

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

## Etapa qualitativa

### Palmas/TO



# 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 Palmas

**Agostinho Júnior** | Secretário de segurança e mobilidade urbana

**Valéria Ernestina de Oliveira** | Superintendente de trânsito e transporte

**Frederico Mendes** | Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas

**Paulo Borges** | Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana

**Joseína Furtado** | Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana

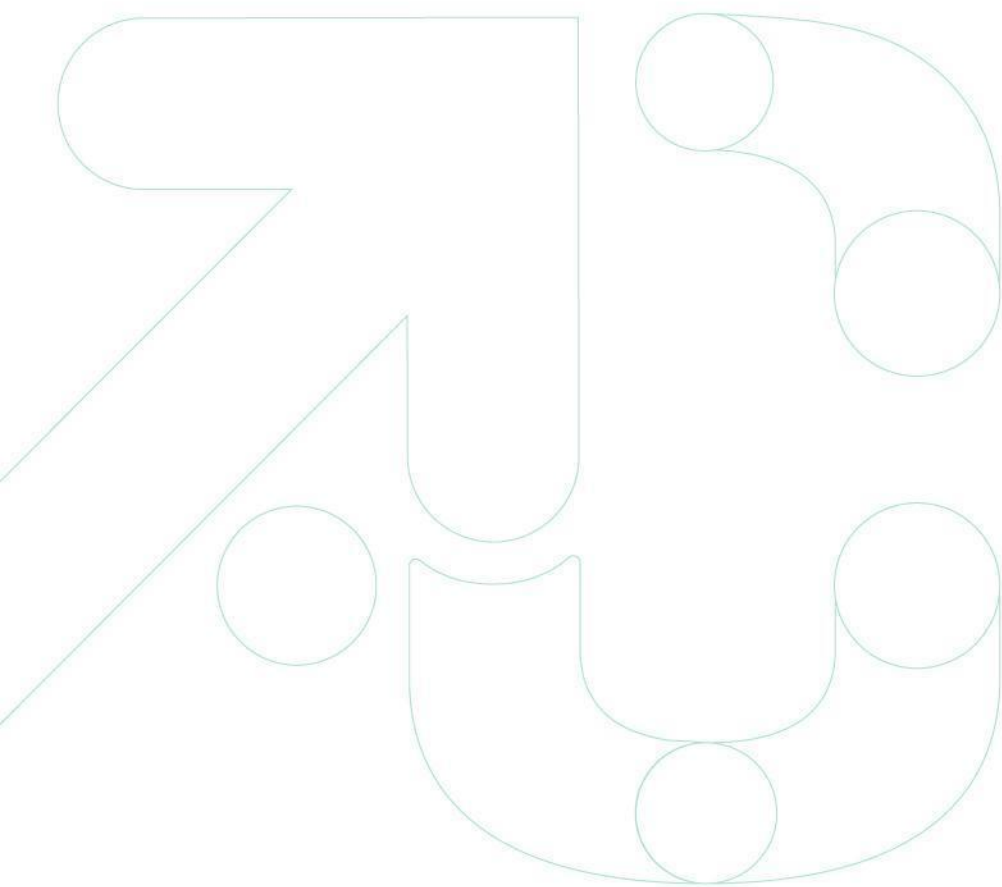
**Nani Lopes Pereira** | Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana

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

# Sumário

<b>Introdução</b>	<b>5</b>
<b>1. Entrevistas com atores-chave</b>	<b>7</b>
1.1 Objetivos e metodologia	7
1.2 Recrutamento e seleção	7
1.3 Participantes	7
1.4 Roteiro	9
1.5 Realização	11
1.6 Destaques e principais resultados	12
1.6.1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana	12
1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda nos sistemas de transporte	13
1.6.3 Registro e encaminhamento de casos de assédio sexual e discriminação racial	16
1.6.4 Política tarifária	17
1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social	19
1.6.6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão	19
1.6.7 Dados e indicadores	21
1.6.8 Percepções de presente e futuro	22
<b>2. Grupos focais</b>	<b>24</b>
2.1 Objetivos e metodologia	24
2.2 Recrutamento e seleção	24
2.3 Participantes	25
2.4 Roteiro	26
2.5 Realização	27
2.6 Destaques e principais resultados	28
<b>3 Oficina intersetorial e participativa</b>	<b>34</b>
3.1 Objetivos e metodologia	34
3.2 Recrutamento e seleção	34
3.3 Participantes	35
3.4 Roteiro	38
3.5 Realização	40
3.6 Destaques e principais resultados	41
3.6.1 Principais problemas de mobilidade urbana de Palmas	41
3.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Palmas	45
<b>Considerações finais</b>	<b>54</b>
<b>Referências</b>	<b>57</b>
<b>Apêndice</b>	<b>61</b>

A - Ficha de participação	61
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	63
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	64
D - Roteiro base dos grupos focais	71
E - Materiais de comunicação	76
F - Principais desafios na mobilidade urbana de Palmas	84
G - Ideias para a mobilidade urbana de Palmas	95



# 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 Palmas/TO, 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 Palmas/TO foram realizadas entre os dias 27 de fevereiro e 02 de março de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana a ser aprovado ainda em 2023 e também com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo técnicas e técnicos de diferentes secretarias da administração municipal, membros de conselhos municipais e representantes da sociedade civil, organizados ou não em associações, movimentos ou coletivos, e **grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça**. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Palmas em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade.

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

# 1. Entrevistas com atores-chave

## 1.1 Objetivos e metodologia

As entrevistas são especialmente úteis quando se deseja mapear práticas, crenças e valores de universos sociais específicos, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados (Duarte, 2004). As formas de entrevistas mais utilizadas em pesquisas qualitativas são: entrevista estruturada, semi-estruturada, aberta, história de vida e entrevista projetiva. Aqui, optou-se por entrevistas semi-estruturadas porque ela é focalizada em um assunto e conta com um roteiro inicial, mas que pode ser complementado por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas à entrevista (Mazini, 1990/1991), ficando a critério da pessoa entrevistadora avaliar as respostas obtidas e explorá-las em maior profundidade.

As entrevistas foram conduzidas 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.

## 1.2 Recrutamento e seleção

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

O convite e agendamento das entrevistas foi realizado pela Prefeitura de Palmas por meio da Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana via ofício, mensagens por celular e telefonemas. Previamente à realização das entrevistas, foi solicitada a todos os participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. Além disso, todas e todos assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) (Apêndice B), em que concordam em participar da pesquisa.

## 1.3 Participantes

Ao todo, foram 16 pessoas entrevistadas, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, representantes de trabalhadores do sistema de transporte público coletivo e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros. A maioria (62,5%) das pessoas entrevistadas são mulheres, uma proporção superior à da distribuição populacional feminina de Palmas (50,6%).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (43,75%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (31,25%), universidade e instituto de pesquisa (12,5%). Vale notar que os homens entrevistados concentram-se nos cargos de gestão (tanto poder público como entidade de representação como sindicato) e que as mulheres concentram-se mais em cargos técnicos, universidade e organizações da sociedade civil (movimentos sociais e coletivos) - ver Tabela 01. Cabe mencionar que uma mesma pessoa pode declarar pertencer a mais de uma organização, o que explica os números maiores do que o total de pessoas entrevistadas.

Tabela 01: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
<b>Prefeitura Municipal</b>	4	3	2	5
<b>Governo do Estado</b>	-	-	-	-
<b>Legislativo Municipal</b>	-	-	-	-
<b>Associação ou organização da sociedade civil</b>	4	1	1	5
<b>Entidade ou órgão de representação</b>	-	1	-	1
<b>Universidade ou instituto de pesquisa</b>	2	-	2	-
<b>Empresa privada</b>	-	-	-	-
<b>Conselho municipal</b>	1	-	-	1
<b>Cidadã autônoma ou cidadão autônomo</b>	-	-	-	-
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>12</b>

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (SESMU)
- Agência de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos de Palmas (ARP)
- Agência de Transporte Coletivo de Palmas (ATCP)
- Ouvidoria da Prefeitura Municipal de Palmas
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SEDES)
- Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Operadores de Máquinas do Estado do Tocantins (SIMTROMET)
- Conselho de Igualdade Racial
- Casa Pérola Negra
- Ajunta Preta

<sup>1</sup> A diferença entre a soma de homens e mulheres e a soma de pessoas brancas e negras deve-se ao fato de que uma pessoa que preferiu não declarar sua identidade de gênero.



- AMAS-Sul - Associação de Moradores do Setor Sul de Taquaralto
- Enegrecer - Coletivo Nacional de Juventude Negra
- Casa Mais
- Mães da Resistência
- Universidade Federal do Tocantins (UFT)

Em relação à raça, 68,75% se autodeclararam pretas ou pardas (população negra) e 31,25% se identificam como brancas (ver Tabela 02), o que também vai na direção da distribuição populacional da cidade de Palmas, onde 64,8% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) e 32,5% branca, tendo em vista o último censo demográfico do IBGE de 2010. A sobrerrepresentação de mulheres e pessoas negras entrevistadas alinha-se ao objetivo da pesquisa, que visa dar luz aos desafios e vivências destes grupos. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias, amarelas ou indígenas.

Tabela 02: Distribuição das pessoas entrevistadas por gênero e raça/cor

	Preta	Parda	Branca	Total
<b>Mulher cis</b>	4	4	2	<b>10</b>
<b>Homem cis</b>	-	3	2	<b>5</b>
<b>Prefiro não responder</b>	-	-	1	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>22</b>

Fonte: elaboração própria.

No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, entre as mulheres, 7 (70%) se declaram heterossexuais e 3 (30%) bissexuais. Entre os homens, 4 (80%) se declaram heterossexuais e 1 (20%) homossexual.

A totalidade das pessoas entrevistadas têm acesso ao ensino superior, sendo que 75% já completou e 25% apontaram tê-lo incompleto. Há, portanto, um viés na amostra das pessoas entrevistadas se comparada à população de Palmas. Porém, não há intenção de que a amostra das pessoas entrevistadas tenha plena aderência à população em todos seus aspectos e vieses de escolaridade são esperados em entrevistas com representantes do poder público e da sociedade civil, pois muitas vezes são cargos que demandam maiores níveis de escolaridade.

## 1.4 Roteiro

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

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

Eixo	Foco das perguntas
<b>1. Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana</b>	Perguntas introdutórias e mais abrangentes sobre o processo de planejamento urbano e de transportes municipal. Busca-se compreender os principais aspectos e critérios considerados para o desenho, priorização e implementação de políticas e ações.
<b>2. Eixo temático de raça/cor</b>	Perguntas relacionadas à abordagem de raça/cor no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de racismo e injúria racial, em especial no transporte público coletivo.
<b>3. Eixo temático de gênero</b>	Perguntas relacionadas à abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de assédio e importunação sexual, em especial no transporte público coletivo.
<b>4. Eixo temático de classe social</b>	Perguntas relacionadas à abordagem das desigualdades socioeconômicas no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca aprofundar as questões de indicadores de qualidade do transporte público e de definição da política tarifária, tendo em vista possíveis restrições de acesso por motivos financeiros.
<b>5. Impasses, impressões e próximos passos</b>	Perguntas que buscam captar planos e projetos futuros de cada organização para trabalhar com esses temas (raça/cor, gênero e classe social). Retoma-se, com mais detalhes, os métodos de coleta e análise de dados, especialmente com desagregação espacial, temporal e social.
<b>6. Política de contratação e políticas de inclusão do órgão</b>	Perguntas com foco na visão da organização sobre a incorporação de questões de raça, gênero e classe na estrutura interna de trabalho e as formas de contratação e retenção de trabalhadoras e trabalhadores. O objetivo é entender se existem políticas de inclusão e diversidade na equipe, com ações de busca ativa por profissionais mulheres e negros/as e de treinamento e capacitação contra a discriminação racial e o assédio sexual no ambiente de trabalho.

<p><b>7. Atuação específica</b></p>	<p>Este eixo conta com blocos de perguntas específicas para cada organização, a depender da sua atuação específica. Nos casos de organizações que trabalham com políticas setoriais ou afirmativas, o foco é coletar ideias de medidas de mobilidade que possam contribuir para a redução de desigualdades nas respectivas áreas de atuação. Ainda, busca fomentar a articulação intersetorial e participação, com perguntas voltadas a ações que poderiam fomentar parcerias e ações conjuntas entre as organizações.</p>
<p><b>8. Vivências</b></p>	<p>Por fim, o eixo de vivências pode incluir experiências pessoais e individuais trazidas pelas pessoas entrevistadas durante as entrevistas, para além da sua atuação enquanto representantes de organizações formais. Inclui ainda uma reflexão final solicitada a todas as pessoas entrevistadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qual(is) o(s) principal(is) problema(s) de mobilidade na cidade; e</li> <li>- o que o/a faria se sentir mais feliz na cidade.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria

## 1.5 Realização

As entrevistas foram realizadas entre os dias 27 de fevereiro e 1º de março de 2023. No primeiro dia, 6 pessoas foram entrevistadas no Resolve Palmas Sul<sup>2</sup>, no período da tarde. No segundo dia, 9 pessoas foram entrevistadas no NILA<sup>3</sup>, também no período da tarde. Por questões de encaixe de agenda, também foi realizada uma entrevista no terceiro dia, após a oficina intersetorial participativa na sede da ATCP. Nos recintos sempre havia água, café, sucos e biscoitos de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

Foto 01: Entrevista realizada em 27/02/2023



Fonte: Prefeitura de Palmas (2023)

Foto 02: Entrevista realizada em 28/02/2023



Fonte: Prefeitura de Palmas (2023)

<sup>2</sup> Resolve Palmas Sul (R. 9, 819-1015 - Centro (Taquaralto), Palmas - TO, 77064-594)

<sup>3</sup> NILA | Espaço Cultural José Gomes Sobrinho (Q. 302 Sul, Av. LO 5 - Plano Diretor Sul, Palmas - TO)

## 1.6 Destaques e principais resultados

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

Palmas é uma cidade jovem que já reflete no seu planejamento urbano e de transportes uma noção de cidade focada na expansão com favorecimento ao transporte individual. Essa é uma visão geral compartilhada entre as pessoas entrevistadas, bem como a de que o transporte é um dos direitos sociais essenciais e, portanto, deve ser inclusivo.

Segundo os representantes dos entes públicos responsáveis pelo planejamento da mobilidade urbana e pela prestação do serviço em si, os principais aspectos e critérios considerados para o planejamento do **transporte público** são: a prestação do serviço com eficiência e a melhoria da qualidade da frota, do tempo de atendimento e da segurança. Há uma preocupação genuína em atender à demanda, em especial no que se refere à classe trabalhadora que se desloca concentradamente nos picos, da periferia para o centro pela manhã, e do centro para a periferia no final do dia. A visão predominante é de que a oferta deve ser necessária para atendimento da demanda, calculada com base em histórico de bilhetagem<sup>4</sup> e ajustada em função da experiência de quem trabalha no setor. Não se percebe a adoção de paradigmas do desenvolvimento orientado ao transporte (TOD)<sup>5</sup>.

As ações priorizadas e que efetivamente são implementadas parecem responder mais às demandas do que a um planejamento estruturado com metas de curto, médio e longo prazos. Talvez por isso haja tão grande expectativa em relação ao **Plano de Mobilidade** (PlanMob) em elaboração no momento, principalmente para conferir diretrizes de médio e longo prazos, seja para o poder público, seja para a população.

*“Parto das demandas que aparecem. Temos alguns requerimentos que vem do legislativo também, com obras de infraestrutura. Quando a gente recebe a demanda, temos uma equipe técnica que faz a análise em campo, verificamos se a demanda é plausível (se tem fluxo de veículos, por exemplo). A priorização vai depender do laudo técnico da equipe, de acordo com número de acidentes ou vítimas de trânsito, por exemplo.” [em relação à gestão do tráfego]*

*“Temos dados objetivos (relatório do sistema de bilhetagem, por exemplo) com isso tomamos decisões: outra rota, inclusão de mais frota numa determinada linha.” [em relação à gestão do transporte público coletivo]*

Em relação à **infraestrutura viária**, há estudos e algum levantamento de dados locais (apesar de não da região que inclui o entorno de Palmas) que guiam as decisões. O PlanMob de Palmas tem também a potencialidade de ser uma amálgama entre as secretarias, pois diagnosticou-se uma certa desarticulação entre órgãos envolvidos na Mobilidade Urbana. Por exemplo, ainda que a

<sup>4</sup> Tomando como base níveis de oferta e demanda pré-pandemia da Covid-19.

<sup>5</sup> Para saber mais sobre TOD (transit-oriented development) vale consultar: [What is TOD? - Institute for Transportation and Development Policy](#)

Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade elabore um plano cicloviário, é a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Públicos a responsável pela execução do plano. E sem PlanMob, fóruns técnicos intersetoriais ou grupos de trabalho periódicos que alinhem os entes do executivo, é comum haver descompasso de visão e de ações. Em relação à **infraestrutura para mobilidade ativa**, ou seja, para os modos bicicleta e a pé, é uma demanda da sociedade civil, mas não configura como prioridade a partir das falas das pessoas entrevistadas para além da percepção de que falta essa infraestrutura. As calçadas, quando existem, muitas vezes não são acessíveis e vê-se que há um déficit de ciclovias e ciclofaixas, em especial nas áreas mais pauperizadas do município.

*“Não tem nem ciclovias, ou sinalização - o próprio ciclista não sabe que tem ciclovias ali. (...) Eles fazem ciclovias por partes, só em alguns locais: estão fazendo lá no centro. Mas onde as pessoas andam mais de bicicleta é na região sul, na periferia, onde não tem ciclovias.”*

*“Há partes das cidades que têm e partes que não têm calçadas. A cidade foi feita para carros.”*

### 1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda nos sistemas de transporte

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

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

Setores-chave	Raça/cor	Gênero/sexo	Classe/renda
<b>Setor público - Planejamento e gestão da mobilidade</b>	Não é necessária abordagem específica de raça/cor e sim a de desigualdade social, porque na periferia tem pessoas de todas as cores.	Sim, a abordagem de gênero é necessária porque as mulheres são mais vulneráveis a uma situação de assédio do que os homens.	Sim, a abordagem de classe é necessária porque é preciso dar melhores condições para a população que mora mais afastada do trabalho do que para quem já mora no centro e têm condições de acesso.
<b>Setor público - Operação do transporte público coletivo</b>	Sim, mas não de forma isolada porque pode levar a decisões pouco assertivas. É preciso articular com a distribuição geográfica de Palmas de forma a amenizar a segregação de certos setores.	Sim, a abordagem de gênero é necessária para garantir a maior segurança das pessoas, para que não sofram preconceitos.	Sim, a abordagem de classe é necessária para fazer a prestação de serviços dentro de uma política de isonomia.

