

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

## Etapa qualitativa

**Belém/PA**



Brasília,  
Junho de 2023

# CRÉDITOS

## Realização

### Frente Nacional de Prefeitos

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

**Amanda Vieira** | Assessora técnica

**César Medeiros** | Coordenador do projeto

## Apoio técnico

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

**Haydée Svab** | Consultora

## Apoio institucional

### Prefeitura Municipal de Belém

**Ana Valéria Borges** | Superintendente de Mobilidade Urbana (SEMOB)

**Edilma Belém** | Coordenadora de Transportes da SEMOB

**José Roberto de Oliveira** | Diretor Geral da SEMOB

**Onofre Velloso** | Diretor de Mobilidade da SEMOB

**Paula Gonçalves** | Chefe de Gabinete da SEMOB

**Valber Cordeiro** | Chefe de Núcleo da Assessoria de Informação e Tecnologia da SEMOB

### Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

**Maria Peix** | Coordenadora de cooperação internacional

**Josep Maria Olivé Garcia** | Especialista em planejamento de transporte

*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 e mapas de mobilidade cotidiana</b>	<b>7</b>
1.1 Objetivos e metodologia	7
1.2 Recrutamento e seleção	7
1.3 Participantes	8
1.4 Roteiro	10
1.5 Realização	12
1.6 Destaques e principais resultados	13
1.6.1 Ônibus	13
1.6.2 Bicicleta	18
1.6.3 Automóvel	24
1.6.4 A pé	26
1.6.5 Planejamento e implementação de políticas com enfoque de classe, raça e gênero	27
1.6.3 Registro e encaminhamento de denúncias	29
1.6.6 Política de contratação, capacitação e inclusão do órgão	30
1.6.4 Política tarifária	31
1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social	32
<b>2 Oficina intersetorial e participativa</b>	<b>33</b>
2.1 Objetivos e metodologia	33
2.2 Recrutamento e seleção	33
2.3 Participantes	34
2.4 Roteiro	36
2.5 Realização	38
2.6 Destaques e principais resultados	39
2.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Belém	39
2.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Belém	43
<b>Considerações finais</b>	<b>46</b>
<b>Referências</b>	<b>49</b>
<b>Apêndice</b>	<b>52</b>
A - Ficha de participação	52
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	54
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	55
D - Roteiro base dos grupos focais	62
E - Materiais de comunicação	67
F - Principais desafios na mobilidade urbana de Belém	72
G - Ideias para a mobilidade urbana de Belém	75

# Introdução

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

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

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

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



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

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

As análises apresentadas neste documento referem-se à etapa qualitativa do diagnóstico de Belém/PA, 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 Belém/PA foram realizadas entre os dias 17 e 20 de abril de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo representantes de órgãos da administração municipal, operadores e organizações da sociedade civil, e **mapas de mobilidade cotidiana** junto a um grupo focal sobre mobilidade urbana, gênero e raça. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Belém em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade. Também foi realizado um painel sobre governança metropolitana aberta e uma oficina técnica entre técnicos da SEMOB Belém e AMB, porém, como não fazem parte do escopo deste relatório, as discussões realizadas não serão apresentadas aqui.

Este relatório sistematiza as percepções coletadas e discussões realizadas em duas seções principais, sendo: i) Entrevistas e mapas de mobilidade cotidiana; e ii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndice.

# 1. Entrevistas e mapas de mobilidade cotidiana

## 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 e aberta ou em profundidade.

As entrevistas semi-estruturadas são conduzidas por meio de questões pré-definidas com o objetivo de conduzir o tema de interesse, mas com abertura para seguimento ou a realização de outras perguntas a depender das respostas da pessoa entrevistada. Já as entrevistas abertas ou em profundidade são menos estruturadas e podem abranger apenas poucos aspectos, dando mais liberdade para a pessoa entrevistada discorrer sobre uma ou duas questões iniciais. As perguntas adicionais são então realizadas com base no que a pessoa entrevistada diz e no caminho que a narrativa percorre (Britten, 2009).

Os mapas de mobilidade cotidiana são realizados dentro de um contexto de grupo focal (sobre grupos focais, ver MORGAN, 1997; GONDIM, 2002) ou oficina participativa, em que se analisa o movimento cotidiano das pessoas participantes. A discussão parte de uma reflexão individual onde as pessoas descrevem e analisam como se deslocam, com quem, em que tempos e durações e para quais atividades. Além disso, avaliam aspectos bastante subjetivos deste cotidiano, como experiências e sentimentos nos trajetos percorridos, observações e contexto do entorno, incluindo aspectos físicos (de infraestrutura, sinalização, etc.), de utilização (pessoas, movimentações) e também simbólicos (relação entre o indivíduo e o entorno) (Escalante et al, 2021).

Depois de esquematizados os mapas de mobilidade cotidiana, cada pessoa participante compartilha com o grupo os elementos favoráveis, desfavoráveis e dificultadores de seus deslocamentos e atividades, tendo como objetivo coletar uma reflexão coletiva da mobilidade de um determinado local e identificar os principais desafios da rede de mobilidade.

Aqui, optou-se por entrevistas semi-estruturadas com representantes dos operadores de transporte e entrevistas abertas e mapas de mobilidade cotidiana com atores da sociedade civil. As atividades foram conduzidas por Maria Peix e Tainá Bittencourt, pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade.

## 1.2 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelas pesquisadoras, em conjunto com a Prefeitura de Belém, 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 e grupo focal foi realizado durante o painel de governança metropolitana e a oficina intersetorial e participativa sobre mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero. Previamente à realização das atividades, foi solicitada a todas as pessoas participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. 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

### Entrevistas

Ao todo, foram 7 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 (57,14%) das pessoas entrevistadas são mulheres, uma proporção um pouco superior à da distribuição populacional feminina de Belém (52,7%). A proporção de representantes de associações ou organizações da sociedade civil é também um pouco superior a de técnicos e gestores do poder público municipal (57,14% e 42,86%, respectivamente).

Em relação à raça, 85,7% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) e apenas uma pessoa se identifica como branca, o que também vai na direção da distribuição populacional da cidade de Belém, onde 71,7% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) e 27,3% brancas, 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.

No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, 4 (42,86%) se declaram heterossexuais, 1 (14,29%) bissexual e 2 (28,57%) parte da comunidade LGBTQIA+, sendo que uma pessoa preferiu não declarar orientação. Com relação ao nível de escolaridade das pessoas entrevistadas, 42,86% possuem o ensino superior completo, enquanto 28,57% possuem o ensino médio completo e 28,57% preferiram não informar.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Coordenadoria de Diversidade Sexual
- Coordenadoria Antirracista
- Coletivo Paraciclo / União de Ciclistas do Brasil / Bike Anjo / Pedala, mana!
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belém (SETRANSBEL)
- Sindicato dos Rodoviários de Belém (SINTREBEL)

Tabela 01: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
<b>Prefeitura Municipal</b>	2	1	-	3
<b>Associação ou organização da sociedade civil</b>	2	2	1	3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>6</b>

Fonte: elaboração própria.

### Grupo focal (mapas de mobilidade cotidiana)

15 pessoas participaram do grupo focal, incluindo pessoas técnicas e gestoras de diferentes áreas do poder público, conselhos formais, setor privado e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros.

Com idade média de 44 anos, 66,7% das pessoas participantes são mulheres, 20% são homens e 13,3% preferiram não declarar. Em relação à raça, 66,7% das pessoas participantes se autodeclararam pardas, 26,7% se reconhecem como pretas e 6,7%, como brancas. Percebe-se uma maior representação de pessoas negras, em consonância com a população do município, composta por 71,75% de pretos e pardos segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não participaram pessoas autodeclaradas trans, amarelas ou indígenas. A Tabela 02 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 02: Distribuição das pessoas que participaram do grupo focal, por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Total
<b>Mulher cis</b>	4	5	1	<b>10</b>
<b>Homem cis</b>	-	3	-	<b>3</b>
<b>Prefiro não responder</b>	-	2	-	<b>2</b>
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>15</b>

Fonte: elaboração própria.

No que tange à orientação sexual das pessoas participantes, entre as mulheres, 8 (80%) se declara heterossexual e 2 (20%) bissexual. Entre os homens, todos se declaram heterossexuais. A maioria absoluta (93,3%%) tem ensino superior completo e apenas uma pessoa tem apenas o ensino médio completo. Há, portanto, um viés na amostra das pessoas entrevistadas se comparada à população de Belém, mas vieses de escolaridade são esperados, tendo em vista o perfil das pessoas participantes da oficina sobre governança metropolitana.

A maioria das pessoas participantes são representantes do poder público municipal (73,3%), seguido de representantes de associações ou organizações da sociedade civil (13,3%), do poder público estadual (6,6%) e de empresas privadas (6,6%).

