parque dos Jequitibás - Dourados/MS

Programação completa no link: <https://tinyurl.com/3fvnh27e>

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paracido, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Dourados 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 Dourados, 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 ao planejamento de intervenções urbanas em Dourados, 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 Palmas, 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 Dourados e a discussão sobre modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

A oficina será realizada no dia 15 de fevereiro de 2023, entre às 9h e 17h, Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 – Parque dos Jequitibás - Dourados/MS. A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/3fvnh27e>

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

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 Dourados e Frente Nacional de Prefeitos
convidam para oficina participativa:



ACESSO CIDADES
Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Dourados/MS

Perspectivas para adequações de terminais e pontos de parada e intervenções urbanas

Data e Hora: 15/02 das 9h às 17h
Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 - Parque dos Jequitibás

*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:  

Participe de oficina sobre redução de desigualdades na mobilidade urbana

A Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Dourados 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 realização de intervenções de mobilidade na cidade 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 modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em

boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 15 de fevereiro de 2023

Horário: 09h

Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 – Parque dos Jequitibás - Dourados/MS

Programação completa no link: <https://tinyurl.com/3fvnh27e>

Caso o local tenha algum diferencial, sugerimos mencionar no convite. Por exemplo:

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”.

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Dourados 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 Dourados, por meio da Agência Municipal de Transporte e Trânsito, 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 Dourados, fomos selecionadas, junto a outras 10 cidades brasileiras, para um apoio técnico para planejamento de intervenções urbanas e urbanismo tático.

Dada a importância da Secretaria X para a pauta da mobilidade urbana de Dourados, 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 Dourados e a discussão sobre modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/3fvnh27e>

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

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 Dourados 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: 15/02 das 9h às 17h
Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 - Parque dos Jequitibás.

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



Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP** FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS **MUNICÍPIO DE DOURADOS** **UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

Cofinanciamento: **UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

No dia 15 de fevereiro, das 09 às 17h, a prefeitura de Dourados realizará uma oficina participativa sobre mobilidade urbana, com o objetivo de discutir intervenções urbanas e nos pontos de parada. 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 modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais. Essa oficina é resultado de uma parceria de Dourados 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 da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

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



ACESSO CIDADES

Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora:
15/02 das 9h às 17h

Local:
Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 - Parque dos Jequitibás - Dourados/MS

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: perspectivas para adequações de terminais e pontos de parada e intervenções viárias

Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!

Contribua na construção de ações que atendam às necessidades da população de Dourados/MS

▶ 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:



Co-financiamento:



Release para a mídia pré-evento

Mobilidade urbana de Dourados terá planejamento construído com participação popular

FNP vai contribuir no planejamento de intervenções de mobilidade na cidade visando a redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero

Dourados vai sediar a primeira edição das atividades presenciais do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Entre os dias 13 e 16 de fevereiro, a equipe técnica da associação de municípios estará no município 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 Dourados, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos foram realizados de outubro de 2021 a fevereiro de 2022.

Uma oficina aberta intersetorial e participativa, será realizada no dia 15 de fevereiro, das 9 às 17 horas, no Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Dourados, Rua Coronel Ponciano nº 1700 – Parque dos Jequitibás - Dourados/MS. A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/3fvnh27>

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paracido, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

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:





ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP **FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS**

Cofinanciador:



União Europeia