<b>Setor público - Secretarias e órgãos vinculados a políticas setoriais e órgãos de controle e integridade</b>	<p>Sim, a abordagem de raça/cor é vista como importante para proporcionar acesso a todas as pessoas, independente de raça/cor ou renda. O PlanMob deve considerar raça/cor, mas é preciso “<i>ser abordado de forma criteriosa para democratizar o transporte</i>”.</p>	<p>Sim, a abordagem de gênero é necessária porque as políticas precisam ser inclusivas.</p>	<p>Sim, a abordagem de classe é necessária porque a pessoa mais carente e que não tem condições é que mais utiliza o transporte público.</p>
<b>Sociedade civil organizada - associação ou membros de conselhos</b>	<p>Sim, a abordagem de raça/cor é vista como importante porque a maioria das pessoas que estão nas periferias (longe do centro), são as pessoas pobres e negras, logo, esse debate precisa existir para garantir o acesso/acessibilidade dessa população.</p>	<p>A maioria concorda que a abordagem de gênero é necessária, principalmente porque as mulheres estão em papel de maior vulnerabilidade social, em especial a população trans, que sofre ainda mais preconceito.</p>	<p>Sim, a abordagem de classe é necessária porque a maioria das pessoas usuárias de transporte público são pessoas socialmente vulneráveis e maioria das pessoas pobres não moram no centro - e elas acessam o centro para trabalhar e obter renda.</p>
<b>Sociedade civil organizada - entidade ou órgão de representação</b>	<p>Não é necessária abordagem específica de raça/cor porque “todo mundo tem que ser tratado igual”.</p>	<p>Sim, a abordagem de gênero “é importante onde tem indício de discriminação, mas em Palmas é pouco - é raro esse tipo de comportamento”.</p>	<p>Sim, a abordagem de classe é necessária porque quem “mora na periferia tem que ter acesso” às oportunidades.</p>
<b>Universidade ou instituto de pesquisa</b>	<p>Sim, a abordagem de raça/cor é vista como importante porque a maioria da população do Tocantins é negra e indígena e está na periferia, assim, acaba sendo a população mais invisibilizada e impactada.</p>	<p>Sim, a abordagem de gênero é importante porque pensar essa perspectiva é fundamental para qualquer política pública.</p>	<p>Sim, é necessária porque “qualquer possibilidade de diminuirmos as desigualdades passa por conhecer as camadas de vulnerabilidade da população nas cidades, e qualquer política que ignore isso cria antagonismos cada vez maiores.”</p>

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

Na gestão pública não há consenso sobre a necessidade de endereçar especificamente **raça/cor** nas políticas, planos e ações de mobilidade urbana. Entre os que veem essa abordagem como importante observa-se uma dificuldade comum de apontar concretamente o que é ou que poderia ser feito nesse sentido, o que pode refletir a falta de diversidade racial dos interlocutores e/ou falta de letramento racial. Há a percepção de que questões de raça (assim como as de gênero) são tabus e de que falta capacitação do pessoal sobre os temas. Ainda pelo prisma do setor público, mesmo quem considera a abordagem importante não enxerga a cor da pele como fator que gere mais ou menos insegurança na mobilidade. É importante ressaltar que muitas vezes a dificuldade da gestão pública em adotar políticas focadas num determinado grupo social, é o receio de ferir o princípio da impessoalidade<sup>6</sup> - o que pode ser superado ao compreender que esse princípio deve prevenir que servidores(as) discriminem algum(a) cidadão(ã) no exercício da sua função, mas que não pode impedir que as políticas públicas reduzam as desigualdades sociais e econômicas existentes.

Vale um destaque sobre a decisão de uso do transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Uma das entrevistadas do sociedade civil organizada comentou que muitos dos homens negros andam de moto porque o transporte coletivo não lhes atende. A motocicleta é um bem de consumo mais acessível que um carro e também o modo que conta com maiores índices de mortalidade no trânsito. Logo, pode-se entender que existe aqui um **racismo estrutural**: os homens negros, geralmente são mais pobres, moram mais distantes de seus trabalhos e contam com transporte público mais precário. Isso os leva a desejar um transporte privado individual e o que conseguem comprar é uma moto, que os coloca em mais risco.

*“E os homens negros estão onde? Nas motos. Índices de maior mortalidade é de homens negros, nas motos. Se o transporte público fosse melhor eles não precisariam arriscar tanto suas vidas andando de moto.”*

A consideração de **gênero** está especialmente relacionada a políticas de **segurança pública** e combate à violência contra a mulher, mas sem um pensamento integrado e intersecretarial sobre as formas de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas. É frequente a identificação de maior vulnerabilidade tanto de mulheres quanto da população LGBTQIAPN+ em função de local, horário e lotação do veículo, por conseguinte, a iluminação pública aparece algumas vezes citada como medida de segurança. Há também um entendimento compartilhado entre setor público e sociedade civil de que a existência de câmeras pode inibir em alguma medida a violência

<sup>6</sup> O princípio da impessoalidade assegura que a administração pública deve atender a todos os cidadãos e cidadãs, sem qualquer tipo de privilégio ou discriminação, o que é reforçado pelo artigo 5º da Constituição Federal de 1988 determina que “todos são iguais perante a lei”.

de gênero, mais especificamente, agressões físicas. Vale ressaltar que, segundo a Agência de Transporte Coletivo de Palmas (ATCP), o monitoramento por câmeras já existe nos ônibus, mas ainda não conta com camada de inteligência para tratar especificamente violências motivadas por algum marcador social como gênero ou raça.

*“É diferente ser homem ou mulher no ponto de parada (...) o sexo feminino ou um homem do gênero mais afeminado é mais inseguro ao ataque de quem tem má intenção. (...) Especialmente quando é um ponto de parada mais longe e nem tem iluminação.”*

Enxergando as mulheres como as principais vítimas de assédio no transporte público, **prevê-se a adoção de veículo exclusivo para mulheres**, em maior quantidade em horários de pico, mas que fique disponível ao longo de todo o dia. Porém, a própria gestão pública já esbarra, de partida, na falta de veículos e motoristas mulheres para pôr em prática tal iniciativa, num contexto em que não há treinamento nem protocolo específico para lidar com casos de assédio ou importunação sexual no transporte público coletivo. A adoção de veículos exclusivos para mulheres traz desafios cujas respostas não são dadas e nem simples. Do ponto de vista da gestão da frota, considerando que as mulheres são cerca de metade da população: (i) há frota de ônibus exclusivo para atender a toda a demanda feminina em todas as linhas e em todos os períodos? e (ii) há motoristas mulheres suficientes para essa frota exclusiva? Do ponto de vista de procedimentos operacionais: (i) se a mulher estiver acompanhada de amigo, filho ou companheiro: (i) o mesmo poderá acompanhar a mulher no ônibus exclusivo caso ele passe primeiro? ou (ii) a mulher precisará se separar do acompanhante para usufruir do ônibus deixando ele ou ela sujeitos a um maior tempo de espera? Do ponto de vista cultural, (i) a existência de ônibus exclusivos pode ter como efeito negativo deixar as mulheres ainda mais vulneráveis ao partilharem os ônibus não exclusivos com homens? e (ii) como será assegurado o respeito às mulheres trans nos ônibus exclusivos?

Em relação a campanhas de conscientização ou sensibilização, foi mencionada a realização de **campanhas temáticas**, relativas a gênero próximo do 08 de março e a raça próximo ao dia da consciência negra. Porém, parecem ações pontuais sem que se consiga garantir algum acúmulo de médio ou longo prazos.

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

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

*“Não tem nada. Sou motorista de transporte urbano, e não existe protocolo, nem palestra ou orientação sobre esses casos. Não tem nem pra ele [para o próprio motorista]. (...) [a gente] só recebe a capacitação de como conduzir o veículo, como zelar o veículo e cumprir o horário.”*

Todos os entes públicos apontaram a Ouvidoria como sendo o canal de entrada, caso haja denúncias desse tipo. Por sua vez, **a Ouvidoria não conta com canal específico para tratamento de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público**, embora aponte ser possível fazer esse filtros internamente para cada pasta.



A Ouvidoria do município funciona como a central de reclamações e, ao receber a demanda do cidadão ou cidadã, direciona para a pasta/secretaria específica. Caso a pessoa acusada seja servidor(a) do município, a orientação da ouvidoria é instaurar processo administrativo disciplinar ou sindicância, que é conduzida posteriormente pela corregedoria do município. Sendo o agressor uma pessoa que não é um(a) servidor(a), a ouvidoria apenas orienta ir a uma delegacia fazer o registro da ocorrência. A Ouvidoria apontou ainda que a empresa que operava o transporte público coletivo antes tinha um sistema próprio de recebimento de denúncias, mas que não chegava até a Ouvidoria, as ocorrências eram encaminhadas diretamente para a Secretaria de Mobilidade.

Embora não exista um procedimento padrão definido e de conhecimento público, **a gestão pública tem alguma expectativa do que deseja desse protocolo** e envolveria: (i) registro do boletim de ocorrência, (ii) solicitação de filmagem do ônibus, informando data, hora, linha e número do veículo, (iii) apuração do caso. Além disso, identifica-se que seria positivo a existência de um aplicativo com botão de pânico que pudesse alertar o motorista da ocorrência e este, acionar imediatamente as forças de segurança para receber auxílio imediato. Nesse exercício do que pode ser um protocolo para tratamento de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público, percebe-se que há conhecimento sobre a abordagens necessárias do ponto de vista de segurança pública, articulada à mobilidade urbana. No entanto, ainda falta expandir essa visão de forma a incluir a abordagem de acolhimento e condução da vítima: como incentivá-la e apoiá-la a fazer o registro da ocorrência (não é um processo trivial para quem sofre a violência) e quais suportes estarão à sua disposição após a ocorrência, considerando as dimensões de apoio jurídico, psicológico e de assistência social.

A falta de um canal bem definido e divulgado para tratar cassos de importunação e assédio sexual e de injúria racial colaboram para a **subnotificação de casos** e invisibilização do fenômeno, que ocorre e que afeta ainda mais a população LGBTQIAPN+.

*“Eu falei com essa mulher, mas eu não procurei nenhuma administradora ou autoridade para relatar o meu problema\*. Eu procurei uma passageira, do sexo feminino em quem eu fiquei mais seguro para relatar o meu problema. E foi essa a ajuda que eu tive. O que me impediu de denunciar foi medo, eu não tinha para quem recorrer, nenhum incentivo. Não tinha nem coragem de ir na polícia naquela época. Quando eu fui perceber que aqui eu poderia procurar a justiça ou alguma coisa e que eu não seria visto como um gayzinho que tava dando em cima do passageiro, daí já tinha passado um tempo, já não cabia mais denunciar.”*

*\*o problema a que se refere era um assédio sexual que tinha acabado de sofrer, aos 16 anos*

#### 1.6.4 Política tarifária

A pandemia de Covid-19 inevitavelmente afetou o equilíbrio econômico financeiro de todos operadores de transportes do Brasil. Em junho de 2022, a Prefeitura de Palmas manteve o valor da tarifa do transporte coletivo R\$3,85, assumindo um subsídio de R\$0,83 sobre a tarifa de R\$4,68 (Palmas, 2022). Um ano antes (junho de 2021) a operadora Expresso Miracema havia

entrado com pedido liminar de reajuste da tarifa do transporte público de R\$3,85 para R\$6,91 - o pedido foi negado pela justiça. No final de 2022, terminou o contrato de concessão dos serviços de transporte público entre a Prefeitura de Palmas e as empresas Expresso Miracema Ltda, Viação Capital Ltda e Palmas Transporte & Turismo Ltda., que não foi renovado após a crescente pressão das operadoras sobre o poder público pelo aumento da tarifa.

Na administração pública, há o princípio da continuidade do serviço público e, portanto, mesmo sem renovação da concessão o serviço de transporte público não foi descontinuado. A legislação prevê que na ausência de empresa para prestar o serviço público, o poder público deve fazê-lo e assim o fez. Em decorrência disso, para que fosse possível a migração do sistema de bilhetagem da empresa privada (Seturb) para o poder público (ATCP) (Palmas, 2023a), foi concedido um período, inicialmente previsto para poucos dias mas que perdurou por pouco mais de um mês, de gratuidade completa e irrestrita de cobrança tarifária. No início de março, a tarifa voltou a ser cobrada durante a semana e a gratuidade foi mantida nos feriados e finais de semana. Durante dias úteis, a tarifa base do sistema municipal é única, mas existem descontos e gratuidades segundo o perfil da pessoa usuária (Palmas, 2019; Palmas, 2023b). Por exemplo, estudantes têm direito à meia tarifa, crianças menores de 7 anos, idosos com mais de 60 anos (por lei nacional) e, de acordo com as entrevistas realizadas, pessoas que tenham renda inferior a ½ salário mínimo que apresentem a carteira de trabalho, são isentos de tarifa.

Dado o contexto, há uma reivindicação de movimentos e coletivos sociais pela **tarifa zero**, ou seja, pela gratuidade completa e irrestrita do transporte público coletivo. Isso é decorrente da percepção da maioria das pessoas da sociedade civil entrevistadas de que o preço da tarifa é alto, impedindo a realização de atividades na cidade, como trabalho, estudo e lazer. Apesar de haver reconhecimento da existência e importância do vale transporte, pago pelo empregador, foi também apontado ser insuficiente dada a recente precarização dos contratos de trabalho e também da necessidade das pessoas se deslocarem para outras atividades como lazer e cuidado de parentes. A gestão pública, porém, indica que não há condições financeiras da Prefeitura subsidiar 100% o valor da tarifa, embora reconheça o impacto positivo que isso causaria na vida da população mais pobre.

*“Para atender plenamente, a tarifa deveria ser zero. Hoje, a classe trabalhadora é muito flutuante e informal. Vendo o mundo do trabalho atualmente, sem carteira assinada e salário fixo no fim do mês, o VT não dá conta. Nessa nova configuração, a tarifa zero atenderia muito melhor.”*

*“O que mais incomoda o passageiro é a tarifa, mas se fosse realizada uma votação da tarifa zero, eu votaria contra, porque o transporte público de qualidade é muito caro. Então você precisa ter critério. (...) E por que adotar critérios? Se não houver nenhum programa estadual ou federal, é quase que humanamente impossível manter a qualidade do serviço sem tarifa”*

### 1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Outro ponto bastante abordado foi a dificuldade de estabelecer um canal de diálogo profícuo entre gestão pública e sociedade civil. Ainda que tenham sido citados conselhos municipais<sup>7</sup>, a sociedade civil organizada identifica lacunas nos espaços de participação para a formulação das políticas públicas, especialmente em relação ao caráter deliberativo e a mecanismos estruturados de devolutivas. Em certa medida, pela falta participação social, entende-se que determinadas **demandas e necessidades reais** não são atendidas.

*“A maioria dos gestores são homens e têm pouca sensibilidade para pautas das mulheres. Não se deve só tutelar as mulheres, mas abrir para participação delas. PlanMob: as que usam o TP, as que moram na periferia - promover a participação dessas pessoas, por exemplo, através de Conferências Municipais. App da Prefeitura para registro de queixas.”*

O não diálogo e falta de convites à participação da sociedade civil é vista por esta como intencional por parte do poder público. Reconhecendo que a própria gestão municipal ganha com a participação popular, algumas formas elencadas pelas pessoas entrevistadas para fortalecer essa relação são: (i) existir espaços mais diretos e contínuos de diálogo como fóruns e assembléias; (ii) garantia de respostas (positivas ou negativas) quando gestores públicos são demandados; (iii) haver preocupação com abertura de espaços pontuais realização de convites focados para movimentos sociais e coletivos e (iv) abertura e compartilhamento de dados e pesquisas.

### 1.6.6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

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

*“Eles não estão nem aí para o motorista quando acontece algo. Não tem protocolo ou apoio nenhum aos motoristas. Para as empresas, o motorista nunca tem razão. O povo tem o hábito de dizer que os motoristas são ignorantes, mas não vê o lado dele, da função dele. O motorista é muito acarretado de serviço. Se ele pega 5h na garagem, ele tem que chegar 4h45, daí tem que buscar o ônibus na garagem, fazer todas as verificações. Aqui o motorista tem que ficar com as duas mãos no volante, mas se ele fizer isso, e não trocar o dinheiro em movimento, ele não cumpre o horário. A dupla pegada faz com que o motorista perca o convívio social, a saúde, e não tem nenhum acompanhamento psicológico por parte das empresas. Ele tem que ficar à*

<sup>7</sup> As pessoas participantes de organizações e movimentos sociais citaram participar também de Conselho de Segurança, Conselho de Igualdade Racial, Conselho da Criança e do Adolescente, Conselho de Saúde, Conselho de Assistência Social e Conselho de Transporte.

*disposição, a salários muito baixos (2 salários-mínimos). Aqui o que mais acontece é idoso sendo preso no elevador, caindo ou sendo arrastado, porque o motorista é sozinho para fazer tudo. Não tem tempo para ir ao banheiro. Nas estações quase não tem banheiro e onde tem, o motorista não tem tempo nem de beber água. Agora está com falta de motorista, porque muita gente tá cansado.”*

Na área operacional há uma certa divisão sexual do trabalho: na superintendência de garagem a preponderância é masculina, já na bilhetagem e nas áreas administrativas a proporção de mulheres é maior. Foi narrada uma relação entre a diminuição de mulheres no quadro de funcionários das operadoras e o corte da função de cobrador, sendo que no momento das entrevistas não havia nenhuma motorista do sexo feminino atuando em Palmas. Diagnosticou-se que as empresas operadoras, sendo privadas ou públicas, não fazem nenhuma busca ativa nem cursos de treinamento específico para a **contração de mulheres motoristas**.

*“Aqui tinham muitas mulheres que trabalhavam no transporte, quando existiam as cobradoras. Depois que acabou a função, elas passaram a ficar nas cabines. Mas depois que tiraram isso, pararam de contratar mulheres. (...) A única motorista que tinha optou por trabalhar de manobrista dentro da garagem, mas ela foi atropelada lá em 2021. Ela foi a última.”*

No setor público, a maioria das vagas são preenchidas por concurso público, e aí os critérios de contratação são dados: pessoas elegíveis precisam passar numa prova. Não há **campanha de incentivo ou política de cotas** para incentivar o ingresso de mulheres ou pessoas não-brancas. O único mecanismo de cotas adotado é para a contratação de pessoas com deficiência, determinado por lei. Ressalta-se que as cotas vêm sendo propostas e adotadas nos processos de contratação como forma de mitigação das desigualdades, compreendendo que é positivo para as organizações contar com um contingente de funcionários e funcionárias com características diversas e que, por diversas condicionantes sociais e econômicas, não conseguem acessar esses postos de trabalho. Existem programas de **progressão de carreira** para servidores efetivos, mas sem recortes específicos e sempre com base na escolaridade.

*“Nosso concurso da guarda<sup>8</sup>, por exemplo, não definiu cota, o que eu acho positivo. São 50 vagas, se der 50 mulheres, são 50 mulheres.”*

Mas nem todas as vagas da gestão pública são acessadas por concurso: as contratações para cargos de confiança (com salários definidos em lei) parecem seguir critérios políticos para as nomeações. Essas vagas, com regras mais flexíveis de contratação, também não contam com critérios intencionais e/ou explícitos de diversidade para seu preenchimento. Independentemente da forma de ingresso da pessoa servidora, ela está sujeita ao **código de conduta e ética** para a

<sup>8</sup> O concurso para a Guarda Metropolitana de Palmas, que conta atualmente com 12% de efetivo feminino, contou com 32% das inscrições de mulheres. Está em tramitação no Senado a Política Nacional de Valorização das Mulheres na Área de Segurança Pública ([PL 1529/2021](#)) que institui a reserva de pelo menos 20% das vagas em concursos públicos para mulheres, garantia da licença maternidade de 180 dias, entre outras medidas.

municipalidade. Não há políticas e programas específicos focados na promoção da diversidade, seja na estrutura ligada ao planejamento, seja na operação dos sistemas de transporte.