## 1.4 Roteiro

Foram realizados dois tipos de entrevistas: entrevistas semi-estruturadas com atores-chave e entrevistas abertas com associações e movimentos sociais.

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

Fonte: Elaboração própria

Para as pessoas representantes de associações e organizações da sociedade civil, foi aplicado o método de histórias de vida ou entrevista antropológica, mais livre e menos estruturada. Nesse caso, foram duas perguntas centrais direcionadoras, realizando, portanto, a entrevista em dois momentos, conforme o Quadro 02.

Quadro 02: Eixos do roteiro base das entrevistas de história de vida

<b>Eixo</b>	<b>Foco das perguntas</b>
<b>1. Relação pessoal com a mobilidade</b>	Na primeira parte da entrevista, pergunta-se qual a história da relação pessoal da pessoa entrevistada com a mobilidade urbana, incluindo a adoção de determinados modos de transporte e o engajamento em pautas políticas e sociais associadas a eles.

<b>2. Mobilidade cotidiana</b>	Na segunda parte da entrevista, pede-se para a pessoa entrevistada narrar as atividades e deslocamentos realizados em um dia típico, aprofundando os desafios, sentimentos, percepções, experiências e desejos.
--------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Elaboração própria

O roteiro do grupo focal parte da elaboração de um mapa esquemático de mobilidade cotidiana e posterior explicação ao grupo, respondendo a perguntas específicas sobre seus deslocamentos e atividades, mostrado no Quadro 03.

Quadro 03: Resumo de eixos, temas e tempos estruturantes do grupo focal

<b>Temas abordados</b>	<b>Duração</b>
<b>1. Recepção e apresentação</b>	<b>10 minutos</b>
Agradecimentos e acordos coletivos	
Atividade quebra-gelo de apresentação	
<b>2. Mapas de mobilidade cotidiana</b>	<b>20 minutos</b>
Atividades realizadas	
Meios de transporte utilizados	
Horários de realização das atividades	
Tempos e custos dos deslocamentos	
Pessoas com quem realiza os deslocamentos	
Experiências de viagem: o que faz nos deslocamentos e o que observa	
Sinalização, acessibilidade e comodidade dos caminhos	
Sensações experimentadas nos deslocamentos e atividades	
Percepções e vivências de violências sofridas nos deslocamentos	
<b>3. Apresentação</b>	<b>30 minutos</b>
Explicação detalhada do mapa elaborado	
<b>4. Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades</b>	<b>20 minutos</b>
Sentimento de (in)segurança nos deslocamentos	
Casos de assédio/importunação sexual	

## 1.5 Realização

As entrevistas foram realizadas entre os dias 18 e 20 de abril de 2023, no auditório da Federação do Comércio do Estado do Pará<sup>1</sup> e na sede da Superintendência Municipal de Mobilidade Urbana de Belém<sup>2</sup>. O grupo focal foi realizado no dia 18 de abril de 2023 (terça-feira), das 14h às 17h, no auditório anexo da Federação do Comércio do Estado do Pará<sup>3</sup>. No espaço havia água, café, sucos e biscoitos de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

Foto 01: Entrevista realizada em 28/02/2023



Fonte: AcessoCidades (2023)

Foto 02: Grupo focal sobre mobilidade e gênero



Fonte: AcessoCidades (2023)

<sup>1</sup> Avenida Assis de Vasconcelos, 359 - 8º andar - Campina, Belém - PA.

<sup>2</sup> Shopping It Center, Av. Sen. Lemos, 3153 - 2º piso - Sacramento, Belém - PA.

<sup>3</sup> Av. Assis de Vasconcelos, 359 - 8º Andar - Campina, Belém - PA

## 1.6 Destaques e principais resultados

Dentre as pessoas participantes, a maioria se deslocava cotidianamente por transporte público coletivo e por bicicleta, com algumas pessoas adotando o automóvel como modo principal de viagem. A seguir, apresentamos alguns destaques das percepções e sentimentos relacionados aos deslocamentos realizados predominantemente por transporte público coletivo (ônibus), transporte ativo (por bicicleta, tendo em vista que o transporte a pé foi pouquíssimo abordado pelas pessoas), e transporte motorizado individual (automóvel).

### 1.6.1 Ônibus

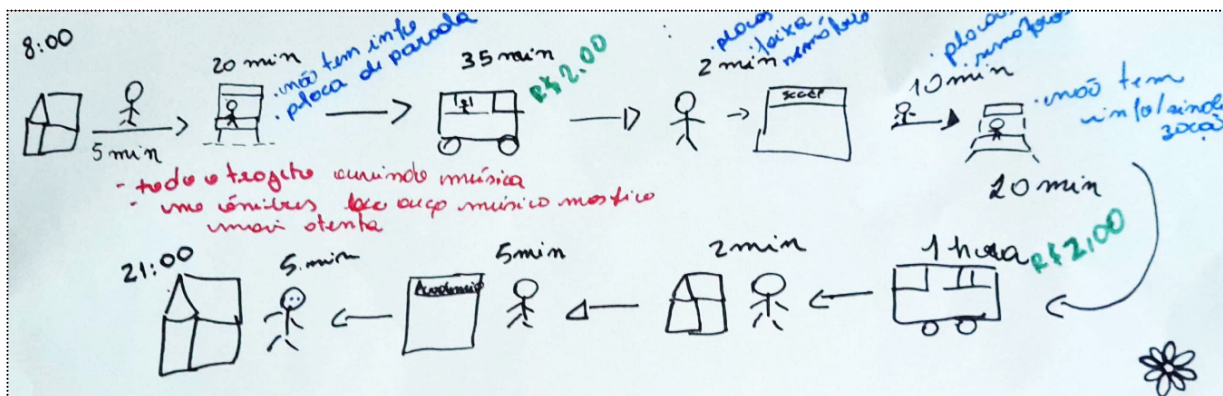
De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana de Belém, de 2016, o transporte público coletivo de Belém era responsável por transportar a maioria das pessoas diariamente na cidade. Neste mesmo ano, o sistema de ônibus transportava, em média, 1,2 milhão de passageiros todos os dias úteis, considerando uma população belenense de 1,5 milhão e uma população metropolitana de 1,8 milhão de habitantes.

No entanto, no grupo focal, apesar de poucas pessoas declararem utilizar o automóvel no seu dia a dia, a comparação dos seus próprios trajetos de transporte público com trajetos potencialmente realizados por meio do carro apareceu em vários depoimentos. Essa comparação acontece especialmente em relação aos tempos de viagem, evidenciando a naturalização e normalização deste como modo principal de viagem na cidade e com priorização no espaço urbano. Na percepção das pessoas participantes, **os trajetos atualmente realizados por ônibus seriam de 3 a 6 vezes mais rápidos se fossem realizados por automóvel.** Congestionamentos, obras viárias e sinistros, na ausência ou insuficiência de corredores e faixas exclusivas para o transporte público coletivo, reduzem a velocidade e a eficiência do sistema, aumentando os tempos de viagem e os custos operacionais.

Para quem faz as mesmas rotas diariamente, os horários e o planejamento do itinerário já estão memorizados, tornando-se rotineiros e, em muitos casos, “automáticos”. No entanto, para os deslocamentos ocasionais e para as pessoas que não tem o transporte público coletivo como seu principal modo de deslocamento, **faltam informações nos pontos de parada e sinalização no entorno, dificultando o acesso ao sistema.** A existência de sombras de internet em alguns bairros da cidade, especialmente em dias de chuva, é um outro obstáculo para o acesso a informações horárias e em tempo real. Ainda, mesmo quando já se conhecem os horários programados, a **falta de regularidade e confiabilidade do sistema** prejudica os deslocamentos cotidianos, aumentando os tempos de espera e, conseqüentemente, de viagem.

*“Então, eu já sei os horários do ônibus e eu vou sentada. Só que o problema de pegar o ônibus no final da linha é que para eu chegar no trabalho e voltar para casa é praticamente uma hora e meia dentro de um ônibus. Porque é uma rota imensa até chegar. Se fosse de carro, seria coisa de 20 minutos, mas como no meu bairro só tem duas linhas e só um que realmente passa diariamente, a rota é de uma hora e meia para duas horas.”*





“E olha aqui o tempo de percurso: para chegar da minha casa até o serviço, e não tiver trânsito, nem nada, 15 minutos, 20 minutos. Mas eu passo dentro do veículo, do transporte coletivo, em torno de uma hora, né? Por causa do problema de congestionamento, acidentes, meu Deus, como tem acidente.”

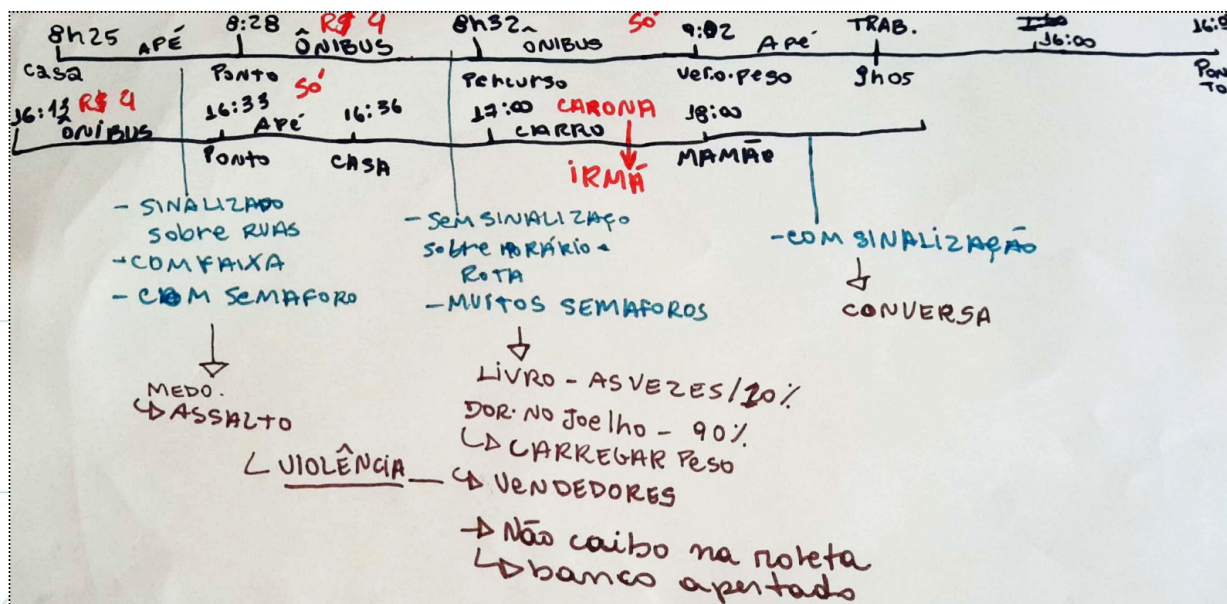
“A gente não tem placas com horário porque não tem horário, os ônibus. Eles passam a Deus dar. Num dia você pode esperar 5 minutos, no outro você pode esperar 35. Isso faz com que a gente ainda tenha que sair muito mais cedo das nossas casas, porque a gente não sabe qual horário o ônibus vai passar. [...] Se de Ananindeua para Belém eu já demoro 1 hora, com 1 hora e 40 ou até 2 horas eu tenho que já estar na parada de ônibus, para eu ver se eu vou conseguir pegar um ônibus que vai me deixar a tempo no meu destino ou não. Diminui tanto a nossa qualidade de vida, porque a gente tira de 2 a 3 horas por dia do nosso dia dentro do transporte público ou aguardando o transporte público.”

Adicionalmente aos tempos de viagem, incluem-se diversos outros aspectos que pioram a experiência de viagem e reduzem a vontade de utilizar o transporte público coletivo, em preferência a outros modos de transporte. **A superlotação é um destes aspectos, que além de reduzir o conforto nos deslocamentos, também pode aumentar os tempos de viagem**, tendo em vista que muitas pessoas precisam ou preferem esperar o próximo ônibus para poder entrar no veículo e seguir viagem. Inclusive, se morar longe do centro da cidade significa maiores tempos de viagem, em alguns casos isso é abordado até mesmo como vantagem, pois os ônibus sempre começam vazios nos inícios das linhas, possibilitando que os passageiros viagem sentados.

A superlotação acaba também por agravar as próprias condições de estrutura dos ônibus, limitando o espaço disponível para a circulação e espera dentro do veículo. Roletas estreitas, pesadas ou com bloqueios nas partes superior ou inferior (para evitar evasão tarifária) criam **barreiras físicas e simbólicas aos deslocamentos de pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com sacolas, bolsas e mochilas e pessoas obesas**, dificilmente consideradas no desenho dos veículos. Além de desconfortáveis, estes elementos reforçam um imaginário do



transporte público coletivo enquanto transporte de massa, sem respeitar a diversidade e a individualidade das pessoas. Associado a isso, a idade e má conservação da frota, com “portas balançando”, “rodas soltando” ou “ônibus pegando fogo” contribuem para esse sentimento de desconforto e desvalorização do sistema.



“O que me pega mais, principalmente dentro do transporte público, são os tamanhos, tanto do banco quanto da roleta. Uma dificuldade muito grande que eu encontro em muitos ônibus para passar. [...] Eu me sinto com medo da violência, do assalto, do assédio, tanto andando pela rua quanto no ônibus. Mas dentro do ônibus, o que me cerceia mais, da liberdade de me locomover, é o tamanho do espaço em si”

É assim, muito ruim, porque normalmente os ônibus são muito quentes, até pelo calor da nossa, né? Então fica muito apertado. Então é terrível. Já passei mal porque tenho hipertensão, então isso já altera mais, né? Força, segura, empurra, carrega mochila, né? Então fica difícil.”

Como estratégia para os longos deslocamentos cotidianos, as pessoas vão escutando músicas e podcasts ou então vendo filmes e séries no celular. Entretanto, o sentimento de insegurança nos ônibus em relação a assaltos e furtos ou importunação e assédio sexual **limita a realização de algumas atividades durante o deslocamento ou faz com que as pessoas, especialmente mulheres, estejam constantemente em estado de alerta**. Se o ato de andar na rua sozinha à noite é evitado por muitas mulheres, estar no ônibus não causa mais segurança, pelo contrário. Para algumas mulheres, **não ter a possibilidade de escapar é um agravante** para o sentimento de insegurança nos deslocamentos.

“Assim, todo o trajeto desde a minha casa até eu chegar no trabalho e voltar, é ouvindo música. Coloco o fone e vou ouvindo música. Só que eu coloquei aqui que quando eu entro no ônibus eu fico muito mais atenta. Eu me sinto muito insegura no ônibus.”

*“Então, no ônibus, no transporte público, é o lugar que eu sinto com mais insegurança do que realmente na rua, porque na rua eu sinto assim, posso correr para qualquer lado, vou ter essa segurança. Mas no ônibus não, porque eu estou ali presa. Então, quando entra um homem, senta do meu lado, eu já fico assim, meu Deus do céu, o que será que ele vai fazer?”*

Para as pessoas LGBTQIA+, **os ônibus e os pontos de parada reproduzem as violências e agressões sofridas cotidianamente nos espaços públicos** em razão de preconceitos e discriminações. Estereótipos de gênero, roupas, traços físicos e atos aparentemente comuns do dia a dia despertam reações em cadeia, cercando a liberdade de movimento e de expressão.

*“Olha, tem um caso que me marca muito. É um caso que a gente acompanhou. Foi um grupo de taxistas que atacaram duas mulheres lésbicas. Atacaram elas, porque elas estavam na parada de ônibus e disseram que elas tinham que ir para não sei o quê. Que não podiam se beijar, não sei o quê. E elas foram atacadas fisicamente. [...] Quando uma mulher trans entra no transporte público, ela tem muito mais chance de sofrer qualquer tipo de ataque de violência física, de violência verbal.”*

*“Já aconteceu isso comigo. O cara chega e fala: “Levanta aqui, sapatão. Tu é macho?” E eu não tenho nenhuma reação. Fico parada, com medo. Fiquei paralisada, não conseguia nem me levantar do lado dele. E ele me empurrando com a coxa. Me empurrando, me empurrando. E eu estava em estado de choque. Não conseguia nem trabalhar nesse dia. [...] E o cobrador assistiu tudo e não fez nada. Então eu sinto insegurança. Se eu estiver com a minha companheira, também, eu não posso dar um beijo, não posso fazer nada, que vai acontecer uma violência. Alguém vai me atacar.”*

Esse sentimento é também presente entre as mulheres negras, apresentando uma **sobreposição de violências cotidianas de gênero e raça** que reforçam a necessidade de interseccionalidade nas políticas públicas. A falta de qualidade do transporte público coletivo acaba também por afetar ainda mais a mobilidade destes grupos, que utilizam mais esse modo de transporte. Para as pessoas negras, além da insegurança e da violência física e verbal, entra em jogo a suspeição e criminalização dos seus próprios corpos. Tornam-se vítimas da violência por serem automaticamente considerados potenciais agressores. E essa violência manifesta-se em acusações verbais, olhares, gestos, mas também no impedimento da mobilidade.

Vale destacar que, de acordo com o último Anuário Brasileiro de Segurança Pública (FBSP, 2022), o Estado do Pará foi a Unidade da Federação com a maior taxa de registros de injúria racial em 2022, com crescimento em relação a 2020. Apesar do número alarmante e da ocorrência cotidiana de casos de importunação e assédio sexual e de injúria e discriminação racial nos sistemas de transporte e, especialmente, no transporte público coletivo, a subnotificação é grande. Uma porcentagem ainda pequena de pessoas de fato realizam denúncias formais.