Há uma preocupação e estrutura com a **formação continuada** das pessoas que trabalham no poder público. O Instituto 20 de Maio promove cursos periódicos para servidores e servidoras municipais, mas não foi relatado por nenhuma das pessoas entrevistadas e também não foi localizado na internet nenhum tipo de registro de formação focado em prevenção e combate a importunção ou assédio sexual, assédio moral ou discriminação ou injúria racial<sup>9</sup>.

### 1.6.7 Dados e indicadores

A **falta de dados** desagregados e confiáveis é uma avaliação compartilhada entre setor público, meio acadêmico e sociedade civil organizada. Essa carência dificulta a elaboração de políticas públicas com base em evidências.

*“A principal dificuldade vai ser desenhar a política, porque temos falta de dados.”*  
[gestor público]

*“Tocantins é um dos estados que menos informa dados, de maneira geral.”*  
[membro da sociedade civil]

Muitos dos dados operacionais dos sistemas de ônibus das últimas décadas foram herdados da antiga concessionária no recente processo de municipalização do transporte público coletivo, o que traz desafios em relação ao entendimento, apropriação e capacidade de extração de inteligência a partir desse conjunto de dados. A municipalização dos dados aliada ao período de gratuidade concedido em fevereiro/2023 poderia possibilitar fazer uma **avaliação do impacto da retirada da tarifa sobre a demanda**. Infelizmente, porém, parece que não foi feito o controle de acesso aos veículos de maneira a registrar na catraca todos os passageiros que adentravam os veículos, sem contar que os dados de bilhetagem não fornecem informação sobre raça, classe e gênero, impossibilitando uma análise desagregada com esses recortes

Sabe-se que não há base unificada com dados de todos equipamentos públicos. E tal base é vista com muito potencial especialmente se aliada a outras informações urbanas. Houve entre as pessoas entrevistada a expressão do desejo de articular um **observatório social voltado para mobilidade** e segurança. Esse observatório pode ser responsável por organizar e divulgar dados públicos e informações, facilitando a comunicação entre secretarias e fortalecendo o processo de tomada de decisão para o poder público e incidência para a sociedade civil.

Em relação aos **indicadores** utilizados na gestão do transporte público coletivo de Palmas, figuram os clássicos como pontualidade, regularidade, cumprimento de viagem e bilhetagem. A existência de GPS também foi destacada como um instrumento relevante para fazer a gestão da frota. A realização de questionários e o levantamento de reclamações de usuários e usuárias são

<sup>9</sup> Consulta realizada no site <https://www.palmas.to.gov.br/portal/noticias/instituto-vinte-de-maio/> em 31/03/2023.



Segundo as pessoas entrevistadas, uma cidade mais acolhedora e que proporcione uma vida com respeito, igualdade e acesso a oportunidades é fundamental para fazê-las mais felizes na cidade, especialmente proporcionada por um transporte mais eficiente e, preferencialmente, gratuito.

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



Fonte: elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas.

## 2. Grupos focais

### 2.1 Objetivos e metodologia

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

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

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

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

### 2.2 Recrutamento e seleção

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

Previu-se a possibilidade de fazer até 4 grupos focais de 6 a 13 pessoas cada, sendo 2 com recorte de gênero e 2 com recorte de raça/cor. O público alvo almejado para o grupo focal com recorte de gênero eram mulheres cis, trans e pessoas sem identificação de gênero com mais de 18 anos. Já o público alvo dos grupos focais com recorte racial eram pessoas negras (pretas ou pardas) com mais de 18 anos.



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

## 2.3 Participantes

Por conta dos horários de chegada das pessoas em função de seus trabalhos e estudos, os quatro grupos focais (um de gênero e um de raça, por dia) fundiram-se em dois grupos focais, um por dia, que abordaram ambos os temas. Em cada dia participaram 13 pessoas segundo as características descritas nas Tabelas 03, 04, 05 e 06). No conjunto, observa-se um perfil relativamente jovem (idade média de 38 anos), com o predomínio de mulheres cis (65%), pessoas negras (77%), com acesso ao nível superior de ensino (77%), heterossexuais (54%) e sem deficiência (96%). 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.

Especificamente, no grupo focal do dia 27/02/2023 a idade média das pessoas participantes foi de 37,2 anos. O grupo apresentou um bom balanceamento entre homens (46%) e mulheres (46%), contou com predominância de pessoas negras (92%), foi composto por pouco mais da metade já tendo ingressado em curso superior (54%), teve a maioria de participantes heterossexuais (62%) e nenhuma pessoa com deficiência. Já no grupo focal do dia 28/02/2023, a idade média das pessoas participantes foi de 38,9 anos. O grupo foi composto majoritariamente por mulheres (85%), pessoas negras (62%), pessoas heterossexuais (62%) e uma pessoa com deficiência física (8%). Todas as pessoas deste grupo já acessaram o ensino superior.

Tabela 03: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por gênero.

Gênero	Grupo focal de 27/02	Grupo focal de 28/02	Total
Homem Cis	6	1	7
Mulher Cis	6	11	17
Prefiro Não responder	1	1	2
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>26</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 04: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por raça/cor

Raça/cor	Grupo focal de 27/02	Grupo focal de 28/02	Total
Branca	0	4	4
Preta	6	7	13
Parda	6	1	7
Prefiro Não responder	1	1	2
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>26</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 05: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por escolaridade

Escolaridade	Grupo focal de 27/02	Grupo focal de 28/02	Total
Fundamental incompleto	1	-	1
Ensino Médio incompleto	1	-	1
Ensino Médio completo	4	-	4
Superior incompleto	5	2	7
Superior completo	2	11	13
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>26</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 06: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por orientação sexual

Orientação sexual	Grupo focal de 27/02	Grupo focal de 28/02	Total
Bissexual	-	6	6
Heterossexual	8	6	14
Homossexual	2	-	2
Prefiro Não responder	3	1	4
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>26</b>

Fonte: elaboração própria.

## 2.4 Roteiro

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

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

Eixo	Temas abordados	Duração
<b>1. Recepção e apresentação</b>	Agradecimentos e acordos coletivos	5 a 10 minutos
	Atividade quebra-gelo de apresentação	5 a 10 minutos
<b>2. Mobilidade e Acessibilidade</b>	Percepções iniciais sobre a mobilidade urbana	5 minutos
	Meios de transporte utilizados	5 minutos
	Razões da escolha e desejos de mudança	5 minutos
	Desafios da mobilidade cotidiana	5 minutos
<b>3. Padrões de deslocamento</b>	Tempos de deslocamento	5 minutos
	Trechos e número de paradas (atividades)	5 minutos
	Acompanhamento de outras pessoas	5 minutos
	Horários de deslocamento	5 minutos
	Custo da passagem e estratégias de deslocamento	5 minutos
<b>4. Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades</b>	Identificação de locais inseguros	5 minutos
	Sentimento de (in)segurança nos deslocamentos	5 minutos
	Casos de assédio/importunação sexual	10 minutos
	Casos de injúria/discriminação racial	10 minutos
<b>5. Fechamento</b>	Eu me sentiria mais feliz e segura/o na cidade se...	5 a 10 minutos

## 2.5 Realização

Os grupos focais foram realizados em 27 e 28 de fevereiro de 2023 (segunda e terça-feira). Para cada um dos dias estavam previstos 2 grupos focais, um com recorte de gênero (das 18h às 19h30), e outro com recorte de raça (entre 19h30-21h). Por falta de quórum nos horários programados, optou-se por fazer um único grupo focal por dia, que abordaram ambos os temas.

O primeiro grupo focal, de 27 de fevereiro, foi realizado num pequeno auditório do Resolve Palmas Sul<sup>10</sup> entre às 19h e 20h30, sendo que algumas pessoas foram chegando com o tempo, dada a distância de Taquaralto do centro de empregos. O segundo grupo focal, de 28 de fevereiro, foi realizado numa sala privada do NILA<sup>11</sup> entre 18h20 e 19h40. Em ambos os recintos havia água, café, sucos e biscoitos de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

<sup>10</sup> Resolve Palmas Sul (R. 9, 819-1015 - Centro (Taquaralto), Palmas - TO, 77064-594)

<sup>11</sup> NILA | Espaço Cultural José Gomes Sobrinho (Q. 302 Sul, Av. LO 5 - Plano Diretor Sul, Palmas - TO)



Em ambos os grupos focais, **o modo mais utilizado pelas pessoas participantes é a pé, seguido por ônibus**. A bicicleta aparece como o terceiro modo mais usado no grupo realizado em Taquaralto, ao passo que o carro apareceu tão frequentemente usado como o ônibus no grupo focal realizado na região mais central.

O **modo a pé** foi reconhecido principalmente como modo de acesso a outros modos, como o ônibus, indicando a importância do planejamento também considerar ações de micromobilidade articuladas às macroações focadas em transporte público. Houve um olhar bastante crítico ao desenho da cidade que tende a favorecer os deslocamentos motorizados em detrimento dos não motorizados: faixas largas no viário, rotatórias grandes, poucas e não contíguas faixas de pedestre, ausência de conectividade da infraestrutura cicloviária, ausência de bancos e sombra numa cidade de clima quente.

*"É difícil fazer o trajeto de transporte público e também a pé: nesse período de chuva fica tudo alagado. O sol aqui é escaldante, as faixas ficam distantes e aí você acena e a pessoa não para, além das rotatórias (uma marca da cidade) que beneficiam os carros e não as pessoas."*

O **modo ônibus** é bastante utilizado, porém, menos por vontade e mais por falta de recurso financeiro para obter um carro próprio. Isso porque, o transporte público coletivo municipal é visto como menos seguro e de menor qualidade que o carro privado, seja atravessado pela perspectiva de gênero, de raça ou de orientação sexual.

*"Nunca tive coragem de usar o transporte público em Palmas, mesmo usando em outras cidades (...) [devido à] insegurança a que nós mulheres estamos submetidas quando a gente não está de carro. A questão da segurança é a que mais me preocupa."*

*"Eu tenho dois filhos, um negro e um branco. Eu tenho priorizado levar [de carro] meu filho negro nos espaços (...) porque a depender dos espaços em que um garoto negro vai ele não tem nenhuma segurança com transporte público. Eu não deixo meu filho negro pegar o ônibus tão tranquilamente quanto o meu filho que não é retinto."*

*"Sou mãe de uma pessoa não binária, negro retinto, que usa black power e que acha que está tudo bem para ele ir para o cinema de camisa social e saia plissada de cetim cor de rosa. Eu digo para ele "está tudo bem, mas você não vai de ônibus não". Porque já aconteceu uma vez de ele perder o último ônibus, daí ligou pra mim dizendo que precisaria esperar ... e acabou a bateria do celular. O que que a mãe faz? Ajoelha no chão e reza. Que um ladrão não ache meu filho, ou que a polícia não ache meu filho."*

*"Eu cheguei a ser usuária de transporte coletivo quando cheguei em Palmas, em 2005, e fiquei um ano usando transporte coletivo. E nesse um ano fiquei pensando que eu precisava comprar um carro."*

É um ponto de destaque a **falta de infraestrutura em paradas e terminais de ônibus**, principalmente iluminação adequada, banheiros e água potável. Uma das participantes relatou que a falta de banheiros penaliza o deslocamento de gestantes. Ressalta-se que para aumentar o número de mulheres motoristas, esse certamente deve ser um ponto de atenção e cuidado, pois a ausência de sanitários penaliza principalmente as mulheres que usam ou trabalham nos sistemas de transporte, mas a existência de banheiros adequados beneficia todo mundo.

*"A única estação de ônibus que tem água é a apinagés (água para beber) - olha a desumanização disso."*

*"Além da questão da água, tem a questão do acesso ao banheiro: não há banheiros. Eu ando de moto, mas estou grávida de 5 meses e daqui a pouco não conseguirei mais ir de moto para a universidade (...) terei de ir de transporte coletivo e atravessar a cidade para ir à universidade e se nesse intervalo de tempo eu precisar ir no banheiro, como vou no banheiro? Mulher grávida precisa ir no banheiro..."*

A existência e acessibilidade a banheiros afeta de maneira bastante específica a **população LGBTQIAPN+**, especialmente pessoas transsexuais, que enfrentam barreiras cumulativas em seus deslocamentos.

*"Infelizmente hoje só existe um banheiro seguro para pessoas LGBTQs: o banheiro feminino. (...) Um homens trans tem que usar o banheiro feminino porque se ele entrar no banheiro masculino ele corre um sério risco de ser atacado. Uma mulher trans tem o direito de usar o banheiro feminino e nem sempre é compreendida. Uma pessoa não binária vai para onde? Ainda somos nós mulheres as grandes responsáveis por dar segurança a todos, todas e todes dessa sociedade. Está na hora de a gente dizer para o Estado: assumo o seu lugar."*

A falta de iluminação desenhada para pedestres é unanimidade ao ser elencada como fator de insegurança nas paradas de ônibus. A fim de evitar situações de insegurança, as mulheres desenvolvem diferentes estratégias em seus deslocamentos cotidianos, como: procurar andar sempre acompanhadas, o que lhes tira liberdades de rotas e/ou horários, ou mesmo evitar se deslocar (por alguns lugares ou horários). As questões de gênero se somam às de raça e as **mulheres negras sentem-se ainda mais vulneráveis a situações de violência**.

*"A falta de iluminação torna os locais totalmente inseguros. Toda vez que saio com [uma determinada amiga] tenho que deixar ela em casa. A gente vai normalizando esse tipo de situação - mas qual é o peso de eu, enquanto homem, ter que sempre deixar ela na casa dela?"*

*“Eu não gosto de me sentir dependente da organização de outra pessoa, mas entendendo o quanto é arriscado para mim, eu sempre peço para me acompanharem.”*

*“A mobilidade dessa cidade educa o olhar e o corpo para a naturalização do racismo. O fato de você não conseguir ir aos espaços, o fato de a gente naturalizar o fato de que a gente só pode andar acompanhada - quantas mulheres sozinhas a gente vê nos espaços? Uma mulher negra para andar sozinha em Palmas precisa ter muita coragem.”*

Dentro da gama de violências possíveis, destacam-se **a importunação e o assédio sexual**. Diversos relatos foram feitos (mais de um por pessoa), seja sobre si ou sobre pessoas conhecidas. Porém, ao se buscar estatísticas sobre esse tipo de ocorrência, elas são escassas, passando a falsa impressão de que importunação e assédio sexual quase não ocorrem. Isso ocorre porque já se sabe que casos de assédio sofrem subnotificação no Brasil (Cerqueira e Coelho, 2014; De Oliveira, 2019; Miziara et al, 2022). Entre os principais motivos mapeados nos grupos focais para a existências da subnotificação estão: (i) falta de um canal específico para recebimento das denúncias; (ii) falta de um protocolo bem desenhado para recebimento das denúncias e acolhimento das vítimas; (iii) medo do julgamento e falta de apoio de quem está ao redor; (iv) medo de revitimização por parte dos prestadores de serviços públicos (de transporte e/ou de segurança pública) e (v) certeza da impunidade do agressor.

*“Fomos assediadas no ponto da rodoviária. A gente foi fazer uma denúncia na SETURB. “Não temos setor para receber isso”. Aí a gente foi fazer uma denúncia virtual na delegacia e “não temos setor para isso”. Então a gente teve que colocar como assédio geral, sem especificação que era no transporte público.”*

*“Eu fui assediada e foram outras mulheres que perceberam e que me ajudaram. Em outra ocasião, o motorista percebeu e me ajudou. (...) É interessante que quem trabalha no transporte público, quem está ali cooperando nesse sistema, esteja apto a cumprir um protocolo de ajudar nesses casos. Não adianta cobrar do motorista uma determinada atitude se ele não teve uma instrução para isso.”*

*“Ela estava amamentando, era mãe, vinha com o filho do médico e pegou o ônibus no horário de pico também, foi amamentar a criança e ela foi assediada dentro do ônibus amamentando. Ela procurou ajuda, mas muitas pessoas do ônibus disseram que ela não deveria estar amamentando da forma que ela estava, deveria estar com os peitos cobertos. O motorista foi muito desrespeitoso com ela. Ela procurou denunciar e não achou canal para isso. Tentou fazer boletim na delegacia também e foi revitimizada.”*

*“Antes eu não sabia como proceder. Hoje, sabendo como proceder, eu escolho não me revitimizar e não me colocar numa condição que eu sei que eu só vou me expor e que nada vai ser solucionado.”*

**Aspectos de raça e classe também surgiram de maneira bem imbricada**, expondo de alguma forma que a desigualdade socioespacial é também econômica e racial. Ou seja, as populações mais afastadas, de menor poder aquisitivo e de maior proporção negra são as que menos dispõem de tempo para a realização de atividades além do trabalho e respectivos deslocamentos de-para. Isso restringe as possibilidades de estudo, lazer e cultura.

*"Por isso meu paralelo com navio negreiro: a gente só é pensado de ser levado de um ponto a outro enquanto interessar, enquanto mão de obra, para além disso a nossa mobilidade não tem um peso efetivamente prático."*

*"A pessoa pobre que vai usar o ônibus só pode usar para ir trabalhar e pronto."*

*"Na mídia, quando a gente ouve alguma coisa falando de mobilidade e transporte público a gente ouve sobre tarifa do ônibus. Como se o ônibus só servisse para a pessoa se deslocar da casa para o trabalho. Não pensa na questão do lazer e no direito das pessoas usufruírem da cidade."*

*"A mobilidade urbana não considera o estudante: praticamente não passa ônibus IFTO. Uma vez cheguei a esperar uma hora e meia. (...) Um dos altos índices de evasão do IFTO é [falta de] transporte público."*

Um último ponto a destacar refere-se às **necessidades de melhoria de acessibilidade e de treinamento** de profissionais que prestam o serviço de transporte público coletivo. Em relação à acessibilidade foram apontados problemas em relação à infraestrutura das paradas, a recursos inexistentes da frota (como aviso sonoro dentro de veículos) e ao cumprimento de legislação em relação aos assentos prioritários. Os problemas de infraestrutura podem ser endereçados a partir de planejamento e rubricas orçamentárias específicas, já o comportamento da população demanda a elaboração de campanhas periódicas de comunicação. Os treinamentos de profissionais do setor podem endereçar tanto questões relacionadas ao respeito à pessoa com deficiência e à pessoa idosa, como a como prevenir e reagir em casos de importunação e assédio sexual e/ou injúria racial.

*"Os ônibus param na parada errada e o cego que está esperando ali naquele local faz como? Poderia ter algo sonoro informando o ônibus [que vem] e também um semáforo sonoro para deficiente visual."*

Ainda que inicialmente a insatisfação geral com o transporte público coletivo não tenha apontado iluminação e tarifa como pontos cruciais, ao fazer o exercício de **projeção de um futuro positivo**, esses fatores emergiram. Assim, as pessoas participantes indicaram que um sistema de transporte municipal satisfatório deveria contar com gratuidade da tarifa, iluminação pública adequada, segurança (no ônibus, paradas e trajetos) e oferta que atenda à demanda com dignidade.





## 3 Oficina intersetorial e participativa

### 3.1 Objetivos e metodologia

A oficina intersetorial e participativa teve como pauta a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero desenvolvido para a cidade, incluindo aspectos quantitativos e qualitativos, bem como a discussão de possibilidades de ação sobre os problemas e desigualdades identificados, por meio de políticas a serem incorporadas no plano de mobilidade urbana, sempre baseadas em evidências e experiências nacionais e internacionais. O Quadro 04 apresenta a programação resumida da oficina.