*“Eu como mulher negra tenho medo de andar na rua, tanto de ônibus quanto a pé. E como casada com um homem negro que apresenta diariamente esse mesmo medo. Eu tenho medo de sofrer uma violência, uma abordagem grotesca, se eu tiver a pé na rua. E também tenho medo de estar no ônibus e as pessoas acharem que eu mexi nas coisas das pessoas, que eu estava olhando alguma coisa e não tem uma pergunta. Já é uma acusação muito forte, uma questão da sociedade, de educação. Por outro lado, todos esses transtornos de não ter espaço dentro do ônibus, também da falta de higiene que é imensa dentro dos ônibus, tudo isso é um desleixo porque essa grande maioria da população que faz o uso é negra.”*

*“Assim como as pessoas negras são a maioria que utilizam do transporte público, nós mulheres também somos grande parte. E mesmo a gente sendo a maioria dentro de um ônibus ali, né? Tem 60 mulheres e 20 homens, a gente ainda assim se sente insegura, ainda assim a gente se sente minoria, ainda assim a gente se sente menor naquele espaço. Até mesmo por uma questão de que as denúncias de violência são muito levadas a questionamentos, assim. Então, quando você grita, quando você quer denunciar, muitas pessoas vão primeiro questionar se é verdade, se você não confundiu.”*

*“Quando a gente está no ônibus e a gente dá sinal, muitas das vezes o motorista não para. Tem que descer longe. Então, a gente percebe que até no transporte público tem esse olhar discriminatório, marginalizado da população negra. É diferente. Se uma mulher branca estiver ali na parada sozinha, ele [o motorista] faz questão de parar para ver se ela não está sofrendo. Mas o negro não para porque o negro é visto sempre como quem vai assaltar. E acontece isso muito comigo, sempre. [...] Aí vou ter que esperar mais uma hora, uma hora e meia, para poder chegar na minha casa.”*

Quando existe essa possibilidade, **a escolha modal é influenciada pelo sentimento de insegurança**, fazendo com que as pessoas e, em especial mulheres e pessoas negras, prefiram ou tenham que se deslocar por outros modos de transporte que não o transporte público coletivo. As opções são então longos deslocamentos por bicicleta ou, em casos de maior poder aquisitivo, o automóvel privado ou compartilhado, por aplicativos.

É importante ressaltar aqui que, apesar de assaltos, furtos, importunação e assédio sexual e injúria e discriminação racial serem crimes tipificados por lei, este não é apenas um problema de segurança pública. Na medida em que as escolhas modais e a liberdade de ir e vir, este último um direito social garantido pela Constituição Federal, são afetados pelo sentimento e percepção de insegurança, casos como este também tornam-se problemas de mobilidade urbana e sua superação passa por estratégias e políticas intersetoriais e coordenadas.

*“Eu tenho essa possibilidade ou de ir a pé, ou de ônibus, ou de Uber, ou de bicicleta, mas, assim, transporte público coletivo está fora da minha lista, entendeu? O problema é o seguinte, eu preciso de um tempo, até coloco aqui, bastante longo, para poder esperar o transporte coletivo.”*

*E olha que eu moro numa via onde eu tenho opções, mas os ônibus vêm superlotados, sem condições de a gente entrar até no ônibus. Então, eu tenho que esperar um que dê, mais ou menos, para poder entrar, né?”*

*“Eu aderi à bicicleta, não só porque eu gosto, mas porque eu prefiro passar os transtornos do ciclista do que o do pedestre dentro do ônibus. Eu não tenho mais paciência para usar o transporte público, primeiro por várias coisas, por esperar, pela questão da importunação dos caras, a importunação sexual que muitas vezes acontece, essa questão, a insegurança, e desistir, e sempre andei de bicicleta.”*

*“Lá no bairro do Guamá tem uma rua que moram muitos maranhenses que são negros retintos. Então, lá o que acontecia? O pessoal da polícia pedia para não parar o ônibus, esperava, esperava, esperava. O pessoal, a maioria da Construção Civil, eles não paravam. Então, o que foi a saída para a pessoa chegar nesse local de trabalho? Eles começaram a usar bicicleta alternativa.”*

### **1.6.2 Bicicleta**

A literatura de transportes destaca a importância da bicicleta para deslocamentos mais curtos (até 8 km) ou em deslocamentos intermodais, em combinação com outros modos de transporte e, especialmente, com o transporte público coletivo. No entanto, como vimos, a bicicleta em muitos casos é considerada uma alternativa aos ônibus, no sentido de escapar dos congestionamentos, do sentimento de insegurança pessoal e, muitas vezes, da tarifa.

De acordo com a pesquisa Perfil do Ciclista, 21,7% dos ciclistas entrevistados em Belém utilizavam a bicicleta como modo de transporte por ser mais barato e 70,8% o faziam 7 dias por semana (Transporte Ativo e LabMob, 2021). Isso faz com que também seja utilizada em viagens bastante longas por algumas pessoas, ultrapassando 20 ou 30 quilômetros diários. A mesma pesquisa apontou que 25,3% dos ciclistas demoravam mais de 45 minutos no seu trajeto mais frequente de bicicleta. Esse é o caso de algumas das pessoas participantes das entrevistas e grupos focais.

*“Quando eu vim para cá, eu tive meus filhos, meus primeiros filhos, e eu precisava levá-los na escola, e as escolas dentro da periferia eram escolas diferentes, em lugares diferentes, né? Então, eu precisava sair, deixar um, deixar outro, depois outros três. E de ônibus era impossível fazer esse trajeto. Primeiro porque o ônibus nem circula dentro da periferia, ele passa na rua principal do bairro até hoje. [...] E aí, então, eu comecei a treinar, a pedalar, à noite. Ficava treinando numa bicicleta de um cunhado. E aí, aprendo a pedalar com 18 anos e começo. Aprendi a pedalar e já saí levando os meus filhos na escola de bicicleta, os três na mesma bicicleta, assim, na garupa.”*



*“Eu perdia dentro do ônibus 4 horas, eu trabalhei aqui na DOCA na época, 4 horas do meu dia, quem mora em Águas Lindas gasta mais de 2 horas de ônibus. Quando eu vinha de ônibus, saía de casa, uns 10 minutos para a parada do ônibus, o tempo que eu perdia na parada do ônibus, mais o trajeto de ônibus, que era engarrafado, horário de pico. Hoje eu faço esse trajeto de bicicleta, eu gasto 1 hora de tempo para cá.”*

Se a bicicleta oferece uma alternativa considerada mais segura em termos de assaltos, assédios e injúrias para algumas pessoas, **o sentimento de insegurança assume uma nova feição relacionada à falta de segurança viária e ao risco de sinistros de trânsito**. Sendo os ciclistas um dos usuários mais vulneráveis nas vias urbanas, o perigo de sofrerem lesões ou inclusive mortes no trânsito é presente em quase todos os depoimentos, assim como a percepção de desrespeito dos motoristas. Esse medo, alimentado pelo senso comum e pela mídia, torna-se um limitante importante para a introdução da bicicleta no cotidiano ou a sua adoção como modo principal de viagem.

*“Eu tinha muito medo desse trajeto, tanto de ônibus, que primeiro eu fazia de ônibus, porque eu achava que era intrafegável de bicicleta, ouvia as pessoas. Além de todo o perigo que a gente já tem, a gente ouve as pessoas nos amedrontarem ainda mais.”*

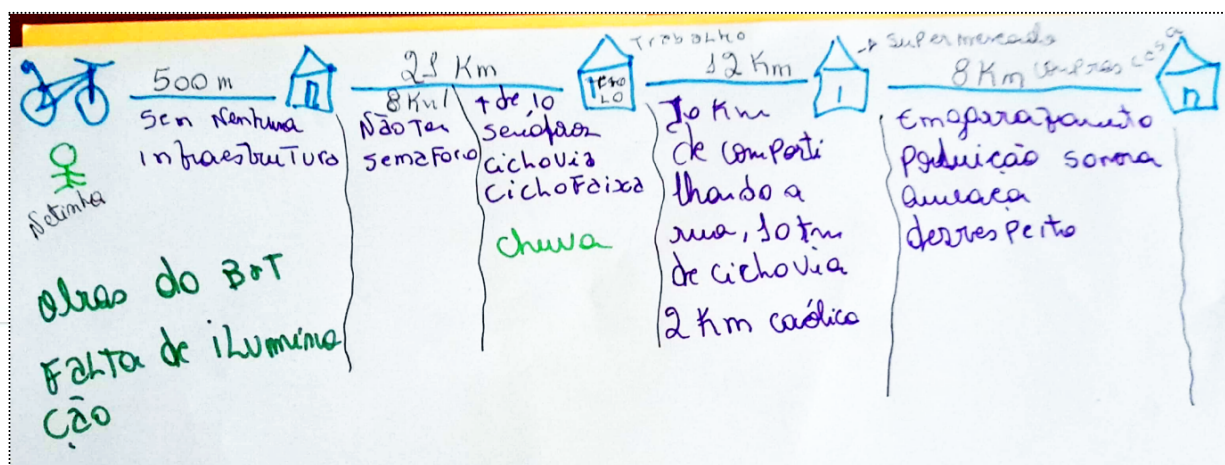
*“Quando tu aprende a pedalar, a primeira coisa que as pessoas dizem é assim: “não, não vai pra rua que é perigoso.” Tu pega tua bicicleta, põe num carro e vai pra uma praça, pra um parque, e pedala só lá. Tu não pega a bicicleta e vai direto pedalando, né? Aí as meninas: “não, tu vai.” Aí elas foram na minha casa, eu já tinha bicicleta, só que eu não tinha treinado na rua. E nesse dia eu tava muito nervosa, não tinha prática de pedalar na cidade. Mas mesmo assim elas foram lá, me incentivaram, tentaram passar essa segurança pra mim. E a gente foi pedalando. Quando eu me sentia insegura, eu descia da bicicleta, elas desciam junto comigo, empurrávamos a bicicleta na calçada.”*