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

<b>Abertura institucional</b>	Agostinho Araújo Rodrigues Júnior, Secretário Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana Cristian Sendic Sudbrack, Presidente da Agência de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos de Palmas
<b>Manhã</b>	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 levantamentos de problemas e pontos críticos Compartilhamento das discussões sobre problemas levantados e priorização
<b>Tarde</b>	Apresentação dos resultados da manhã Benchmarking de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero Dinâmica para a discussão de ideias e soluções Compartilhamento das discussões sobre ideias e soluções levantadas e priorização

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 Palmas e sobre as perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade Urbana da cidade.

A divulgação foi realizada por meio de peças de comunicação publicadas em redes sociais. Além disso, a Prefeitura de Palmas por meio da Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana enviou ofícios e mensagens por celular a atores técnicos, sociais e políticos importantes para a mobilidade urbana municipal, de forma a reforçar o convite à participação.

Figura 05: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Palmas/TO



Fonte: AcessoCidades (2023).

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

### 3.3 Participantes

Ao todo, incluindo os turnos da manhã e tarde, 47 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, setor privado e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros.

Com idade média de 38 anos, cerca de  $\frac{1}{3}$  das pessoas participantes são mulheres,  $\frac{1}{3}$  são homens e  $\frac{1}{3}$  preferiu não declarar ou não preencheu o formulário com a informação sobre gênero. Considerando apenas quem respondeu à pergunta sobre gênero, a distribuição fica próxima à distribuição populacional de Palmas: cerca de 50% de pessoas do gênero/sexo feminino e 50%, do masculino. Em relação à raça, cerca de 23% não responderam a essa questão. Entre quem respondeu, 27,83% das pessoas participantes se autodeclararam pretas, 25,0% se reconhecem como pardas e 47,2%, como brancas. Percebe-se uma maior representação de pessoas brancas comparada à população do município, que é 32,4% segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não participaram pessoas autodeclaradas trans, amarelas ou indígenas. A Tabela 07 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 07: Distribuição das pessoas participantes da oficina por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Indígena	Não respondeu	Total
Mulher cis	5	2	8	-	-	1	<b>16</b>
Mulher trans	-	-	-	-	-	-	-
Homem cis	4	5	6	-	-	-	<b>15</b>
Homem trans	-	-	-	-	-	-	-
Não binário	-	1	-	-	-	-	<b>1</b>
Não respondeu	1	1	3	-	-	10	<b>15</b>
Total	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	-	-	<b>11</b>	<b>47</b>

Fonte: elaboração própria.

Vale destacar também a orientação sexual das pessoas participantes. Não temos essa informação de 34% das pessoas participantes. De quem respondeu, 67,7% se declara heterossexual, 19,4% se declara bissexual, 6,5% se declara homossexual e 6,5% declara ter outra orientação sexual diferente das especificadas.

Aproximadamente 21% de quem participou da oficina não forneceu sua escolaridade. Dentre os que forneceram essa informação, a maioria tem ensino superior completo (73%) ou incompleto (24,3%), seguida por pessoas com ensino médio completo (2,7%). Observa-se, portanto, uma amplitude menor de escolaridades em relação ao perfil dos grupo focais, provavelmente, porque os grupos focais ocorreram após o horário comercial e a oficina intersetorial participativa durante um dia útil, o que torna a frequência nesta atividade mais difícil do que naquela para classes sociais mais pobres (e de menor escolaridade).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (61,7%), seguida por universidades ou institutos de pesquisa (23,4%) e associações ou organizações da sociedade civil (10,6%). Os homens são maioria dentre os participantes da Prefeitura, e as mulheres são a maioria entre as organizações da sociedade civil e universidades, como mostra a Tabela 08. Dentre quem declarou raça/cor, não houve uma disparidade muito grande entre pessoas negras e pessoas brancas da Prefeitura e das Universidades, os tipos organização com mais participantes, como mostra a Tabela 09. Cabe mencionar que uma mesma pessoa pode declarar pertencer a mais de uma organização, o que explica os números maiores do que o total de pessoas participantes. Por fim, não houve participação do governo do estado, do legislativo municipal ou de entidade ou órgão de representação.

Tabela 08: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e gênero

	Mulheres	Homens	Não binário	Não declarou gênero
Prefeitura Municipal	6	10	1	12
Entidade ou órgão federal	1	-	-	-
Associação ou organização da sociedade civil	3	-	-	2
Universidade ou instituto de pesquisa	6	4	-	1
Empresa privada	1	-	-	1
Conselho municipal	-	1	-	-
Cidadã autônoma / cidadão autônomo	1	-	-	-
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>16</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 09: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e raça/cor

	Pessoas brancas	Pessoas negras	Não declarou raça/cor
Prefeitura Municipal	10	11	8
Entidade ou órgão federal	-	1	-
Associação ou organização da sociedade civil	1	3	1
Universidade ou instituto de pesquisa	5	5	1
Empresa privada	1	-	1
Conselho municipal	-	1	-
Cidadã autônoma / cidadão autônomo	-	-	1
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>12</b>

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana - SESMU
- Secretaria Municipal do Desenvolvimento Social - SEDES
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Serviços - SEDURS
- Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Públicos - SEISP
- Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Emprego - SEDEM
- Secretaria Municipal de Comunicação - SECOM

- Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas - IMPUP
- Agência de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos de Palmas - ARP
- Polícia Rodoviária Federal - PRF
- Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa
- Universidade Federal do Tocantins - UFT
- Unicatólica
- UniNassau
- Instituto Rua Viva
- Fundação de Juventude
- Casa Pérolas Negras
- Ajunta Preta
- Mães da Resistência

### 3.4 Roteiro

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

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

Apresentação		Previsão de duração: 60 minutos
<b>Parte I</b>		
<b>Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero?</b>		
<u>Objetivo:</u> Apresentar, em termos gerais, como são estruturadas as desigualdades sociais, raciais e de gênero na sociedade e na mobilidade urbana.	<u>Tópicos abordados:</u> Desigualdades raciais e de gênero na sociedade Motivos e padrões de viagem, horários de deslocamento, modos de transporte, segurança pessoal e custo financeiro do transporte	
<b>Parte II</b>		
<b>Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero</b>		
<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 Palmas.	<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 Percepções e vivências da mobilidade (raça e gênero)	

<b>Dinâmica 1</b>		Previsão de duração: 60 minutos
<b>Parte I</b> <b>Identificação e discussão dos desafios de mobilidade urbana</b>		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Palmas.	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Palmas (sempre anotando apenas um problema por post-it). Depois de elencados os problemas, os grupos devem colar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.	
<b>Parte II</b> <b>Priorização dos desafios de mobilidade urbana</b>		
<u>Objetivo:</u> Priorizar os problemas de mobilidade e acessibilidade de Palmas.	<u>Descrição:</u> Cada grupo fará uma apresentação sintética em 2 minutos do que registrou. Após cada apresentação, cada pessoa (do grupo ou não) terá 3 votos para distribuir como quiser. Ao final, todas as pessoas deverão ter percorrido todos os cartazes (folhas A2) coladas na parede e votar nos problemas que consideram mais importantes ou prioritários para a cidade, marcando os post-its com um X a caneta.	

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

<b>Apresentação</b>		Previsão de duração: 40 minutos
<b>Quais as perspectivas para o Plano de Mobilidade Urbana?</b>		
<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 a revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Palmas	<u>Tópicos abordados:</u> O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero Exemplos de macroestrutura de planos que consideram a dimensão de gênero na mobilidade Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades	

**Parte I****Troca de ideias e perspectivas para a mobilidade urbana**Objetivo:

Discutir possíveis ações para a mobilidade em 3 temas:

1. **Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer:** promover o acesso equitativo aos sistemas de transporte e às oportunidades urbanas, tendo como foco especialmente os deslocamentos com motivo de cuidado;
2. **Mobilidade acessível, diversa e segura:** adequar os sistemas de transporte para todas as pessoas, com segurança pessoal e viária;
3. **Mobilidade equitativa e participativa:** ampliar a participação de mulheres, negros, LGBTQIA+ e pessoas com mobilidade reduzida no planejamento e gestão da mobilidade

Descrição:

Formação de grupos com 5 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever as principais ideias ou ações de mobilidade e acessibilidade de Palmas, anotando as questões-chave de cada ideia em um post-it. Depois de elencados os problemas, os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.

**Parte II****Priorização das ações**Objetivo:

Priorizar as ações de mobilidade e acessibilidade de Palmas.

Descrição:

Cada grupo fará uma apresentação sintética em 5 minutos do que registrou. Após cada apresentação, cada participante terá 3 votos para distribuir como quiser no cartaz, marcando com um X a caneta nas ações que consideram mais importantes/prioritárias para a cidade .

### 3.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 1 de março de 2023, no auditório do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) de Palmas<sup>13</sup>. As apresentações e dinâmicas foram facilitadas pelas pesquisadoras Haydée Svab e Tainá Bittencourt. Durante a oficina, foram realizados intervalos para o consumo de água, café, salgadinhos e pães de queijo, em espaço anexo ao auditório.

<sup>13</sup> Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas - TO, 77001-132



Foto 04: Abertura institucional



Fonte: Prefeitura de Palmas (2023)

Foto 05: Compartilhamento das discussões



Fonte: Prefeitura de Palmas (2023)

Foto 06: Dinâmica de priorização dos problemas e desafios na mobilidade urbana de Palmas



Fonte: Prefeitura de Palmas (2023)

## 3.6 Destaques e principais resultados

### 3.6.1 Principais problemas de mobilidade urbana de Palmas

Na dinâmica da manhã, focada no levantamento dos principais desafios de mobilidade urbana em Palmas, os 5 grupos deram 177 contribuições, das quais 97 receberam pelo menos um voto e são apresentadas no Apêndice F. As contribuições foram agregadas em 9 temas centrais: transporte público coletivo, mobilidade a pé, mobilidade por bicicleta, transporte motorizado individual, planejamento urbano e acessibilidade, aspectos culturais e sociais, segurança pessoal, informação e participação, e outros (ver Tabela 10). Como houve muitas contribuições, com muitas superposições e afinidades, os problemas foram agregados em macro-problemas, conforme apresentado na Tabela 11.

Tabela 10: Quantidade de contribuições por tema

Temas	Total de contribuições
Transporte público coletivo	86
Planejamento urbano e acessibilidade	29
Mobilidade a pé	20
Aspectos culturais e sociais	18
Informação e participação	8
Mobilidade por bicicleta	7
Segurança pessoal	7
Transporte motorizado individual	4
Outros	3
<b>Total geral</b>	<b>177</b>

Fonte: elaboração própria.

O transporte público coletivo foi o tema com maior número de problemas elencados e também aquele elencado como prioritário pelas pessoas participantes. Em especial, destacam-se a **falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais**, o que inclui a falta de iluminação e de banheiros, a **tarifa elevada**, os **altos tempos de deslocamento**, a **falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas** e a **lotação**, com mais de 10 votos cada.

Em relação à mobilidade ativa, a **falta de ciclovias e ciclofaixas** também foi considerada prioritária, corroborando com o diagnóstico quantitativo de que 55% do quartil mais pobre da população reside a menos de 300 metros de infraestrutura cicloviária. A **falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas** também merece atenção, considerando que afeta não apenas os deslocamentos realizados exclusivamente a pé, mas também o acesso ao transporte público.

Surpreendentemente há o reconhecimento de **falhas de planejamento urbano**, que possibilitaram e ainda estimulam uma cidade espraiada e com muitos vazios urbanos, como um problema central articulado à mobilidade urbana. Dentro dessa lógica, também figura com alguma importância o **baixo acesso a serviços públicos**. Vale destacar também que a **insegurança no geral** (medo de furtos e assaltos) é uma preocupação importante, assim como o **machismo**, que pode provocar discriminação, assédios e violência sexual nos sistemas de transporte.

Tabela 11: Temas, macro-problemas e total de votos

Temas	Macro-problemas	Total de votos
<b>Transporte público coletivo</b>		<b>169</b>
	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	47
	Tarifa elevada	23
	Tempo alto de deslocamento	15
	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	14
	Lotação	13
	Excesso de burocracia / falta de informatização	10
	Frota inadequada	9
	Falta de integração no transporte público	7
	Baixa frequência nos finais de semana e feriados	7
	Falta de previsibilidade	6
	Falta de horários noturnos	5
	Baixa frequência dos ônibus	3
	Linhas e itinerários	3
	Outros	2
	Problema de comunicação com usuário(a)	2
	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	2
	Frota insuficiente	1
	Baixa integração metropolitana	0
<b>Planejamento urbano e acessibilidade</b>		<b>40</b>
	Falhas de planejamento urbano	21
	Baixo acesso a serviços públicos	13
	Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	3
	Baixo acesso a determinadas áreas da cidade	1
	Problemas na gestão do tráfego	1
	Falhas no planejamento de transporte	1
<b>Mobilidade por bicicleta</b>		<b>17</b>
	Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas	11
	Falta de serviços de bicicleta	5
	Baixa integração modal	1
<b>Aspectos culturais e sociais</b>		<b>12</b>
	Machismo	7
	Governança pública	2

Temas	Macro-problemas	Total de votos
	Falta educação para respeito a direitos humanos	2
	Falta educação para o trânsito	1
	Preconceito de classe	0
	Racismo	0
<b>Segurança</b>		<b>12</b>
	Insegurança no geral	9
	Insegurança viária	2
	Insegurança de gênero	1
<b>Mobilidade a pé</b>		<b>11</b>
	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	5
	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	4
	Falta de arborização / sombreamento	2
	Falta de travessias / faixas de pedestres	0
	Falta de iluminação pública adequada	0
<b>Informação e participação</b>		<b>9</b>
	Falta de informação	6
	Falta de informação em meio digital e/ou acessível	3
<b>Transporte motorizado individual</b>		<b>5</b>
	Má qualidade dos pavimentos	4
	Falta de sinalização viária	1
<b>Outros</b>		<b>3</b>
<b>Total geral</b>		<b>278</b>

Fonte: elaboração própria.

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

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

- Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais (transporte público coletivo)
- Tarifa elevada (transporte público coletivo)
- Falhas de planejamento urbano (planejamento urbano e acessibilidade)

**Prioridade 2 (necessário):**

- Tempo alto de deslocamento, falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas, lotação e excesso de burocracia / falta de informatização (transporte público coletivo)
- Baixo acesso a serviços públicos (planejamento urbano e acessibilidade)
- Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas (mobilidade por bicicleta)

### Prioridade 3 (relevante):

- Insegurança no geral (segurança)
- Frota inadequada, falta de integração no transporte público, baixa frequência nos finais de semana e feriados e falta de horários noturnos (transporte público coletivo)
- Machismo (aspectos culturais e sociais)
- Falta de informação (informação e participação)
- Falta de qualidade e/ou acessibilidade das calçadas (mobilidade a pé)
- Falta de serviços de bicicleta (mobilidade por bicicleta)

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

Na dinâmica da tarde, focada no levantamento de ideias que endereçassem os problemas de mobilidade urbana em Palmas, os grupos deram 141 contribuições, das quais 47 receberam pelo menos um dos 13 votos e são apresentadas no Apêndice G. Ao reunir ideias afins, obtiveram-se 58 ações agregadas distribuídas em 15 temas: acessibilidade universal, campanhas de conscientização, capacitação e valorização profissional, estrutura institucional, iluminação pública, informação e dados, infraestrutura e serviços cicloviários, legislação, planejamento integrado (urbano e de transportes), política tarifária, protocolos contra discriminação racial e assédio sexual, qualificação e fiscalização do transporte público, requalificação de calçadas, requalificação de pontos de parada e terminais e segurança.

Os temas e ações mais frequentemente sugeridos nem sempre foram os mais priorizados (ver Tabela 12) - o mesmo ocorre com as ações agregadas (ver Tabela 13). Dois exemplos são marcantes. Um é o tema política tarifária, que recebeu apenas 3 contribuições, sendo uma delas a mais votada entre todas: **oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes (tarifa zero)**. O outro é o tema da iluminação pública, que é citada com certa frequência nas entrevistas e grupos focais como medida de segurança, mas que não recebeu nenhum voto na atividade de priorização de ações. Isso pode indicar que, ao disporem de votos limitados, a questão econômica relacionada ao valor da tarifa se impõe.

As seguintes ações mais prioritárias, indicadas pelas pessoas participantes da oficina, foram: **a melhoria da estrutura de pontos de parada, estações e terminais**, tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros e **a aplicação do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001)**, em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo como forma de evitar vazios urbanos e aproximar as classes mais pobres das oportunidades, concentrados no centro urbano. Tratam-se de ações que demandam e reconhecem a necessária intervenção da gestão pública na organização do espaço, na produção imobiliária e na integração entre planejamento urbano e de transportes.

Tabela 12: Três temas que mais receberam contribuições e mais votados

Temas que mais receberam contribuições		Temas que mais receberam votos	
Descrição do tema	quantidade de votos	Descrição do tema	quantidade de votos
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	25	Política tarifária	27
Qualificação e fiscalização do transporte público	25	Planejamento integrado (urbano e de transportes)	23
Estrutura institucional	21	Estrutura institucional	18

Fonte: elaboração própria.

Tabela 13: Três ações que mais receberam contribuições e mais votadas

Ações agregadas que mais receberam contribuições		Ações agregadas que mais receberam votos	
Descrição da ação	quantidade de votos	Descrição da ação	quantidade de votos
Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos)	9	Oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes (tarifa zero)	26
Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	8	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	11
Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, especialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	8	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	11

Fonte: elaboração própria.

As diversas propostas de ações podem ser voltadas para pelo menos uma das seguintes dimensões da mobilidade<sup>14</sup>:

- **Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer:** promover o acesso equitativo aos sistemas de transporte e às oportunidades urbanas, tendo como foco especialmente os deslocamentos com motivo de cuidado (com a família, casa ou outras pessoas);
- **Mobilidade acessível, diversa e segura:** adequar os sistemas de transporte para todas as pessoas, com segurança pessoal e viária;
- **Mobilidade equitativa e participativa:** ampliar a participação de mulheres, negros, LGBTQIA+ e pessoas com mobilidade reduzida no planejamento e gestão da mobilidade urbana.

É claro que uma mesma política pública pode, ao mesmo tempo, promover mudanças em mais uma dimensão, isto é, garantir um acesso mais equitativo às oportunidades urbanas de lazer, com segurança e conforto, por exemplo. Neste caso, uma mesma proposta conta com valores em mais de uma coluna na Tabela 14.

Dentre as propostas formuladas e votadas, percebe-se que **a dimensão da mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer é a mais presente**, trazida principalmente pela gratuidade no transporte, pelas considerações em relação ao planejamento urbano no que tange à evitar vazios urbano e viabilizar moradia para pessoas mais pobres nas regiões centrais e pela necessidade de melhor distribuir os serviços públicos básicos no tecido urbano.

A **dimensão da mobilidade acessível, segura e diversa é marcada principalmente pela necessidade de qualificação de pontos de parada, estações e terminais**. As paradas de ônibus são a materialização da interface entre planejamento e gestão urbanos e planejamento e gestão de transportes - talvez por isso tão difíceis de atender à população de forma satisfatória. Logo, para ações efetivas da gestão pública, convém antecipar as dificuldades de interfaces intersecretariais que comumente impedem que projetos profícuos de melhoria se tornem realidade.

A **dimensão da mobilidade equitativa e participativa é um “olhar para dentro” do setor de mobilidade urbana**, e por conseguinte, usualmente recebe menor atenção e priorização tanto por parte da gestão pública quanto por parte da população. Isso se dá, usualmente, porque ao não se perceber uma direta relação causa-efeito entre o perfil de quem presta os serviços e a qualidade do serviço prestado. Entretanto, estudos indicam que empatia e momentos de interação com motoristas/cobreadores(as) são fatores que influenciam a percepção da qualidade do serviço prestado de transporte público (Lima Jr, 1995; Ferraz e Torres, 2004, Antunes et al, 2017) e ainda, que as mulheres são mais afetadas e consideram mais importantes o comportamento dos operadores e a acessibilidade do que os homens (Rodrigues, 2008). Logo, buscar ter um corpo mais diverso de funcionários(as) na operação e de servidores(as) públicos(as) aumenta a probabilidade de identificação e empatia entre quem desfruta e quem presta o serviço de transporte, sendo o olhar sobre os grupos mais vulneráveis uma necessidade.

<sup>14</sup> Divisão realizada a partir do que foi apresentado para discussão na oficina participativa.

Além das ações já mencionadas, aquelas ligadas à estrutura institucional merecem destaque. **Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais** é uma medida que busca trazer mais diversidade para o setor de mobilidade urbana, tanto na operação, quanto nas etapas de planejamento e projeto. Buscar mitigar as desigualdades de classe, raça e gênero em toda a cadeia dos serviços de transporte é bastante recomendável e contar com equipes mais diversas é fundamental nesse processo. Vale antecipar que o passo que se segue à contratação de talentos diversos, é o desenvolvimento de políticas de retenção e progressão de carreira.

Ainda no tema da estrutura institucional, apesar da existência do **Conselho de Mobilidade Urbana**, as discussões levantaram que o mesmo não é visto como bem representativo da sociedade. Então, refletir e talvez redesenhá-lo em busca tanto de paridade de gênero e raça, como em busca de equilíbrio entre a natureza das organizações representadas (gestão pública, empresas operadoras e sociedade civil). Em tempo, para fortalecer este Conselho, no processo de formulação de políticas públicas, há de se considerar a possibilidade de ou ser deliberativo, ou ser caráter consultivo mas com consultas que precedam as tomadas de decisão.

Em relação à mobilidade ativa e de maneira bastante aderente aos problemas identificados, sugere-se a **requalificação de calçadas** com acessibilidade universal e atenção especial nos entornos das paradas e terminais ônibus, e a implantação e manutenção de **ciclovias e ciclofaixas**, com o ponto de atenção para a necessidade de bicicletários como serviço associado. Aqui é importante considerar a distribuição socioespacial da população, conforme mostrado na etapa quantitativa deste diagnóstico, priorizando locais com maior concentração de pessoas dependentes de modos ativos e coletivos.

Programas contínuos de **capacitação e treinamento** de profissionais, agentes operacionais e funcionários do transporte público sobre discriminação racial, assédio sexual, LGBTfobia e capacitismo, vinculados a **protocolos de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas**, são de extrema importância para sistemas de transporte mais seguros. No entanto, é também importante que a população conheça seus direitos e os canais disponíveis para denúncias e pedidos de ajuda. Nesse sentido, uma maneira de atingir esse objetivo é promovendo **campanhas de conscientização e educação** - escolas e sistemas de transporte podem ser pontos focais estratégicos.

Tabela 14: Temas, ações agregadas e prioridade segundo dimensões da mobilidade

Tema	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e do lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
<b>Política tarifária</b>		<b>27</b>	-	-
	Oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes (tarifa zero)	26		
	Adotar novas formas de remunerar operadores de transporte	1		



Tema	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e do lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
<b>Planejamento integrado (urbano e de transportes)</b>		<b>18</b>	<b>5</b>	<b>-</b>
	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	11	-	-
	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	5	-	-
	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	-	4	-
	Construir mais estações de integração e terminais para pulverizar e descentralizar o sistema, além de diminuir a distância entre as paradas	2	-	-
	Realizar estudos: de mapeamento de áreas de risco	-	1	-
<b>Estrutura institucional</b>		<b>-</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	-	-	6
	Fortalecer a participação da sociedade civil: assegurar maior diversidade no Conselho de Mobilidade Urbana	-	-	5
	Fortalecer o diálogo com a população: criar canal específico dos transporte para fornecer informações e receber denúncias	-	2	2
	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, especialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	-	-	3
<b>Requalificação de pontos de parada</b>		<b>-</b>	<b>11</b>	<b>-</b>
	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	-	11	-

Tema	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e do lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
<b>Requalificação de calçadas</b>		-	<b>9</b>	-
	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	-	9	-
<b>Informação e dados</b>		-	<b>6</b>	<b>1</b>
	Criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens)	-	6	-
	Produção de dados e estatísticas	-	-	1
<b>Qualificação e fiscalização do transporte público</b>		<b>5</b>	<b>1</b>	-
	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	4	1	-
	Prever linhas gratuitas aos fins de semana e feriados	1	-	-
<b>Infraestrutura e serviços ciclovitários</b>		<b>2</b>	<b>4</b>	-
	Promover a integração da bicicleta aos demais modos de transporte	2	2	-
	Criar e ampliar a infraestrutura ciclovitária (ciclovias e ciclofaixas)	-	1	-
	Estimular serviços ciclovitários, como pontos de apoio a ciclistas e bicicletários	-	1	-
<b>Legislação</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	-
	Leis de estímulo ao usos de modos ativos (por exemplo, redução de ISS para empresas que possuírem vestiário para funcionários utilizarem a bicicleta)	2	1	-
	Leis de estímulo ao cumprimentos da função social da propriedade e desestímulo à especulação imobiliária (como IPTU progressivo)	2	-	-
	Lei da parada segura (embarque e desembarque fora do ponto)	-	1	-

Tema	Ações agregadas	Cotidiana, do cuidado e do lazer	Acessível, diversa e segura	Equitativa e participativa
<b>Capacitação e valorização profissional</b>		-	<b>1</b>	<b>4</b>
	Capacitação profissional periódica	-	-	4
	Capacitação profissional periódica para atendimento de PCD e manipulação dos equipamentos de acessibilidade dos veículos	-	1	-
<b>Campanhas de conscientização e educação</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
	Campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	1	1	1
	Campanhas educativas audiovisuais de incentivo à conservação dos espaços públicos	1	1	-
<b>Segurança</b>		-	<b>5</b>	-
	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	-	3	-
	Medidas de segurança pessoal (possibilidade de rastrear viagens por aplicativo, etc.)	-	2	-
<b>Acessibilidade universal</b>		-	<b>2</b>	-
	Embarque em nível	-	2	-
<b>Protocolos contra discriminação / injúria racial e importunação / assédio sexual</b>		-	<b>1</b>	<b>1</b>
	Definir protocolos para acolhimento de vítimas de importunação sexual / assédio e racismo / injúria racial no transporte público de forma a incentivar as denúncias	-	1	1
<b>Iluminação pública</b>		-	-	-
	Melhorar a iluminação pública	-	-	-
<b>Total geral</b>		<b>58</b>	<b>51</b>	<b>23</b>

A partir da relação entre os pontos prioritários e as propostas sugeridas, pode-se chegar ao panorama indicado no Quadro 07 a seguir, em que todas as dimensões da mobilidade que foram foco dos grupos da oficina foram cobertas. Além disso, há aderência na priorização entre problemas e ações: **os problemas que obtiveram 68% dos votos, acham correspondência em ações que obtiveram 67% dos votos de priorização**. Uma ressalva a ser feita é que alguns dos problemas que foram priorizados como necessários (lotação excesso de burocracia / falta de informatização) ou relevantes (frota inadequada, falta de integração no transporte

público e falta de previsibilidade) não tiveram propostas priorizadas. O que evidencia o quanto o diálogo entre os diversos atores sociais deve ser um movimento contínuo de debate e retroalimentação. Assim, a partir destes resultados apresentados, é possível que o corpo técnico da gestão pública avance em soluções necessárias, porém ainda não formuladas ou priorizadas.

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

Macro-problemas	Propostas	Dimensões associadas à proposta
<b>Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais</b>	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Tarifa elevada</b>	Oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Falhas de planejamento urbano</b>	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Tempo alto de deslocamento</b>	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
<b>Baixo acesso a serviços públicos</b>		
<b>Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas</b>	Capacitação profissional periódica	Mobilidade equitativa e participativa
<b>Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas</b>	Criar e ampliar a infraestrutura cicloviária (ciclovias e ciclofaixas)	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Insegurança no geral</b>	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Mobilidade acessível, diversa e segura
	Medidas de segurança pessoal (possibilidade de rastrear viagens por aplicativo, etc.)	Mobilidade acessível, diversa e segura

<b>Baixa frequência nos finais de semana e feriados</b>	Prever linhas gratuitas aos fins de semana e feriados	
<b>Machismo</b>	Campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer Mobilidade acessível, diversa e segura Mobilidade equitativa e participativa
<b>Falta de informação</b>	Criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens)	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de horários noturnos</b>	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de qualidade e/ou acessibilidade das calçadas</b>	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Mobilidade acessível, diversa e segura
<b>Falta de serviços de bicicleta</b>	Estimular serviços cicloviários, como pontos de apoio a ciclistas e bicicletários	Mobilidade acessível, diversa e segura

## Considerações finais

Sem dúvidas, o **transporte público coletivo** é visto pelas moradoras e pelos moradores de Palmas como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade. À exceção do breve período de gratuidade no início de 2023, o sistema é visto como caro e de qualidade não satisfatória, o que compromete a realização de atividades, em especial pelas pessoas mais pobres e/ou cuidadoras, geralmente mulheres responsáveis por filho(a)(s) ou outras pessoas da família. A falta de acessibilidade é exposta para além do aspecto econômico, ligando-se ao aspecto físico, que concretamente se traduz em (i) falta de infraestrutura em paradas e terminais e ônibus, (ii) ausência ou qualidade ruim das calçadas e (iii) ausência ou qualidade ruim de ciclovias e ciclofaixas. Adicione-se ainda aspectos operacionais como: (i) baixa frequência e/ou frota insuficiente causando longos tempos de viagem e excessiva lotação, (ii) falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas e (iii) redução ou falta de oferta à noite e nos fins de semana. A população responde à soma desses aspectos fazendo (ou desejando fazer) a migração modal do transporte público coletivo para o individual (por aplicativos, moto ou carro próprio - a depender da condição econômica). Porém, esse comportamento é exatamente o oposto do que se deseja em termos de eficiência do conjunto dos deslocamentos e de sustentabilidade, demandando atenção prioritária do poder público.

Questões ligadas ao histórico de **planejamento urbano** de Palmas foram bastante debatidas. Talvez por ser uma cidade jovem, houve muita discussão acerca das diretrizes que levaram e levam o município a se espriar ou invés de se tornar mais denso aproveitando melhor sua infraestrutura, já instalada. Assim, vazios urbanos e expulsão de população pobre para áreas distantes do centro e das oportunidades gerados por causa de especulação imobiliária é um diagnóstico muito presente em todas as atividades da pesquisa qualitativa empreendida.

Nas **perspectivas de mulheres, pessoas LGBTQIAPN+ e pessoas negras**, formas de violência no transporte público são frequentes, incluindo injúrias raciais, atos cotidianos de discriminação, assédio/importunação sexual, etc. Isso contrasta com a percepção de quem planeja, gerencia e opera o sistema porque baseiam-se principalmente na baixa notificação dos casos. Algumas justificativas para o fenômeno da subnotificação de ocorrências são: inexistência de canais de denúncia e protocolos de atendimentos específicos, a complexidade do processo de registro (no sistema de segurança pública), a falta de atendimento imediato ou acompanhamento posterior das vítimas por parte de quem opera o sistema de transporte, entre outros fatores. Vale levantar como pontos de atenção a adoção de ônibus exclusivos para mulheres e de reconhecimento facial com fins de segurança pública, visto que estudos apontam que ambas as medidas podem aprofundar as desigualdades já existentes.

Várias propostas foram elencadas para a mobilidade urbana de Palmas, incluindo ações relacionadas aos diferentes modos de transporte e que podem estar presentes na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, atualmente em estruturação. Além disso, ações que se desdobram para além do Plano de Mobilidade Urbana também foram elencadas, indicando a necessidade de **articulação intersecretarial, interface com o poder legislativo e diálogo com a sociedade**

**civil.** Exemplos de ações benéficas mas que extrapolam a pasta específica da Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade de Palmas são: (i) a adoção de medidas previstas no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) como o IPTU progressivo ou a previsão de ZEIS em áreas centrais e (ii) a descentralização dos serviços públicos básicos para que se distribuam de forma mais equânime no território. Seja dentro do escopo de mobilidade urbana ou para além dela, a busca por maior diversidade de gênero e raça é positiva para todos os órgãos e organizações envolvidos.

No tema de **transporte de passageiros**, a revisão da política tarifária com isenções ou reduções para grupos sociais mais vulneráveis ou irrestrita é o principal foco, podendo ser um começo interessante prever linhas gratuitas aos fins de semana e feriados com oferta adequada. Também importantes, estão a melhoria da estrutura de pontos de parada, estações e terminais; a previsão de linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho contemplando necessariamente horários noturna e a capacitação continuada de trabalhadores(as) no transporte público.

Ainda sobre transportes de passageiros, mas no que diz respeito à **comunicação** recomenda-se a criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens) que receba sugestões e denúncias específicas de transportes, ou em que seja possível considerar as especificidades necessárias dos sistemas de transporte. Isso porque uma denúncia de assédio sexual num ônibus, por exemplo, demanda um pronto atendimento, todos os dias da semana por corbrindo todo o horário de funcionamento do sistema - o que geralmente não é o padrão dos canais de recebimento de denúncias padrão. Além desse canal de recebimento de denúncias, é preciso estabelecer o protocolo de atendimento para receber, encaminhar e acompanhar casos de assédio sexual e injúria racial. Complementarmente, será preciso treinar funcionários(as) e comunicar a população sobre o canal de denúncia e o protocolo adotado - o que pode ser casado com campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoa com deficiência.

No tema de **sistema viário**, a implantação e requalificação de calçadas aliadas à criação e ampliação de ciclovias e ciclofaixas são ações entendidas como relevantes, seguidas pela disponibilização de serviços de apoio a ciclistas e bicicletários. Estas ações de infraestrutura que incentivam a mobilidade ativa, num local de clima quente como Palmas, precisam ser consideradas em conjunto com paisagismo urbano que proveja locais de sombra e descanso.

Ações relacionadas à **melhoria da segurança** pública, pessoal e viária também são positivas, tais como adoção de câmeras de vigilância nos espaços públicos, incremento do policiamento com treinamento para direitos humanos, criação de rotas seguras para pedestres, existência e manutenção de iluminação pública na escala de pedestres, entre outras.

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

- Assessoria na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Palmas, com diálogos periódicos e pareceres técnicos de materiais elaborados pela Prefeitura e pela consultoria contratada para a elaboração do PlanMob, em especial sobre a macroestrutura e plano de ação.

- Realização de nova oficina com a população sobre a construção do plano de ação do Plano de Mobilidade Urbana, como seguimento das atividades já realizadas em fevereiro e março.
- 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

ANTUNES, M. G., ROMEIRO, T. I. O., & SIGRIST, V. C. (2017). Avaliação da qualidade do serviço de transporte público de ônibus na cidade de Santos. Refas - Revista Fatec Zona Sul, 3(2), 18-39. Disponível em: <<https://www.revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/82>> Acesso em 28 de março 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. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana 13, 1-20.

BRANCO, A. M. (1999). Os custos sociais do transporte urbano brasileiro. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, 21, 1º. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/DBDCB305-C07B-4077-BF99-789619B0CE4C.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/DBDCB305-C07B-4077-BF99-789619B0CE4C.pdf)> Acesso em: 25 de março de 2023.

CERQUEIRA, D.; COELHO, D.S.C. (2014) Estupro no Brasil: uma radiografia segundo os dados da Saúde. Brasília, DF: IPEA. (Nota técnica, n. 11). Disponível em: <[https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/140327\\_notatecnicadiest11.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/140327_notatecnicadiest11.pdf)> Acesso em: 27 de março de 2023.

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

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

DE OLIVEIRA, K. V. (2019) A Subnotificação Enquanto Característica Marcante do Estupro no Contexto Brasileiro. Revista FIDES, v. 10, n. 2, p. 304-317. Disponível em: <<http://revistafides.ufrn.br/index.php/br/article/view/400/458>> Acesso em: 27 de março de 2023.

DUARTE, R. (2004) Entrevistas em pesquisas qualitativas. Educar, Curitiba, n. 24, p. 213-225, Editora UFPR 213. Disponível em: <<http://educa.fcc.org.br/pdf/er/n24/n24a12.pdf>> Acesso em: 24 de março de 2023.

EUBANKS, V. (2018) Automating Inequality: How High-Tech Tools Profile, Police, and Punish the Poor. St. Martin's Press. 272p.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G.E. (2004) Transporte público urbano. São Paulo, Rima Editora, 428 p.

GONDIM, S.M.G. (2002) Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. Paidéia (Ribeirão Preto) [Internet]. 2002;12 (Paidéia (Ribeirão Preto), 12(24)):149-61. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/paideia/a/8zzDgMmCBnBlxNvfk7qKORF/?lang=pt#>> Acesso em: 09 de março de 2023.

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.

GUIDO, L.F.; COSTA, E. A. D. (2016) A utilização do grupo focal em pesquisa de educação ambiental como estratégia metodológica qualitativa: uma análise do projeto escola ecológica em rede (Uberaba/MG). Ensino em Re-Vista, [S. l.], v. 23, n. 2, p. 460–477. Disponível em: <<https://seer.ufu.br/index.php/emrevista/article/view/36496>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

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.

LEITÃO, B. J. M. (2003). Grupos de foco: o uso da metodologia de avaliação qualitativa como suporte complementar à avaliação quantitativa realizada pelo Sistema de Bibliotecas da USP. Dissertação de Mestrado, Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-12082003-150618/publico/barbarajulia.pdf>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

LIMA JR., O. F. (1995) Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimentos para diagnóstico. São Paulo, Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, 215 p.

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

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

MAZINI, E.J. (1990/1991) A Entrevista na Pesquisa Social. Didática, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158. Disponível em: <[https://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Entrevista\\_na\\_pesquisa\\_social.pdf](https://www.marilia.unesp.br/Home/Instituicao/Docentes/EduardoManzini/Entrevista_na_pesquisa_social.pdf)> Acesso em: 24 de março de 2023.

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

MIZIARA, I. D., MIZIARA, C. S. M. G., AGUIAR, L.S., & ALVEZ, B. (2022). Physical evidence of rape against children and adolescents in Brazil: Analysis of 13,870 reports of sexual assault in 2017. SAGE open medicine, 10, 20503121221088682. Disponível em: <<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/20503121221088682>> Acesso em: 27 de março de 2023.

MORGAN, D. L. (1997). Focus groups as qualitative research. SAGE Publications, Inc. Disponível em: <<https://doi.org/10.4135/9781412984287>> Acesso em: 03 de março de 2023.

NOBLE, S.U. (2018) Algorithms of Oppression: How Search Engines Reinforce Racism. 248p

O'NEIL, C. (2016) Weapons of Math Destruction: How Big Data Increases Inequality and Threatens Democracy. Nova Iorque: Crown Publishing Group. 272p.