Superada essa barreira de entrada e conforme se utiliza a bicicleta diariamente, o medo se transforma em estratégias para se proteger e inclusive se impor no espaço viário, especialmente em locais com muito fluxo de transportes motorizados e falta de infraestrutura cicloviária adequada, especialmente ciclovias e ciclofaixas. Em Belém, conforme apontado no diagnóstico quantitativo, aproximadamente 44,5% da população possui acesso a infraestrutura cicloviária dentro de um raio de 300 metros. No entanto, esta taxa é maior entre os 25% mais ricos da população (50 e 55%) e menor entre os 25% mais pobres (entre 36 e 42% da população). Ainda, a condição da rede cicloviária é apontada como um desafio: 50,1% das pessoas entrevistadas apontava a necessidade de mais e melhores infraestruturas (Transporte Ativo e LabMob, 2021).

**Percebe-se, nos discursos, uma resiliência quase que inerente ao ato de pedalar, representando um ato de superação das inúmeras adversidades** impostas pelo sistema viário, pelo trânsito, pelo barulho, pelo ar poluído, pelas chuvas, pela falta de iluminação no entorno e pelos motoristas. Estes, inclusive, são os mais citados quando o assunto é segurança

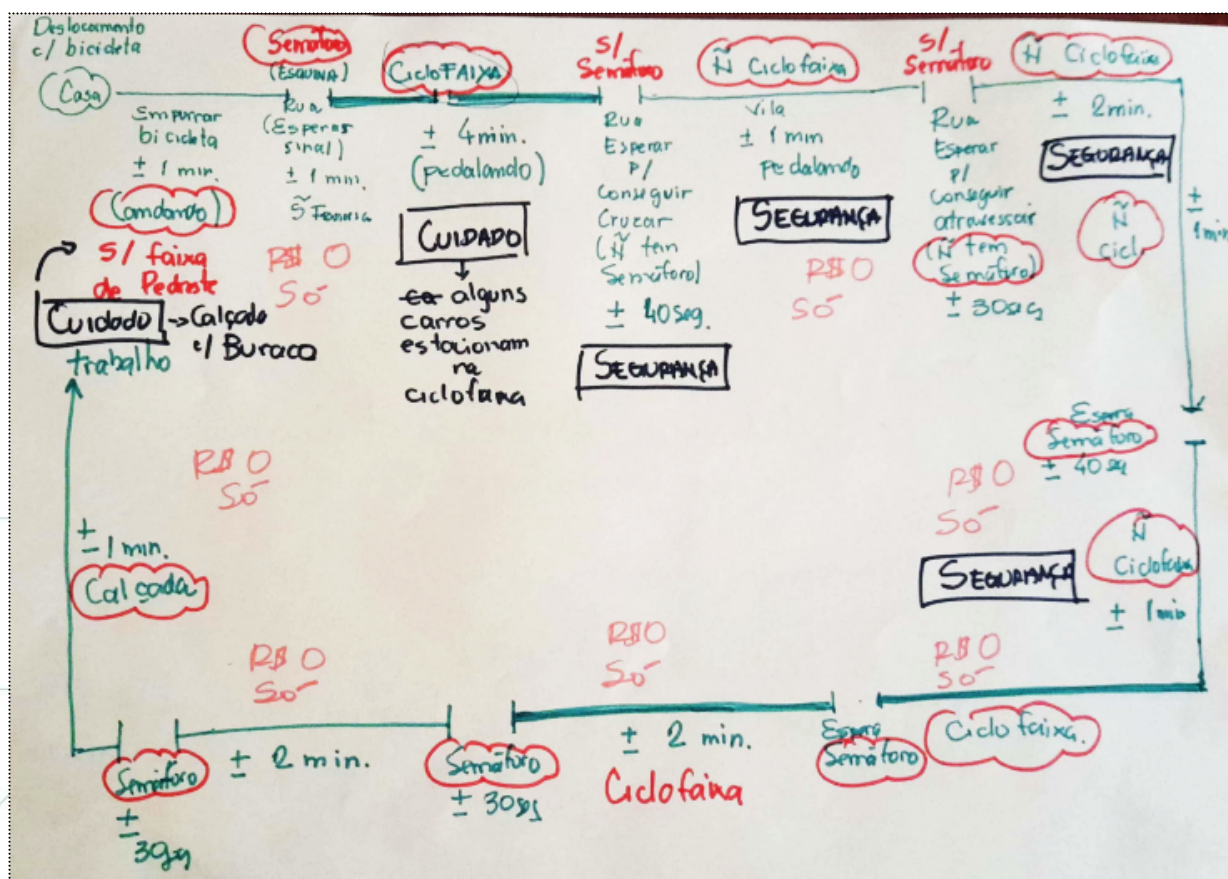


viária. Reforça-se a primazia do automóvel sobre o espaço urbano e, conseqüentemente, dos motoristas de automóvel sobre pedestres e ciclistas, destacando a falta de respeito e de conscientização sobre a coletividade e sobre uma distribuição mais equitativa e democrática sobre os espaços de circulação.



"No começo eu tinha muito medo, e hoje eu fui perdendo o medo do trânsito, fui me acostumando com o trânsito. Eu sei que ele não melhorou, mas a gente vai aprendendo e pegando... Por exemplo, eu ficava muito na beirinha da sarjeta, me arredando sempre pra cá, com medo que o motorista me atropelasse. Hoje eu entendo que isso daí é muito perigoso, que quanto mais tu vai pra lateral, pro meio fio, mais eles jogam o carro por cima de ti, porque eles querem passar. E quando tu te posiciona na frente do ônibus, ele não te atropela, ele vai ter que mudar de faixa. Então, eu faço muito isso na BR, se não tem espaço, eu não vou pro meio fio, eu fico na frente do ônibus, ele vai buzinar, ele vai me chamar a vários palavrões, mas eu vou seguir ali e ele não me atropela. Mas a desestabilidade é tão grande... Eu fui aprendendo essas estratégias pra sobreviver mesmo, então eu acabei perdendo meio que o medo"

"Então, mas não tem um dia que eu não me sinta insegura, que não aconteça uma situação que seja, assim, um carro dobrar em cima de mim, sabe? Eu me rodando o sinal, e aí, Deus me pede desculpa, quase me atropela, e eu me desculpa. Tem outros que não, que passam direto. Mas não tem um dia que não tenha alguma situação de alguém, ou é o motoqueiro ali invadindo a ciclofaixa, ali, né, dono da ciclofaixa, ou os carros estacionados na ciclofaixa. E aí, já vi gente reclamando, os motoristas reclamando, "Ah, agora o ciclista acha que é dono da rua". É, tem alguma coisa errada aí, né?"



Em contrapartida, apesar do uso da bicicleta ser percebido como um ato de resiliência, ele também pode ser um **vetor de empoderamento e desenvolvimento de autonomia, especialmente em locais ou em horários com baixo atendimento pelo sistema de transporte público coletivo**. Devido à redução ou paralisação da operação deste serviço em horários noturnos ou em finais de semana, a bicicleta permite ou facilita a realização de atividades de lazer, apesar da cautela com a questão da segurança pública.

*“10 horas [da noite] sai o último ônibus de Águas Lindas, então as mulheres em Águas Lindas, a população em geral, depois das 10h30 não sai de casa, quem não tem transporte seu mesmo, de ônibus, né? E aí, então, quando eu vinha de ônibus, eu estava sujeita a antes das 10h chegar em casa, e não sair mais pro lazer, não sair mais pra nada, não participar de eventos. E aí quando eu começo a andar de bicicleta, eu começo, eu vou com as meninas pro barzinho, a gente vai pro churrasco, a gente vai pro Pedala Mana, vai comer, e aí eu volto pra casa até meia-noite, já cheguei uma hora, já cheguei duas horas, e pra mim é tranquilo, assim. Não estou incentivando outras pessoas a fazerem isso, tem muito a questão da segurança pública, a gente tem ruas mal iluminadas, a gente tem ruas esburacadas, voltar pra casa hoje na BR é muito complicado.”*

Além disso, a formação de redes contribui para esse empoderamento, criando vínculos e apoio entre ciclistas e, especialmente entre as mulheres, ainda minoria entre as pessoas que utilizam esse modo de transporte. Belém é a sexta capital do Brasil com maior número de bicicletas per

capita. De acordo com Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2017/2018, elaborada pelo IBGE, a cidade paraense tem uma taxa de 17 bicicletas para cada 100 habitantes, o que é melhor do que a média nacional. No entanto, apesar de não existirem dados sobre o tema em Belém do Pará, mulheres são apenas 15,4% dos ciclistas em São Paulo, 19,8% em Recife, 23,6% no Rio de Janeiro e 27,6% em Porto Alegre (TRANSPORTE ATIVO e LABMOB, 2018), ainda que os dados possam estar sobre-estimados, tendo em vista a condição de inclusão de ao menos 15% de respondentes mulheres.

Isso está relacionado a inúmeros fatores, dentre eles as necessidades implicadas nos deslocamentos das mulheres - muitos deles realizados acompanhados de bebês, crianças, pessoas idosas e pessoas com mobilidade reduzida ou com bolsas, sacolas e mochilas de compras -, e os contextos físicos e culturais em que elas se encontram (Lemos, 2017).

Por isso a importância de coletivos como a **Bike Anjo** e o **Pedala Mana!**. A Bike Anjo é uma rede da sociedade civil presente em várias cidades do Brasil desde 2010, quando foi fundada originalmente em São Paulo. Um dos principais objetivos é estimular e ensinar pessoas a pedalar, por meio do trabalho voluntário de ciclistas que oferecem ajuda para pessoas que nunca pedalarão e querem aprender, recomendações de rotas nos trajetos cotidianos, acompanhamento de ciclistas iniciantes no trânsito, entre outras ações. No entanto, segundo uma das mulheres entrevistadas, a Bike Anjo surgiu como uma organização “muito de gente branca e meio que classe média, não era a galera da periferia, da bike e tal”.

A partir da observação de que grande parte das pessoas que pedalavam eram mulheres, ela e outras companheiras decidiram criar, em 2017, o projeto **Pedala Mana!**, para incentivar essas mulheres que a Bike Anjo ensinava a pedalar a perderem o medo da rua e a começarem a usar as bicicletas como meio de transporte.

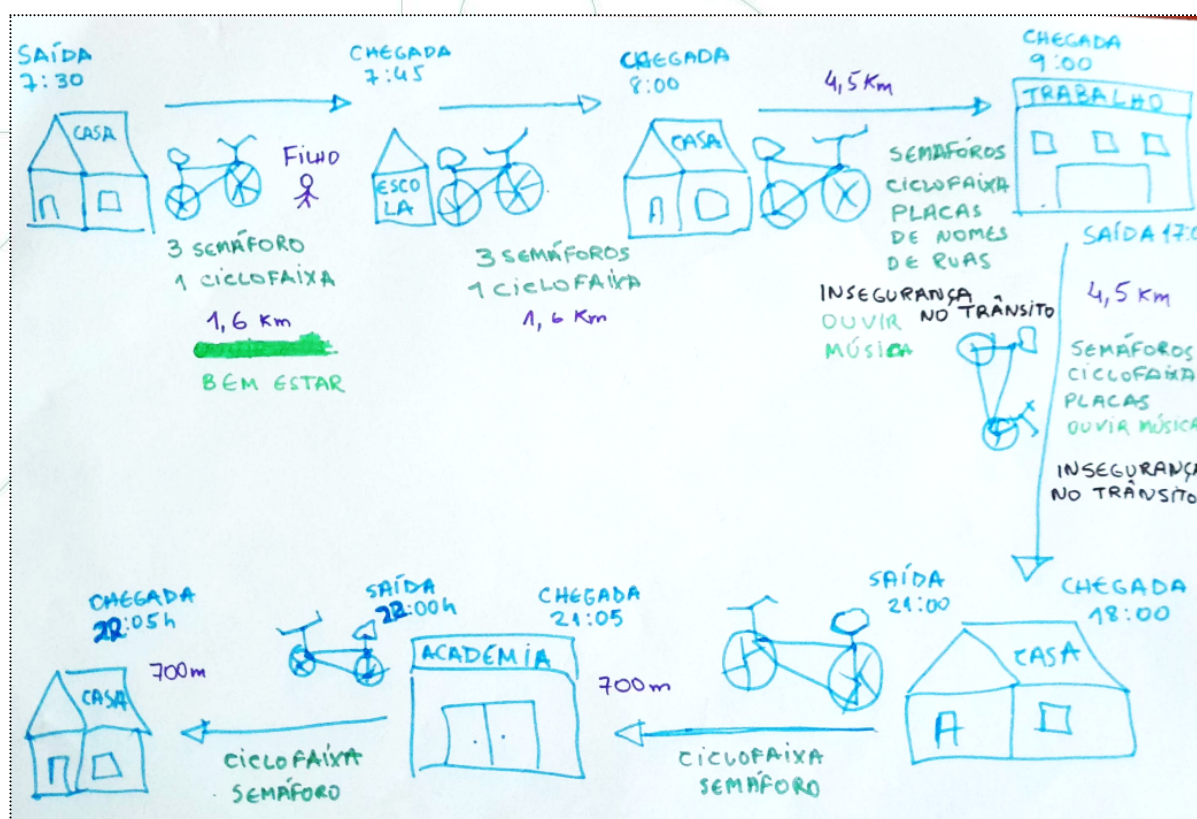
*“E aí, então, só de 2015 pra cá, eu começo a ver a bicicleta com outros olhos, a entender que eu não tinha uma falta de opção, e que eu tinha uma opção, e que hoje é a opção que eu escolho, mesmo que tenha um carro e um outro modal, eu quero a bicicleta. Aí, começo a falar de mobilidade urbana, de ocupação dos espaços públicos, do quanto que eu tinha direito à rua, e que eu não sabia que eu tinha direito à rua. Uma vez, um motorista fez uma curva fechada e me derrubou da bicicleta com as minhas três crianças. E aí, eu fiquei achando que eu estava errada: “Que porra, eu coloquei a vida dos meus filhos em risco, porque eu estava ali”. E aí todo mundo falando: “O que a doida está fazendo aqui com essas crianças?”. E aí, então, eu entendi que eu não tinha... que era loucura o que eu fazia, mas que eu fazia por falta de opção, mesmo. E aí, de 2015 pra cá, eu começo a desconstruir isso dentro de mim, da minha ocupação, de um espaço que também é meu, e que me foram negados durante anos. E aí, começar a discutir, passar pra outras mulheres e fazer essa discussão, e a gente dentro do Pedala Mana!, depois do Coletivo Paraciclo, e a gente vai avançando nesse sentido.”*

Por fim, um último elemento fundamental para a incorporação da bicicleta nos deslocamentos cotidianos, para além da segurança viária e pessoal na circulação, é a existência de elementos de apoio ao longo do trajeto, como bebedouros, bancos para descanso e locais para manutenção, e



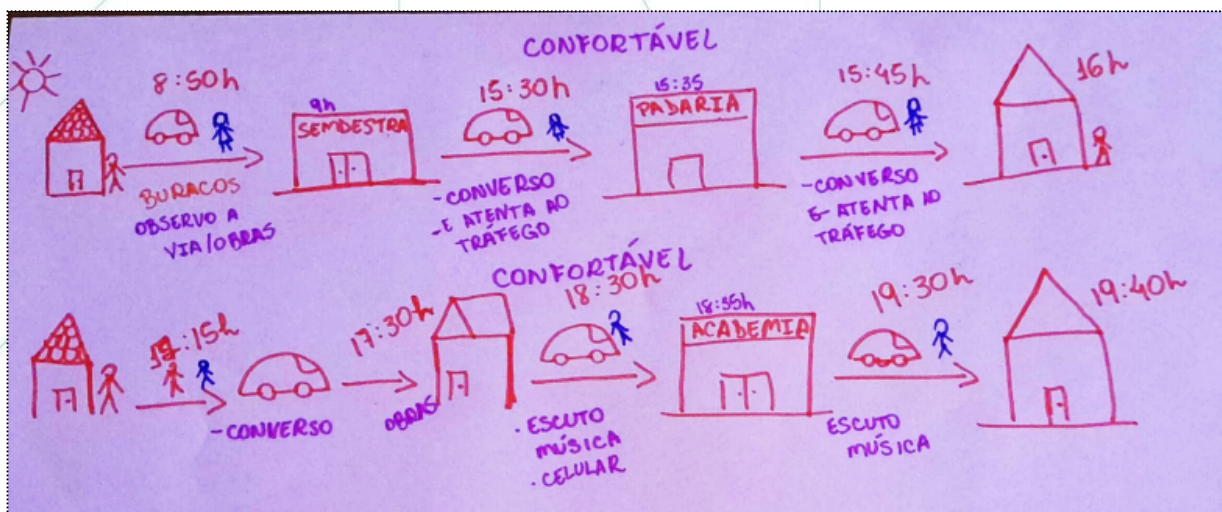
de paraciclos e bicicletários que permitam o estacionamento adequado e seguro nos destinos. Nos deslocamentos cotidianos frequentes, quando se conhece os caminhos e destinos, a bicicleta é mais facilmente incorporada, inclusive em viagens de cuidado, acompanhando crianças ou com mochilas e sacolas. No entanto, **a incerteza sobre a existência destes espaços de apoio e estacionamento pode influenciar a escolha sobre utilizar ou não a bicicleta em alguns deslocamentos**, especialmente em viagens ocasionais, quando não se conhece a infraestrutura do entorno. Em Belém, de acordo com o diagnóstico quantitativo elaborado em complemento a esse relatório, apenas 0,21% dos empregos estão localizados em até 30 metros de distância de um paraciclo.