PALMAS (2019) Lei nº 2.497, de 19 de julho de 2019. Altera o artigo 1º da Lei nº 440, de 14 de outubro de 1993, para inclusão dos idosos maiores de 60 (sessenta) anos portadores do cartão do idoso no direito ao passe gratuito de transporte coletivo. Disponível em:

<<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/lei-ordinaria-2.497-2019-07-19-22-7-2019-14-53-34.pdf>>

Acesso em: 31 de março de 2023.

PALMAS (2022) Decreto nº 2.214, de 22 de junho de 2022. Dispõe sobre o valor da tarifa para o transporte coletivo urbano no Município e adota outras providências. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/decreto-2.214-2022-06-22-1-7-2022-13-40-36.pdf>> Acesso em: 31 de março de 2023.

PALMAS (2023a) Decreto nº 2.320, de 1º de fevereiro de 2023. Dispõe sobre a gratuidade ao usuário de transporte coletivo público urbano de passageiros do Município de Palmas no período que especifica. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/decreto-2.320-2023-02-01-2-2-2023-16-39-24.pdf>> Acesso em: 31 de março de 2023.

PALMAS (2023b) Decreto nº 2.339, de 02 de março de 2023. Estabelece normas e procedimentos para a implantação e uso do Sistema de Bilhetagem Eletrônica e adota outras providências. Disponível em: <<https://legislativo.palmas.to.gov.br/media/leis/decreto-2.339-2023-03-02-3-3-2023-14-25-3.pdf>> Acesso em: 31 de março 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.

REIS, C. V. S., BITTENCOURT, J. A., MOREIRA, T. B. S., & CONCEIÇÃO, G. V. da. (2014). O Efeito da Mobilidade Urbana na Renda do Trabalhador no Distrito Federal. Revista Gestão & Saúde, 4(3), pag. 3239–3262. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/rgs/article/view/1918>> Acesso em: 25 de março de 2023.

RESSEL, L. B., BECK, C. L. C., GUALDA, D. M. R., HOFFMAN, I. C., SILVA, R. M., SEHNEM, G. D. (2008). O uso do grupo focal em pesquisa qualitativa. Texto & Contexto - Enfermagem, 17 (Texto contexto - enferm., 2008 17(4)), 779–786. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/tce/a/nzznfnfzrCVv9FGXhwnGPO7S/?lang=pt#>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

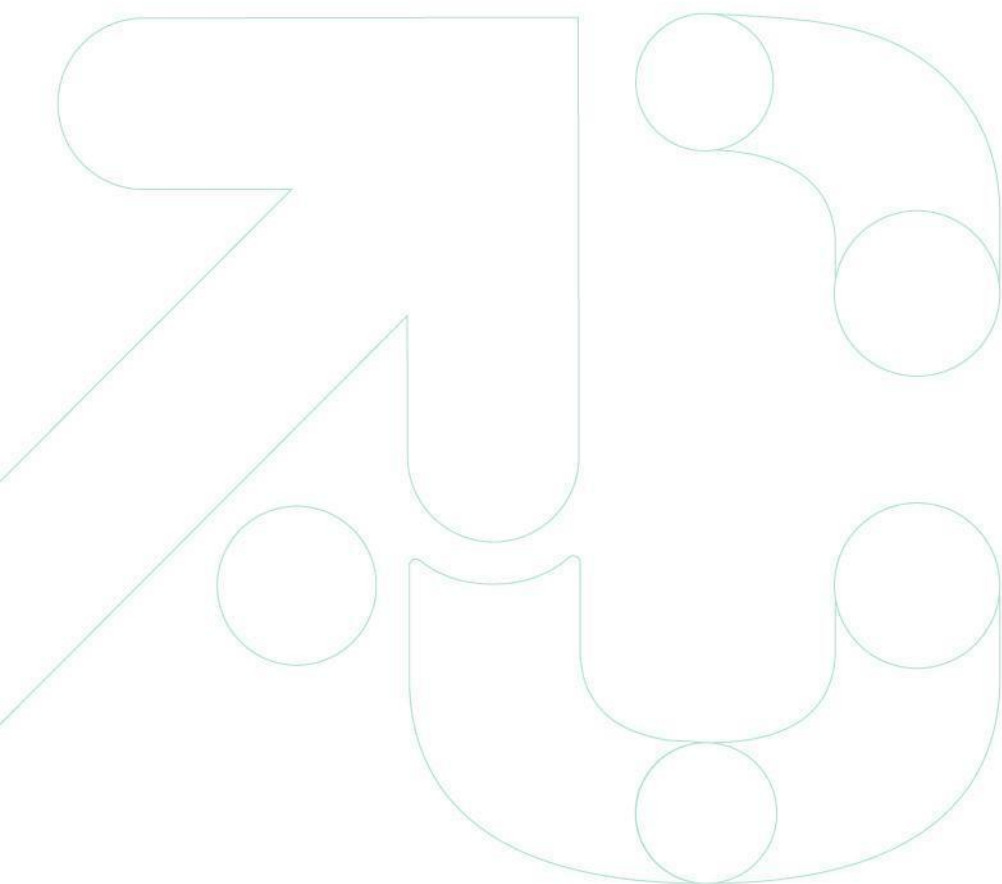
RODRIGUES, Marcos Antonio. Analysis of the urban public transportation based on parameters of quality. 2008. 94 f. Dissertação (Mestrado em Engenharias) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/14117>> Acesso em 28 de março de 2023.

SILVA, T. (2022) Racismo algorítmico: inteligência artificial e discriminação nas redes digitais. Brasil: Edições Sesc SP.

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.

YOUNG, C. E. F., Aguiar, C., & Possas, E. (2013). Custo econômico do tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Revista Econômica, Niterói, RJ, Brasil, 15(2), 9-22.



# Apêndice

## A - Ficha de participação

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

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

### Você faz parte de alguma organização?

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

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

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

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

### Grau de instrução:

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

### Raça/Cor:

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela

- Indígena
- Prefiro não responder

**Gênero:**

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

**Orientação sexual:**

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

**Quantidade de filhos:**

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

**Bairro de residência:** Campo aberto

**Possui alguma deficiência?**

- Não
- Sim - Qual? \_\_\_\_\_

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

- Sim
- Não

## B - Termo de consentimento livre e esclarecido

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

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

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

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

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

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

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

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da especialista

-----  
Cidade e data da pesquisa

## C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

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

#### 1.1 Percepção sobre a formulação das políticas

1.1.a Quais são os principais aspectos e critérios considerados para o planejamento de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana?

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

1.1.a.ii Na decisão sobre infraestrutura viária?

1.1.a.iii Na requalificação de calçadas?

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

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

1.1.b São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento do transporte? (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)

1.1.b.i São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento das políticas setoriais? (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)

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

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

### 2 Eixo temático de raça/cor

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

2.1.a Você considera necessária uma abordagem de raça/cor em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por vocês?

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

2.1.b De que maneira específica vocês consideram a abordagem de raça/cor dentro dos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

2.1.c Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de raça/cor?

2.1.d E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação de ações com abordagem de raça/cor?

2.1.e Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas não-brancas em Palmas?

2.1.e.i Por que sim ou por que não?

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

2.1.e.ii.1 Pontos de parada?



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

2.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

2.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

2.2.a É feito o registro de casos de racismo / injúria racial que ocorrem dentro do sistema de transporte?

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

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

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

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

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

2.2.d É feito o acompanhamento das pessoas que cometeram o ato de racismo / injúria racial? Como?

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

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

1.2.d.ii A organização utiliza essas estatísticas no planejamento e implementação de medidas?

## **3 Eixo temático de gênero**

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

3.1.a Você considera necessária uma abordagem de gênero em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por vocês?

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

3.1.b De que maneira específica vocês consideram a abordagem de gênero dentro dos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

3.1.c Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de gênero?

3.1.d E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação ações com abordagem de gênero?

3.1.e Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas e para as mulheres e pessoas LGBTQIA+ em Palmas?

3.1.e.i Por que sim ou não?

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

3.1.e.ii.1 Pontos de parada?

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

3.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

3.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

3.2.a É feito o registro de casos de assédio / abuso / importunação sexual?

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

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

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

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

3.2.c As equipes em campo são capacitadas sobre como agir em casos de assédio?

3.2.d É feito o acompanhamento dos agressores? Como?

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

3.2.d.e.i São divulgadas estatísticas sobre o assunto? Onde?

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

## **4 Eixo temático de classe social**

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

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

4.1.a.i Por que essa abordagem de desigualdades socioeconômicas é ou não necessária?

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

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

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

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

4.2.a Como é definida a política tarifária? Em especial, a tarifa pública para os diferentes perfis de pessoas usuárias

4.2.b Há algum tipo de estudo indicando a demanda de passageiros que deixam de usar transporte público coletivo (ou acessar serviços) por restrições financeiras?

4.2.b.i Se sim, quem é essa demanda? Ela é espacializada? Onde se concentra?

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

4.2.c.i Se sim, quais são esses indicadores? Eles são desagregados por região ou perfil de

pessoa usuária?

4.2.d Como você avalia o custo da passagem?

4.2.d.i Você considera que o custo da passagem é impeditivo para realizar alguma atividade no município ou em municípios vizinhos?

## 5 Impasses, impressões e próximos passos

5.a Quais os planos futuros da organização para lidar com estes temas (raça/cor, gênero e classe socioeconômica)?

5.b Existem métodos de coleta e análise de dados desagregados por classe social, raça/cor ou gênero?

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

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

5.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

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

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

5.b.i Se não existem esses métodos, há planos de adotá-los?

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

## 6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

### 6.1 Macro-visão

6.1.a Qual é a visão da organização sobre questões de raça/cor no cotidiano de trabalho da organização e na estrutura?

6.1.b Qual é a visão da organização sobre questões de gênero no cotidiano de trabalho da organização e na estrutura?

6.1.c Qual é a visão da organização sobre desigualdades socioeconômicas no cotidiano de trabalho da organização e na estrutura?

### 6.2 Contratação e retenção

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

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

6.2.a.i.1 não-brancos?

6.2.a.i.2 mulheres?

6.2.a.i.3 transsexuais?

6.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

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

6.2.b O setor de RH/concursos recebe algum tipo de treinamento sobre contratação sensível à questões de inclusão e diversidade?

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

- 6.2.b.i.1 étnico-raciais? Se sim, como?
- 6.2.b.i.2 de gênero? Se sim, como?
- 6.2.b.i.3 de desigualdade socioeconômica? Se sim, como?
- 6.2.b.i.4 de diversidade sexual? Se sim, como?
- 6.2.b.i.5 de inclusão de pessoas com deficiência? Se sim, como?
- 6.2.c A sua organização possui algum mecanismo que limite a diferença entre menores e maiores remunerações da organização?
- 6.2.d A sua organização conta com licença maternidade e paternidade? De quanto tempo cada?
- 6.2.e Há algum tipo de programa de progressão de carreira e retenção de talentos na sua organização?
  - 6.2.e.i Há algum com enfoque étnico racial?
  - 6.2.e.ii Há algum com enfoque em mulheres?
  - 6.2.e.iii Há algum com enfoque em mães?
  - 6.2.e.iv Há algum com enfoque em pessoas de baixa renda?

### **6.3 Estrutura normativa**

- 6.3.a A sua organização promove ou recebe algum treinamento relacionado à igualdade de oportunidades e comportamentos adequados no local de trabalho?
  - 6.3.a.i E em relação ao planejamento e operação do transporte, existe algum treinamento para abordar questões de classe, raça e gênero?
  - 6.3.b A sua organização tem um código de conduta, código de ética ou política de Diversidade?
    - 6.3.b.i Quais documentos-diretrizes?
    - 6.3.b.ii Quais são os comportamentos esperados a partir desses documentos?
  - 6.3.c Assédios moral e sexual são considerados um problema dentro da sua organização?
  - 6.3.d Há um mecanismo de denúncia de casos de assédio / abuso / importunação sexual na sua organização?
    - 6.3.d.i Como funciona esse mecanismo ou protocolo?
    - 6.3.d.ii Como são realizadas as denúncias? Garantem a confidencialidade/anonimidade das pessoas envolvidas?
    - 6.3.d.iii São instaurados inquéritos e processos administrativos decorrentes das denúncias? Como?
    - 6.3.d.iv Esses protocolos e procedimentos são de amplo conhecimento dos(as) funcionários(as)?
  - 6.3.e Vocês têm acesso aos números referentes às ocorrências e tipos de violência que ocorrem? Podem compartilhar conosco?

## 7 Atuação específica

### 7.1 Raça/cor

- 7.1.a Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxilie na promoção da igualdade racial?
- 7.1.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?
- 7.1.b Vocês têm atuação conjunta com órgãos de segurança pública?
- 7.1.c Para além da discriminação racial, existem outras demandas, necessidades e expectativas das pessoas negras em relação à mobilidade urbana que são tratadas ou discutidas no conselho?
- 7.1.c.i Existe alguma interseção com classe social e gênero?

### 7.2 Gênero

- 7.2.a Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxilie na prevenção ou no enfrentamento da violência contra a mulher?
- 7.2.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?
- 7.2.b Vocês têm atuação conjunta com órgãos de segurança pública?
- 7.2.c Para além da violência sexual, existem outras demandas, necessidades e expectativas das mulheres em relação à mobilidade urbana que são tratadas ou discutidas no comitê?
- 7.2.c.i Existe alguma interseção com classe social e raça?

### 7.3 Pessoas com deficiência

- 7.3.a Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxilie na defesa dos direitos das pessoas com deficiência?
- 7.3.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?
- 7.3.b Existe alguma interseção com classe social, raça e gênero?

### 7.4 Colaborações

- 7.4.a Vocês são convidados a colaborar em projetos desenvolvidos por órgãos públicos/secretarias, especialmente aqueles relacionados à mobilidade urbana e acessibilidade?
- 7.4.a.i Se sim, qual é a abordagem (social, racial, de gênero, PCD)? Consegue nos dar alguns exemplos?
- 7.4.a.ii Se não, a qual fator atribui esses não-convite? É uma questão institucional? É um desconhecimento da existência do Conselho/organização?
- 7.4.b O que acha que ajudaria vocês a atuar de maneira mais transversal em relação aos projetos de outros órgãos/secretarias?
- 7.4.c E com a sociedade civil? Há trabalho conjunto nos campos de mobilidade urbana e acessibilidade?

### 7.5 Funcionárias e funcionários

- 7.5.a Qual é a proporção estimada de mulheres motoristas?

- 7.5.b Existe busca ativa por motoristas mulheres? Se sim, como é feita?
- 7.5.c Como são tratados os casos de racismo / injúria racial em que a vítima é um(a) funcionário(a) e a pessoa agressora um(a) passageiro(a)?
- 7.5.d Como são tratados os casos de assédio / abuso / importunação sexual em que a vítima é um(a) funcionário(a) e a pessoa agressora um(a) passageiro(a)?

### **7.6 Políticas setoriais**

- 7.6.a Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxilie no acesso da população ao serviços?
- 7.6.a.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?
- 7.6.b Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxilie na eficiência ou qualidade de prestação dos serviços?
- 7.6.b.i Qual(is) seria(m) essa(s) medida(s)?

### **6.7 Legislativo**

- 7.7.a Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as pessoas não-brancas?
- 7.7.b Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as mulheres?
- 7.7.c Existem medidas legislativas que podem melhorar a mobilidade urbana para as pessoas mais pobres?
- 7.7.d Vocês verificam dificuldades para a implementação de leis relacionadas a essas questões?
- 7.7.d.i Quais?

## **8 Vivências**

- 8.1 Complete a frase: eu seria mais feliz em Palmas se...

## D - Roteiro base dos grupos focais

### 1 - Recepção e apresentação

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

### 2 - Mobilidade e Acessibilidade

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

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

### 3 - Padrões de deslocamento

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Quanto tempo leva para chegar na sua principal tarefa do dia (da sua casa até o trabalho, compras, escola etc.)	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender se o tempo do trajeto é algo impactante nas vidas das pessoas, em que situações e porque.	



<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> Do momento que vocês saem de casa até seu retorno, costumam realizar outras paradas entre sua casa e o destino final ou vice-versa? Como mercado, farmácia, comércio, entre outros? Vocês costumam acompanhar alguém (um parente, vizinhos, amigos, outros) em algum deslocamento cotidiano?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> 5 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Mapear realização e percepções associadas às atividades do cuidado.</p>	
<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> É diferente sair de manhã / de tarde / de noite ? Por quê?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> 5 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do dia, em especial no que tange à segurança.</p>	
<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> Como avaliam o custo da passagem? Quanto gastam por mês? O custo da passagem é impeditivo para realizar alguma atividade no município ou em municípios vizinhos? Quais as estratégias você utiliza, tendo em vista o custo? (trocar de modo de transporte, não viajar, etc.)</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> 5 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Compreender melhor o impacto dos gastos com transporte na vida das pessoas, seu orçamento doméstico e se a falta de disponibilidade financeira para arcar com esse custo limita as suas atividades de alguma forma.</p>	

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

<p><u>Atividade ou questão(ões):</u> Há algum tipo de espaço, área da cidade, que faça você desviar o caminho? Por quê?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u> 5 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções ao longo do espaço urbano, em especial no que tange à segurança.</p>	

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Sente-se segura/o quando está se deslocando? Caminhando, no ponto de ônibus, dentro do ônibus, no carro, na bicicleta, etc.?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções de segurança nos sistemas de transporte, em especial considerando o modo em que se encontra.	

[Para os grupos focais com enfoque em gênero]

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender a percepção acerca de casos de assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público no que tange à ocorrência, reação e possível acolhimento.	<u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre assédio, abuso ou importunação sexual, pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma mulher ser importunada, com cunho sexual.

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

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu racismo ou injúria racial no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do espaço, em especial no que tange à segurança.	<u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre racismo e injúria racial <sup>15</sup> pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma pessoa ser ofendida a partir de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem.

## 5 - Fechamento

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

<sup>15</sup> “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém se valendo de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem, o crime de racismo atinge uma coletividade indeterminada de indivíduos, discriminando toda a integralidade de uma raça. Ao contrário da injúria racial, o crime de racismo é inafiançável e imprescritível.” (CNJ, 2005)

## E - Materiais de comunicação

Prefeitura de Contagem 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 Palmas/TO**

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

Data: 1/03  
Horário: 09h  
Local: Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO)

\* 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:



Cofinanciamento:



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

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

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

Data: 1º de março

Horário: 09h

Local: Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO)

Programação completa no link: <https://tinyurl.com/nhkuxcd3>

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

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Palmas 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 Palmas, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXXX para participar da primeira edição de atividades presenciais do Projeto AcessoCidades: planejando políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Entre as ações do projeto, está o apoio à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Palmas, 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 Palmas e a discussão de perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

A oficina será realizada no dia 1º de março de 2023, entre às 9h e 17h, no Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO).

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/nhkuxcd3>.

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

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

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

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

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



**ACESSO CIDADES**

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

**Data: 01/03**  
**Horário: Das 9h às 17h**  
**Local: AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05, conjunto 03**

**Diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero de Palmas/TO**

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

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

Confirma a programação aqui >

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



A Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana convida a todas e todos para participar de uma oficina intersetorial e participativa sobre mobilidade e acessibilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero.

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

Data: 1º de março

Horário: 09h

Local: Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO)

Programação completa no link:  
<https://tinyurl.com/nhkuxcd3>

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

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Palmas 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 Palmas, por meio da sua Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana, 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 Palmas, fomos selecionadas, junto a outras 10 cidades brasileiras, para um apoio técnico para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Dada a importância da Secretaria 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 enfoques de classe, raça e gênero de Palmas e a discussão de perspectivas para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

A oficina será realizada no dia 1º de março de 2023, entre às 9h e 17h, no Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO).

A programação completa pode ser encontrada no link: <https://tinyurl.com/nhkuxcd3>.

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

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

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

Prefeitura de Palmas 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 todos.

**Participe!**  
Confira a programação aqui >||

Data: 01/03  
Horário: Das 9h às 17h  
Local: Auditório do Senai, AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05, conjunto 03

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

3	4	5	8	10	11	13	17
Saúde e Bem-Estar	Educação de Qualidade	Equidade de Gênero	Emprego Digno e Crescimento Econômico	Educação de Qualidade	Indústrias, Inovação e Infraestrutura	Atividade Econômica Sustentável	Parcerias para o Desenvolvimento

Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP** FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS **PREFEITURA PALMAS** A CAPITAL DE TODOS OS TOCANTINENSES

Cofinanciamento: 

No dia 1 de março, das 09 às 17h, a Prefeitura de Palmas realizará uma oficina participativa sobre mobilidade urbana, com o objetivo de dar início à discussão sobre elaboração do plano de mobilidade urbana.

O evento contará com a apresentação do diagnóstico de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, elaborado exclusivamente para o município, além de um debate sobre perspectivas para a revisão do Plano de Mobilidade, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais. Essa oficina é resultado de uma parceria de Palmas com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

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



## Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

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



**ACESSO CIDADES**

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

**Data e Hora:**  
01/03 das 9h às 17h

**Local:** Auditório do Senai, AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05, conjunto 03

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 a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

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

Contribua na construção de um plano de mobilidade que atenda às necessidades da população de Palmas/TO

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

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



Realização:



Cofinanciamento:



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

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

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

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Entre as ações do projeto, está o apoio à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Palmas/TO, 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 os grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça, a serem realizados nos dias 27 e 28 de fevereiro de 2023. Você pode se inscrever e selecionar o grupo e horário de sua preferência nesse link: <https://tinyurl.com/nhkuxcd3>.

Em 27 de fevereiro a atividade será realizada no Resolve Palmas Sul (R. 9, 819-1015 - Centro (Taquaralto), Palmas - TO, 77064-594). Em 28 de fevereiro a atividade será realizada no Espaço Cultural José Gomes Sobrinho (Q. 302 Sul, Av. LO 5 - Plano Diretor Sul, Palmas - TO).

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

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

## Release para a mídia pré-evento

Plano de mobilidade urbana de Palmas será construído com participação popular

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

Palmas vai sediar a primeira edição das atividades presenciais do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 27 de fevereiro a 02 de março, a equipe técnica da associação de municípios estará na capital tocantinense propondo soluções de planejamento para tornar as políticas de mobilidade urbana da cidade mais equitativas e sustentáveis.

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

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

A oficina será realizada no dia 1º de março de 2023, entre às 9h e 17h, no Auditório do Senai (Quadra AANO 20, Avenida LO-04, Lote 05 - Plano Diretor Norte, Palmas/TO).

A programação completa pode ser encontrada no link: <https://tinyurl.com/nhkuxcd3>.

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

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



## F - Principais desafios na mobilidade urbana de Palmas

Temas	Macro-problema	Problemas / desafio	Quantidade de votos
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para o trânsito	Falta de educação para o trânsito	1
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para o trânsito	Cultura de beber e dirigir	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para o trânsito	Lei seca sem aplicação coletiva	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Falta de empatia	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Preconceito	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Falta de campanhas educativas	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Desrespeito	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Preconceito	2
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Campanhas educativas nos ônibus	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Consciência da sociedade sobre respeito das diferenças	
Aspectos culturais e sociais	Falta educação para respeito a direitos humanos	Preconceito contra os grupos vulneráveis	
Aspectos culturais e sociais	Governança pública	Falta de uma ouvidoria	
Aspectos culturais e sociais	Governança pública	Falta de integração dos órgãos do trânsito	1
Aspectos culturais e sociais	Governança pública	Políticas públicas	1
Aspectos culturais e sociais	Machismo	Medo	7
Aspectos culturais e sociais	Preconceito de classe	Naturalização da desigualdade	
Aspectos culturais e sociais	Preconceito de classe	Banalização da desigualdade	
Aspectos culturais e sociais	Racismo	Racismo estrutural	

Informação e participação	Falta de informação	Falta de informação aos usuários do transporte coletivo	
Informação e participação	Falta de informação	Falta indicativos de honorários das linhas nos terminais e pontos de ônibus	
Informação e participação	Falta de informação	Falta de informação aos usuários do transporte coletivo	3
Informação e participação	Falta de informação	Falta de informações	3
Informação e participação	Falta de informação	Falta de placas pela cidade	
Informação e participação	Falta de informação em meio digital e/ou acessível	Aplicativo para transporte público	
Informação e participação	Falta de informação em meio digital e/ou acessível	Ter mapa da cidade com itinerário com LIBRAS/BRAILE e áudio descrição	1
Informação e participação	Falta de informação em meio digital e/ou acessível	Sistema online acessível por app	2
Mobilidade a pé	Falta de arborização / sombreamento	Falta de conforto para pedestres transitar: falta de sombreamento	
Mobilidade a pé	Falta de arborização / sombreamento	Falta de sombreamento	1
Mobilidade a pé	Falta de arborização / sombreamento	Falta de arborização	1
Mobilidade a pé	Falta de iluminação pública adequada	Rodovia TO-050: faixas de pedestres sem iluminação, desertas, distantes - responsabilidade Estado X Município	
Mobilidade a pé	Falta de iluminação pública adequada	Falta de iluminação	
Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Ocupação de carros na calçada	4
Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Falta de regularidade / tipo de pavimentação inadequada calçadas	
Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Falta de piso tátil	
Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Falta de calçadas qualificadas	1

Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Rodovia TO-050: faixas de pedestres sem botoeiras	
Mobilidade a pé	Falta de qualidade e/ou acessibilidade de calçadas	Não caminhável	
Mobilidade a pé	Falta de travessias / faixas de pedestres	Falta de conforto para pedestres transitar: ausência de faixas de pedestres	
Mobilidade a pé	Falta de travessias / faixas de pedestres	Falta de faixas de pedestres em quadras mais vazias	
Mobilidade a pé	Falta de travessias / faixas de pedestres	Rodovia TO-050: falta travessia de pedestre e ciclistas	
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Falta de conforto para pedestres transitar: calçadas irregulares e sem continuidade	
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Falta de continuidade de calçadas	
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Falta de circulação / transporte dentro das quadras	1
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Falta de acesso ao interior das quadras	
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Falta de continuidade nas calçadas	3
Mobilidade a pé	Inexistência / falta de continuidade de calçadas	Poucas calçadas	
Mobilidade por bicicleta	Baixa integração modal	Ciclovias que não integram	1
Mobilidade por bicicleta	Falta de serviços de bicicleta	Falta de paraciclos seguros	4
Mobilidade por bicicleta	Falta de serviços de bicicleta	Falta de bicicletário	1
Mobilidade por bicicleta	Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas	Deficiência na continuidade das ligações com ciclovias	2
Mobilidade por bicicleta	Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas	Falta de ciclovias	4
Mobilidade por bicicleta	Inexistência ou falta de conectividade e ciclovias e ciclofaixas	Poucas ciclovias	3
Mobilidade por	Inexistência ou falta de	Falta de ciclovias	2

bicicleta	conectividade e ciclovias e ciclofaixas		
Outros	Outros	Capitalismo	
Outros	Outros	Condição climática	3
Outros	Outros	Roubo de tempo	
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a determinadas áreas da cidade	Falta de acesso aos setores de chácaras	
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a determinadas áreas da cidade	Falta de acesso às periferias	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a determinadas áreas da cidade	Ter que conectar as "2 partes" da cidade: centro e sul	
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a determinadas áreas da cidade	Falta de acesso à moradia próximas ao emprego e à renda (ZEIS)	
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Grandes distâncias para acessar serviços básicos	8
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Desigualdade da distribuição de oportunidades	
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Falta de acesso à cultura	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Baixo acesso a serviços públicos	Desigualdade no acesso e distribuição (de oportunidades)	4
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Planejamento / acesso	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Cidade para carros	5
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	ZEIS nas franjas da cidade	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Urbanização	

Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Vazios urbanos	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Especulação Imobiliária	2
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Grandes distâncias por causa da especulação imobiliária	6
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Grandes espaços vazios	3
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Falta de planejamento	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Densidade demográfica	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Espacialidade urbana	2
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas de planejamento urbano	Vazios urbanos	2
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas no planejamento de transporte	Localização dos pontos de ônibus nas quadras	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Falhas no planejamento de transporte	Opções de deslocamento	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	Acessibilidade	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	Falta de sistemas de informação para cegos, surdos e pessoas com necessidades especiais	
Planejamento urbano e acessibilidade	Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	Acessibilidade	3
Planejamento urbano e	Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	Falta de rampas nos pontos	



acessibilidade			
Planejamento urbano e acessibilidade	Problemas na gestão do tráfego	Velocidade das vias	1
Planejamento urbano e acessibilidade	Problemas na gestão do tráfego	Falta de via preferencial ou exclusiva para o ônibus	
Planejamento urbano e acessibilidade	Problemas na gestão do tráfego	Velocidade alta dos veículos	
Segurança pessoal	Insegurança de gênero	Assédio	1
Segurança pessoal	Insegurança no geral	Segurança nos pontos de ônibus	4
Segurança pessoal	Insegurança no geral	Segurança	1
Segurança pessoal	Insegurança no geral	Insegurança	3
Segurança pessoal	Insegurança no geral	Insegurança	1
Segurança pessoal	Insegurança no geral	Segurança do ponto de ônibus	
Segurança pessoal	Insegurança viária	Falta de segurança no deslocamento nas vias (trânsito)	2
Transporte motorizado individual	Falta de sinalização viária	Ausência de sinalização nas vias e quadras	1
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Ruas esburacadas	
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Condições das vias	3
Transporte motorizado individual	Má qualidade dos pavimentos	Infraestrutura	1
Transporte público coletivo	Baixa frequência dos ônibus	Ônibus / horários	2
Transporte público coletivo	Baixa frequência dos ônibus	Longo intervalo entre ônibus	
Transporte público coletivo	Baixa frequência dos ônibus	Poucos horários de ônibus	
Transporte público coletivo	Baixa frequência dos ônibus	Horários	1
Transporte público	Baixa frequência dos ônibus	Tempo de espera nos bairros e	

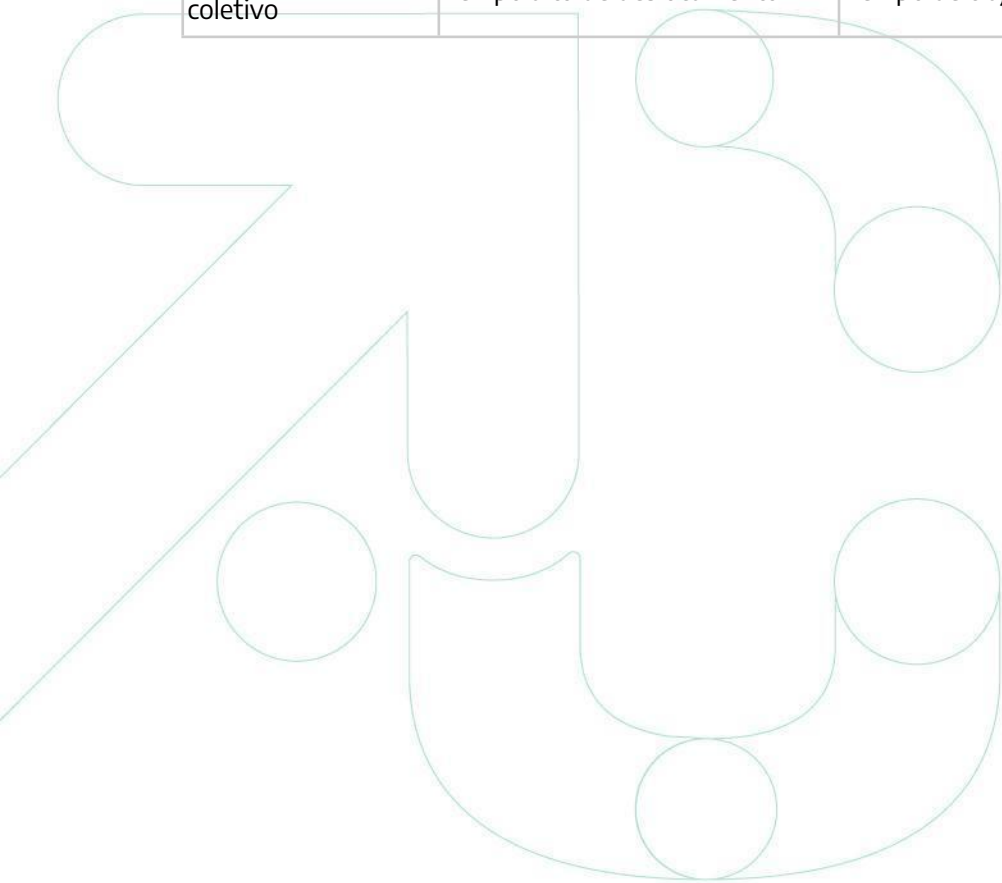
coletivo		distritos	
Transporte público coletivo	Baixa frequência dos ônibus	Horários	
Transporte público coletivo	Baixa frequência nos finais de semana e feriados	Falta de ônibus aos finais de semana para instituições de ensino	6
Transporte público coletivo	Baixa frequência nos finais de semana e feriados	Falta de ônibus nos feriados e ruas de semana	
Transporte público coletivo	Baixa frequência nos finais de semana e feriados	Falta de transporte nos finais de semana na região sul	1
Transporte público coletivo	Baixa frequência nos finais de semana e feriados	Linha no final de semana não dando acessibilidade e autonomia	
Transporte público coletivo	Baixa integração metropolitana	Transportes intermunicipais	
Transporte público coletivo	Excesso de burocracia / falta de informatização	Inexiste informatização dos transporte coletivo	
Transporte público coletivo	Excesso de burocracia / falta de informatização	Burocracia de acesso a integração pelo cartão do ônibus / burocracia de recarga	10
Transporte público coletivo	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Ônibus coletivos velhos e precários	
Transporte público coletivo	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Ônibus limpos	
Transporte público coletivo	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Ter funcionários capacitados	2
Transporte público coletivo	Falta de conservação / manutenção dos ônibus	Higiene das estações, ônibus e pontos de ônibus	
Transporte público coletivo	Falta de horários noturnos	Último horário das linhas de ônibus	3
Transporte público coletivo	Falta de horários noturnos	Falta de transporte público à noite	1
Transporte público coletivo	Falta de horários noturnos	Falta linhas de ônibus acima das 0h (eixão e alimentadora)	1
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Estrutura do ponto de acesso	
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Falta de iluminação nos pontos e estações	1
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Ponto de ônibus sem iluminação e sem sombreamento	2

Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Banheiro nas estações de ônibus	4
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Pontos de ônibus inadequados	2
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Terminais de integração precários	1
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Precariedade de terminais e de pontos de ônibus	3
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Pontos precários	3
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Infraestrutura do sistema	
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Pontos de embarque escuros	1
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Terminais precários e provisórios	2
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Estações e pontos de ônibus precários	14
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Manutenção de estações e pontos de ônibus	1
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Banheiros	
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Pontos de Ônibus inadequados	2
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Infraestrutura das estações e terminais	9
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Iluminação inadequada nos pontos e estações	
Transporte público coletivo	Falta de infraestrutura nos pontos de parada e terminais	Iluminação nos pontos de ônibus	2
Transporte público coletivo	Falta de integração no transporte público	Deficiência de interligação entre linhas ônibus	2
Transporte público coletivo	Falta de integração no transporte público	Integração modal	2
Transporte público coletivo	Falta de integração no transporte público	Falta de integração modal (bike + ônibus, por exemplo)	2
Transporte público coletivo	Falta de integração no transporte público	Muita integração de ônibus	1
Transporte público	Falta de previsibilidade	Horário irregular	1

coletivo			
Transporte público coletivo	Falta de previsibilidade	Falta de previsibilidade dos horários das linhas	5
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Desvalorização de trabalhadores e trabalhadoras do transporte coletivo	
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Valorização dos motoristas	1
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Falta de motoristas mulheres	1
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Capacitação dos operadores ou colaboradores	6
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Ter capacitação de funcionários em libras, braile e audiodescrição	6
Transporte público coletivo	Falta de treinamento e sobrecarga dos motoristas	Motoristas capacitados	
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Falta de ar condicionado	
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Ônibus inacessível a pessoas com mobilidade reduzida	5
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Falta de ônibus coletivos climatizados	1
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Condições de veículo precárias	1
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Ter ônibus acessíveis	2
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Ter áudio falando nome dos ônibus ao cego	
Transporte público coletivo	Frota inadequada	Ar condicionado	
Transporte público coletivo	Frota insuficiente	Frota insuficiente de ônibus	1
Transporte público coletivo	Frota insuficiente	Horários de ônibus insuficientes - de dia e de noite	
Transporte público coletivo	Frota insuficiente	Ter ônibus para eventos e praias	
Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Rota	
Transporte público	Linhas e itinerários	Escassez de linhas	2

coletivo			
Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Rotas ruins de transporte coletivo (ineficiente)	1
Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Capilaridade	
Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Itinerários	
Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Faltam linhas alimentadoras	
Transporte público coletivo	Lotação	Lotação	
Transporte público coletivo	Lotação	Superlotação dos ônibus	13
Transporte público coletivo	Lotação	Superlotação	
Transporte público coletivo	Lotação	Lotação	
Transporte público coletivo	Outros	Sistema de boas práticas de transporte	1
Transporte público coletivo	Outros	Investimento	
Transporte público coletivo	Outros	Ineficiência	
Transporte público coletivo	Outros	Monitoramento de ônibus e estações	1
Transporte público coletivo	Outros	Gestão focada mais na segurança do transporte do que na mobilidade urbana dos usuários de ônibus	
Transporte público coletivo	Problema de comunicação com usuário(a)	Falta de comunicação com usuário do transporte público	1
Transporte público coletivo	Problema de comunicação com usuário(a)	Não haver ouvidoria exclusiva para o transporte público	1
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Tarifa	2
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Tarifa excludente / estrutura dos ônibus	8
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Passagem cara	2

Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Custo da tarifa	
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Tarifa excludente	5
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Valor da tarifa	6
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Ônibus UFT gratuito (090)	
Transporte público coletivo	Tarifa elevada	Custo da tarifa	
Transporte público coletivo	Tempo alto de deslocamento	Tempo de trajeto	15