*“Hoje eu não vim de bicicleta, porque eu pensei muito nisso. Eu não sei como vai ser, por exemplo, para guardar a bicicleta.”*



### 1.6.3 Automóvel

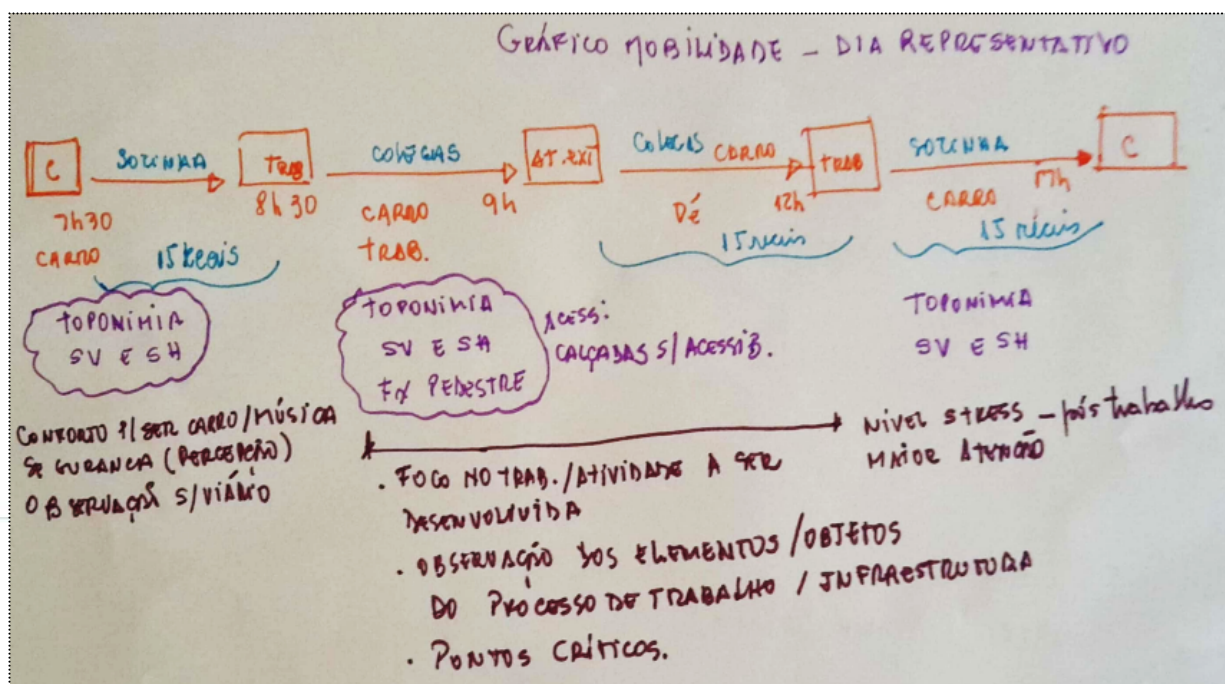
Assim como na bicicleta, no transporte motorizado individual também se observa a presença do mesmo modo de transporte em quase todos os deslocamentos cotidianos. Em geral, **o uso do automóvel é percebido como mais confortável e que permite viagens com motivos variados e sob diferentes condições viárias**. No entanto, ressalta-se os problemas com os congestionamentos, desrespeito com as normas de trânsito e a ausência de informações sobre interrupções viárias causadas por obras ou sinistros, por exemplo.



É interessante notar como o carro privado não desperta sentimentos de insegurança, mas de tensão e estresse, especialmente na volta do trabalho durante a hora pico, com maior número de carros na rua. Manifesta-se até uma certa frustração com a falta de qualidade do transporte público coletivo que, nos discursos, seria o que motivaria o uso tão intensivo do automóvel.

“E o que é marcante para mim, o que mais me dói no dia a dia, é justamente perceber essa deficiência da qualidade do serviço público. Se tivesse um metrô, eu estava dentro do metrô tranquilamente, não estava usando o carro, que é estressante. Mas a gente no dia a dia do trajeto, o que é que a gente sente? Confirmando essa deficiência, o engarrafamento, o desrespeito às regras do trânsito, a ausência de informação sobre fechamento de ruas por obras públicas. [...] Você fica perdido.”





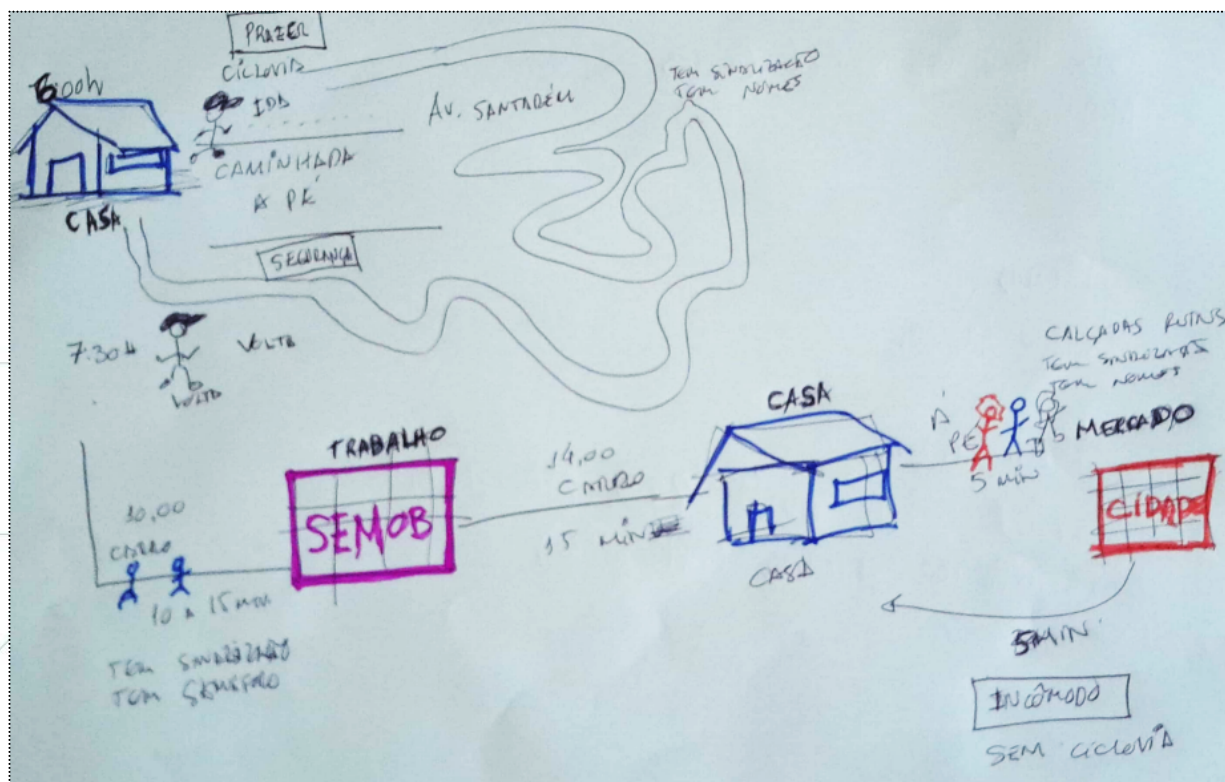
No entanto, o sentimento de insegurança por vezes aparece entre as pessoas que utilizam o transporte por aplicativo, com relatos de mulheres que sofreram assédio enquanto se deslocavam. A falta de controle e regulamentação adequada do poder público sobre os serviços de transporte também se manifesta na incerteza quanto aos operadores e na falta de responsabilização das empresas que intermediam o sistema. A falta de pessoas ao redor que poderiam oferecer alguma proteção ou acolhimento agrava a situação.