## G - Ideias para a mobilidade urbana de Palmas

Temas	Ações agregadas	Ação	Quantidade de votos
Acessibilidade universal	Embarque em nível	Instalação de estações adequadas para pessoas com mobilidade reduzida (deixar o ônibus no nível do piso da estação)	2
Acessibilidade universal	Melhoria de informação tátil, visual e sonora em paradas e terminais	Informação tátil e melhoria na sinalização nos pontos e estação	
Acessibilidade universal	Melhoria de informação tátil, visual e sonora em calçadas e travessias	Sinalização de trânsito sonora	
Acessibilidade universal	Retirada de barreiras arquitetônicas e de comunicação para pessoa com deficiência	Retirar barreiras arquitetônicas e de comunicação para pessoa com deficiência	
Acessibilidade universal	Melhoria de informação tátil, visual e sonora em calçadas e travessias	Implementação de piso tátil	
Acessibilidade universal	Melhoria de informação tátil, visual e sonora em calçadas e travessias	Adequar aparelhos de sinalização para maior acessibilidade (por exemplo, botões de semáforos de pedestres fáceis de apertar)	
Acessibilidade universal	Embarque em nível	Acesso dos ônibus no mesmo nível da calçada (principalmente em pontos mais utilizados)	
Campanhas de conscientização	Campanhas educativas audiovisuais de incentivo à conservação dos espaços públicos	Educação da comunidade para conservar os espaços públicos	2
Campanhas de conscientização	Campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	Campanhas educativas de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	2
Campanhas de conscientização	Campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	Campanhas educativas	
Campanhas de conscientização	Campanhas educativas audiovisuais de respeito à diversidade e à pessoas com deficiência	Campanhas audiovisuais no transporte, de conscientização PCMR	1
Campanhas de conscientização	Campanhas educativas audiovisuais de incentivo à participação popular	Incentivar a participação nos conselhos e palestras públicas	

Campanhas de conscientização	Campanhas de educação sexual	Educação sexual	
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento de PCD e manipulação dos equipamentos de acessibilidade dos veículos	Para cobrador e motorista: formação para atenderem e para ajudar pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; e formalidade na contratação	
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica	Todos os profissionais com qualificação permanente	1
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento de casos de importunação e assédio sexual	Capacitação dos profissionais para receber denúncias de assédio (BO Delegacia)	
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento de PCD e manipulação dos equipamentos de acessibilidade dos veículos	Capacitação para atendimento PCD	
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento de PCD e manipulação dos equipamentos de acessibilidade dos veículos	Qualificação profissional para a manipulação de equipamento	1
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica	Capacitação dos agentes da mobilidade	3
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento de casos de importunação e assédio sexual	Preparar os funcionários para serem suporte em caso de assédio	
Capacitação e valorização profissional	Capacitação profissional periódica para atendimento adequado de população negra e LGBTQIAP+	Capacitar trabalhadores para promoção de tratamento da população LGBTQIAP+, negra, de forma digna	
Estrutura institucional	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	Contratação e capacitação de minorias	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: criar conselho de usuários do transporte público de caráter deliberativo	Ouvir a demanda da população de uma região para definir as rotas necessárias	
Estrutura institucional	Fortalecer o diálogo com a população: criar canal específico dos transporte para fornecer informações e receber denúncias	Canal de informação e ouvidoria para transporte público e outras modalidades	2



Estrutura institucional	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	Ter operadores de apoio e motoristas com diversidade de raça e gênero (mulheres LGBTIs principalmente)	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: criar conselho de usuários do transporte público de caráter deliberativo	Criar conselhos populares dos usuários dos transportes públicos	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: criar conselho de usuários do transporte público de caráter deliberativo	Conselhos de base deliberativos	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: assegurar maior diversidade no Conselho de Mobilidade Urbana	Maior representatividade no Conselho de Mobilidade Urbana	5
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: assegurar maior diversidade no Conselho de Mobilidade Urbana	Recomposição do Conselho de Mobilidade	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: assegurar maior diversidade no Conselho de Mobilidade Urbana	Garantia de cadeiras para pessoas LGBTQIAPN+, mulheres e pessoas negras nos conselhos que discutem a mobilidade urbana	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Conferência de Mobilidade Urbana Periódica	1
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Consulta nos bairro de moradia e de trabalho	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Promover fóruns e conferências de maneira periódica espacialmente democrática e com horários alternativos	

Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Promover discussões públicas em regiões menores da cidade e com diferentes públicos	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Seminários integrados de gestão, com população e instituições de ensino	1
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil	Participação popular	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Fóruns, seminários, plenárias (com acessibilidade)	1
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Palestras públicas em locais e horários acessíveis	
Estrutura institucional	Fortalecer a participação da sociedade civil: promover consultas, fóruns e conferências de maneira periódica, espacialmente democrática, com horários alternativos (além do comercial) e acessíveis	Realizar eventos descentralizados para ouvir e captar demandas das diversas "tribos" urbanas	
Estrutura institucional	Promover o orçamento participativo	Financiamento público participativo	
Estrutura institucional	Adotar proporcionalidade de gênero e raça na gestão, com busca ativa por profissionais	Contratação de pessoas pretas, mulheres e LGBTQIA+ nos projetos	6
Estrutura institucional	Fortalecer o diálogo com a população: criar canal específico dos transporte para fornecer informações e receber denúncias	Ouvidoria especial para o transporte	2
Iluminação pública	Melhorar a iluminação pública nos pontos de ônibus	Iluminação dos pontos de ônibus	
Iluminação pública	Melhorar a iluminação pública nos pontos de ônibus	Iluminação e cobertura nos pontos de ônibus	

Informação e dados	Criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens)	Aplicativo para compilar vários serviços: horários de ônibus, denúncias de assédio e violência, reclamações e sugestões, ouvidoria e recarga de cartões	6
Informação e dados	Criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens)	Central de informação sobre linhas por aplicativos e totens	
Informação e dados	Produção de dados e estatísticas	Pesquisas acerca dos casos de assédio no transporte público	
Informação e dados	Produção de dados e estatísticas	Identificar perfil dos usuários	1
Informação e dados	Produção de dados e estatísticas	Informação: produção de dados desagregados para cidadão (linhas, custo)	
Informação e dados	Criação de canal de comunicação digital com a população (aplicativos e totens)	Instrumentos digitais de informação	
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Promover a integração da bicicleta aos demais modos de transporte	Bicicleta integrada	
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Estimular serviços ciclovitários, como pontos de apoio a ciclistas e bicicletários	Pontos de apoio ao ciclista	1
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Melhorar a manutenção de ciclovias e ciclofaixas	Manutenção das ciclovias	
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Criar e ampliar a infraestrutura ciclovitária (ciclovias e ciclofaixas)	Mais ciclovias em caminhos com arborização	1
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Promover a integração da bicicleta aos demais modos de transporte	Bicicletários em pontos de ônibus para promover integração entre modos	4
Infraestrutura e serviços ciclovitários	Estimular serviços ciclovitários, como pontos de apoio a ciclistas e bicicletários	Estruturas de bicicletário com menor intervalo na Teotônio Segurado	
Legislação	Lei da parada segura (embarque e desembarque fora do ponto)	Liberação da parada do ônibus em lugares fora do ponto quando solicitado para segurança (principalmente à noite)	1
Legislação	Lei da parada segura (embarque e desembarque fora do ponto)	Paradas em locais mais seguros fora dos pontos	

		à noite para mulheres e adolescentes	
Legislação	Leis de estímulo ao cumprimento da função social da propriedade e desestímulo à especulação imobiliária (por exemplo, IPTU progressivo)	Menos especulação imobiliária	1
Legislação	Leis de estímulo ao uso de modos ativos (por exemplo, redução de ISS para empresas que possuem vestiário para funcionários utilizarem a bicicleta)	Incentivo do Estado para utilização de outros modais, por exemplo, redução de ISS ou IPTU às empresas que possuem vestiário para funcionários utilizarem a bicicleta	3
Legislação	Lei que institua a gratuidade no transporte público coletivo (tarifa zero) por meio de projeto de lei	Projeto de lei de iniciativa popular instituindo a tarifa zero	
Legislação	Leis de estímulo ao cumprimento da função social da propriedade e desestímulo à especulação imobiliária (por exemplo, IPTU progressivo)	IPTU progressivo	1
Legislação	Lei que estipule cobrança do transporte individual para subsidiar o transporte coletivo	Métodos de cobrança do transporte individual para subsidiar o transporte coletivo	
Legislação	Lei que estipule cobrança do transporte individual para subsidiar o transporte coletivo	Corte de privilégios para pagar o transporte	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Promover ruas completas	Ruas completas	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Construir mais estações de integração e terminais para pulverizar e descentralizar o sistema, além de diminuir a distância entre as paradas	Construção de mais estações de integração e terminais para pulverizar e descentralizar o sistema	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Aplicação do estatuto da cidade	1
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Aplicação do IPTU progressivo	1
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Aplicar o estatuto das cidades e seus aplicativos para induzir a	

		ocupação dos vazios urbanos	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	ZEIS para o centro (ocupar os vazios urbanos)	9
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	ZEIS nas áreas centrais	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Implantação de ZEIS na Área Central	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	ZEIS na região central	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros)	3
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Melhor distribuição dos equipamentos públicos	1
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Descentralização dos serviços	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Espaços de lazer em locais mais acessíveis (região periférica)	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Descentralizar os serviços públicos básicos (saúde, educação e outros), distribuindo de forma mais equânime os equipamentos no território	Implementar equipamentos urbanos em áreas não contempladas pelo raio de abrangência	1
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Realizar estudos: de estímulo de modos ativo (bicicleta e a pé)	Estudos para uso da bike e pedestre nos padrões viários de Palmas	

Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Construir mais estações de integração e terminais para pulverizar e descentralizar o sistema, além de diminuir a distância entre as paradas	Redução da distância entre as paradas	2
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Promoção de uso misto para vida nas ruas por mais tempo	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Implementação de assentos com mobiliário urbano (parklets, por exemplo)	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Incentivo ao conforto térmico e sustentabilidade	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Zoneamento misto	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Incentivar a vitalidade urbana	1
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Incentivar a vitalidade urbana e a sustentabilidade: por exemplo, com zoneamentos misto, fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre, entre outras medidas	Fachadas ativas e iluminação da escala do pedestre	3
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Promover o urbanismo tático com enfoque no combate ao preconceito	Urbanismo tático com enfoque no preconceito	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Aplicar o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), em especial prevendo ZEIS em áreas centrais e IPTU progressivo	Requalificação de áreas ociosas	
Planejamento integrado (urbano e de transportes)	Realizar estudos: de mapeamento de áreas de risco	Mapear áreas de risco	1
Política tarifária	Adotar novas formas de remunerar operadores de transporte	Remunerar operadores por custo por deslocamento / priorizar linhas	1

Política tarifária	Oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes (tarifa zero)	Subsídio total da tarifa (passe livre)	16
Política tarifária	Oferecer gratuidade para responsáveis por pessoas com deficiências	Gratuidade no transporte para responsáveis por pessoas com deficiências	
Política tarifária	Oferecer gratuidade geral e irrestrita nos transportes (tarifa zero)	Tarifa zero - financiamento indireto do transporte público (exemplos citados: Talim, Estônia, Maricá/RJ)	10
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Criar ônibus de uso exclusivo para mulheres	Ônibus exclusivos para mulheres	
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Criar canais e plataformas para denúncias de importunação sexual / assédio e racismo / injúria racial no transporte público	Criar canais e plataformas para denúncias	
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Definir protocolos para acolhimento de vítimas de importunação sexual / assédio e racismo / injúria racial no transporte público de forma a incentivar as denúncias	Acolher adequadamente vítimas de assédio sexual no transporte público	1
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Definir protocolos para acolhimento de vítimas de importunação sexual / assédio e racismo / injúria racial no transporte público de forma a incentivar as denúncias	Incentivo às denúncias de casos de assédio sexual e moral no transporte público	1
Protocolos contra discriminação racial e assédio sexual	Criar canais e plataformas para denúncias de importunação sexual / assédio e racismo / injúria racial no transporte público	Ouvidoria para denúncias de casos de assédio e racismo no transporte público	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Ônibus com espaço para carrinho de bebê	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Oferecer transporte escolar gratuito (por prestação de serviço direto ou por meio de parceria pública-privada)	Transporte escolar	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Ônibus com embarque em nível	

Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas gratuitas aos fins de semana e feriados	Linhas gratuitas aos fins de semana e feriados	1
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Transporte acessível para todos, com segurança e com capacitação para motoristas	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Oferecer transporte escolar gratuito (por prestação de serviço direto ou por meio de parceria pública-privada)	Transporte escolar gratuito	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Inserir ar condicionado nos ônibus	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas específicas para equipamentos de cuidado (escolas, hospitais, creches, corujão, cultura, turismo)	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas exclusivas de escolas e de lazer, com informação	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas de ônibus voltadas à cultura e ao lazer	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas especiais para praias nos finais de semana	

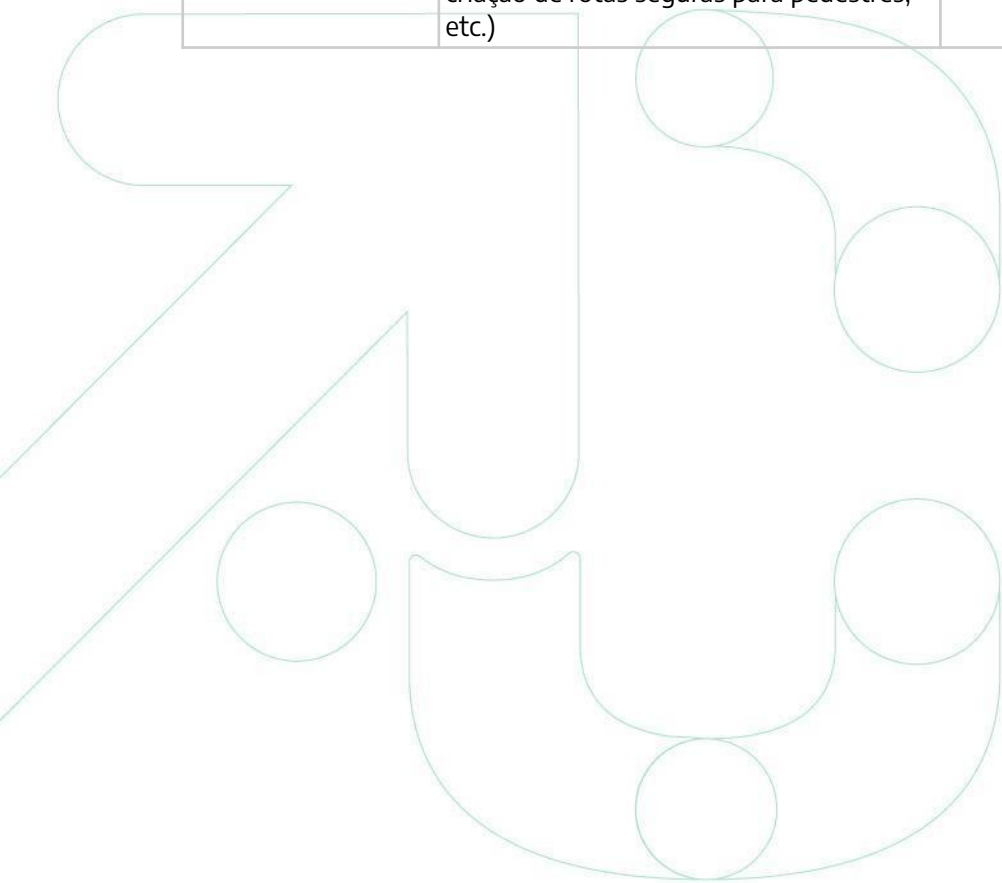


Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Disponer de transporte público para acesso ao lazer	4
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas especiais (saúde, lazer, universidades)	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas de ônibus a espaços de lazer (praias e parques)	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Oferecer serviço de transporte para atendimentos especiais (porta a porta) por exemplo, pessoas com dificuldade de locomoção, em tratamento de saúde, etc.	Criar sistema de transporte para atendimentos especiais como para pessoas com dificuldade de locomoção, tratamento de saúde, escolas especiais	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas gratuitas aos fins de semana e feriados	Rede (de transporte) do lazer aos sábados, domingos e feriados	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Reativar o ônibus da saúde	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever linhas específicas que considerem deslocamentos para além do motivo trabalho: educação (creches, escolas e universidades), saúde (postos de saúde, hospitais), cultura, lazer e turismo, contemplando finais de semana e horários noturnos	Linhas específicas para feiras e rede atacadista	1

Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Ônibus com sistema para transporte seguro do passageiro e suas compras e velocidade compatível.	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Oferecer transporte escolar gratuito (por prestação de serviço direto ou por meio de parceria pública-privada)	Parceria público-privada com ônibus escolares para buscar os alunos mais perto de casa e deixar na porta da escola (dependendo da demanda)	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Ampliar a frequências dos ônibus / reduzir o intervalo de espera	Redução do intervalo para ônibus na região norte / Arnos	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Ônibus com acessibilidade	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Melhorar acessibilidade, conforto e segurança da frota de ônibus (por exemplo, com piso baixo, espaço para carrinho de bebês, ar condicionado e limitador de velocidade)	Ônibus com piso baixo e acessível	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever rede de apoio e fiscalização em estações e terminais, provendo informação, segurança e acolhimento para funcionários(as) e usuários(as) do sistema de transporte público	Apoio (informação, acolhimento) para auxiliar motoristas e usuários, tanto dentro do ônibus quanto nas estações para atender diversidade	
Qualificação e fiscalização do transporte público	Prever rede de apoio e fiscalização em estações e terminais, provendo informação, segurança e acolhimento para funcionários(as) e usuários(as) do sistema de transporte público	Inclusão de rede de apoio e fiscalização nas estações: guarda metropolitana e servidor para informes.	
Requalificação de calçadas	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Qualificação de calçadas	
Requalificação de calçadas	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Trajeto acessível até os pontos de ônibus	

Requalificação de calçadas	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Calçadas acessíveis	5
Requalificação de calçadas	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Melhorar o calçamento das estações e entorno	2
Requalificação de calçadas	Qualificar as calçadas, tornando-as acessíveis com atenção especial no entorno de paradas e terminais de ônibus	Vias de pedestre requalificadas	2
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	Abrigos transparentes	
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	Tornar os locais de paradas mais seguros	
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar estrutura de estações e terminais, incluindo banheiros acessíveis e espaço família	Inserir banheiros e espaço família nas estações	
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar estrutura de estações e terminais, incluindo banheiros acessíveis e espaço família	Melhorar estrutura das estações (incluir banheiros acessíveis)	
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	Estrutura dos pontos e estações adequadas, acessíveis e nivelados	10
Requalificação de pontos de parada e terminais	Melhorar a estrutura de pontos de parada, estações e terminais tornando-os mais adequados, acessíveis e seguros	Wi-fi nos pontos de ônibus e estações	1
Segurança	Medidas de segurança viária (redução de velocidade de vias, melhoria de sinalização, etc.)	Redução de velocidade em vias	
Segurança	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Criação de rota seguras (com iluminação, sinalização e etc) para pedestres	3
Segurança	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Policiamento ostensivo nas estações	
Segurança	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Câmeras dentro dos ônibus	

Segurança	Medidas de segurança viária (redução de velocidade de vias, melhoria de sinalização, etc.)	Sinais para motoristas para que possam seguir viagem com segurança	
Segurança	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Soluções baseadas em tecnologias existentes para que os coletivos sejam mais seguros, como GPS e câmeras	
Segurança	Medidas de segurança pessoal (possibilidade de rastrear viagens por aplicativo, etc.)	Rastreamento da viagem individual por aplicativo	2
Segurança	Medidas de segurança pública (adoção de câmeras, incremento do policiamento, criação de rotas seguras para pedestres, etc.)	Guardas noturnos	





# ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis  
e conectadas

Organização:



**CONFEDERACIÓN**  
Fondos de Cooperación y Solidaridad



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

Cofinanciador:



União Europeia