“Até já aconteceu comigo no Uber. [...] Estava escuro. Estava à noite já. [...] Ele estava tão sedento de fazer alguma coisa comigo que ele passava os sinais fechados. Ele passava em alta velocidade. Eu falei "moço, por favor, não faça isso." Aí ele: "ah, até bem, está com medo." Começou a me ofender. E corria em alta velocidade. Alta velocidade mesmo. E ele me ofendia de todas as formas. E eu queria ver se eu conseguia ver o carro de polícia. Não conseguia, até porque se eu fosse abrir, eu ia cair. E ele de alta velocidade. Quando ele chegou na porta da minha casa, ele falou que eu não usava o aplicativo. Eu disse "olha, eu tenho 100 reais." Quando eu dei 100 reais, ele puxou e me deu um soco no estômago. Ele me deu um soco. Só deu tempo de eu abrir a porta e pular. Ficou todo o material que eu tinha. Olha, eu tentei fazer a denúncia e até hoje não tive resposta. Fui pra delegacia, fiz tudo, mas até hoje não deu em nada. Então, eu tenho medo, assim. Eu tenho medo de pegar o aplicativo. Em certos horários, eu não pego. Prefiro ir até lá andando do que estar pegando o aplicativo, porque eu tenho muito medo.”

#### 1.6.4 A pé

Poucas pessoas participantes abordaram os deslocamentos a pé e, mesmo quando trechos apareciam nos mapas de mobilidade, estes não eram enfatizados nas apresentações ou explicações sobre os mapas. Quando aparecem, os principais desafios apontados são da qualidade e irregularidade das calçadas, sem acessibilidade universal e especialmente difíceis para pessoas

com mobilidade reduzida, como idosos, por exemplo. **Na falta de calçadas adequadas, os pedestres apropriam-se das ciclofaixas e ciclovias existentes, gerando conflitos com ciclistas.**



### 1.6.5 Planejamento e implementação de políticas com enfoque de classe, raça e gênero

Apesar dos inúmeros relatos de insegurança e violência racial e de gênero nos sistemas de mobilidade urbana, não existe um consenso, entre as pessoas que atuam diretamente no planejamento e operação do transporte<sup>4</sup>, sobre a incorporação destas abordagens neste processo.

No caso da abordagem de classe/renda, há um consenso maior da importância de se considerar as desigualdades socioeconômicas no planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana. reconhece-se que a sociedade não tem poder aquisitivo suficiente para arcar com aumentos de passagem e que qualquer aumento dos custos não deveria ser repassado aos usuários na forma de tarifa, mas ser absorvido pelo poder público na forma de subsídios. O principal desafio para isso seria a baixa capacidade arrecadatória do município, que não tem capacidade financeira para arcar com os custos do transporte público por meio do orçamento geral municipal.

<sup>4</sup> De acordo com o diagnóstico quantitativo de Belém, com base em dados do portal da transparência do município, a Superintendência de Mobilidade Urbana conta com 378 funcionários. No entanto, a maioria absoluta destes são agentes de trânsito e transporte. No setor de planejamento e operação, de fato, são poucos os servidores para dar conta da alta demanda de trabalho. Sendo assim, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belém (Setransbel) acaba por atuar não apenas na operação do transporte, mas também na elaboração de estudos de impacto e viabilidade de projetos, tais como a implementação de novas linhas de BRT ou a criação ou alteração de itinerários regulares, por exemplo.

No entanto, outras iniciativas já estudadas pelas empresas parecem ir contra o objetivo de redução de desigualdades. Foi citada, por exemplo, a iniciativa de cobrança por quilometragem que oneraria mais as pessoas que moram em regiões periféricas, em geral mais pobres, apesar de reconhecerem a necessidade de algum modelo de compensação para famílias mais carentes.

Quadro 04: Percepções sobre as abordagens de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda nas políticas de mobilidade urbana

Setores-chave	Raça/cor	Gênero/sexo	Classe/renda
<b>Operação do transporte - empresas</b>	Não, pois pode provocar segregação. É algo mais político do que técnico, ainda mais tendo em vista que a população é bastante miscigenada	Não, pois a maioria dos passageiros são do sexo feminino e não foram observadas diferenças nos padrões de mobilidade	Claro, pois geralmente quem tem menor poder aquisitivo mora em locais mais afastados da cidade
<b>Operação do transporte - trabalhadores</b>	Não, pois as pessoas de Belém já são majoritariamente negras e estão bem representadas	Sim, pois é importante essa discussão em todas as áreas	Sim, especialmente quando consideramos os locais de moradia na RM de Belém
<b>Setor público - coordenadorias transversais</b>	Com certeza, pessoas negras em longos deslocamentos são abordadas diversas vezes pela polícia e a maioria dos usuários, motoristas, cobradores e ambulantes dentro dos ônibus são pessoas negras	Com certeza, as mulheres são grande parte das pessoas usuárias do transporte público coletivo	Com certeza, a maioria da população mais pobre usa transporte público ou vem da periferia para o centro de bicicleta, enquanto os mais ricos usam o automóvel

Fonte: AcessoCidades (2023)

Entre as pessoas entrevistadas que consideram importantes as abordagens de classe/renda, raça/cor e gênero/sexo nas políticas públicas de mobilidade urbana, a opinião é que **os principais desafios para a incorporação dessas agendas envolvem a discussão e a compreensão das desigualdades e violências cotidianas**. Sendo os planejadores e operadores do transporte majoritariamente homens, brancos e de alta renda, faltaria identificação e preocupação com questões vivenciadas por outros grupos sociais. Ainda, mesmo a maioria dos motoristas e cobradores de ônibus sendo negros, a falta de auto-identificação enquanto grupo racial, por discussões de colorismo ou letramento racial, faz com que eles mesmo pratiquem violências e discriminações raciais contra passageiros negros.

### 1.6.3 Registro e encaminhamento de denúncias

Existem duas ouvidorias no município, uma geral, da Prefeitura de Belém, e outra específica para o transporte público coletivo, controlada pela Setransbel. Assim, se alguém liga para a ouvidoria de transporte, a chamada é direcionada para uma equipe do sindicato, que responde o chamado e/ou encaminha a demanda ou reclamação para a empresa envolvida, especialmente quando se refere a uma determinada linha ou operadora. **Este fluxo não passa pela SEMOB, nem são compartilhados os indicadores e detalhamento dos chamados efetuados pela população.**

Em todo o tempo de operação da ouvidoria, os atendentes não se recordam do recebimento de alguma denúncia relativa a casos de injúria/discriminação racial ou importunação/assédio sexual no transporte público coletivo. Em contrapartida, o sindicato dos rodoviários por vezes recebe denúncias de importunação ou assédio sexual sofrido pelas trabalhadoras pelos seus parceiros de trabalho, isto é, motoristas e cobradores. No entanto, **não existem protocolos de atendimento à vítima - a instrução principal é procurar a polícia. Tampouco existe uma sistematização de dados relativos às denúncias.**

A percepção dos operadores é que, caso existam as denúncias, elas seriam feitas diretamente com a polícia, por meio de boletins de ocorrência. No entanto, as coordenadorias antirracista e de diversidade sexual destacam a subnotificação dos casos. **Apesar de existirem formas de atendimento psicossocial e jurídico em casos de violência, poucos cidadãos e cidadãs conhecem as formas e locais de denúncia.**

Em Belém, a Delegacia de Combate aos Crimes Discriminatórios e Homofóbicos (DCCDH), vinculada à Diretoria de Atendimento a Grupos Vulneráveis (DAV) do Governo do Estado, é uma unidade especializada para receber e responsabilizar os casos de discriminação. As ocorrências recebidas pela Delegacia geram procedimentos, que são investigados e encaminhados para a Justiça. As denúncias podem ser realizadas por meio do Disque-Denúncia (181), WhatsApp (91 98115-9181), portal eletrônico ([www.delegaciavirtual.pa.gov.br](http://www.delegaciavirtual.pa.gov.br)) e presencialmente (prédio da Divisão de Investigações e Operações Especiais<sup>5</sup>).

A prefeitura de Belém está trabalhando em um protocolo de direcionamento das pessoas em caso de discriminação, elucidando as formas de denúncia e as formas de apoio possíveis. No entanto, **ainda falta colaboração e compartilhamento de informações e processos.** Para realizar a denúncia, por exemplo, a pessoa deve procurar a Polícia Militar (nos canais mencionados anteriormente), mas para ter apoio psicossocial e jurídico, a pessoa deve procurar as coordenadorias específicas. Alguns passos poderiam ser reduzidos por meio da informação (campanhas massivas de comunicação), mas também por parcerias mais próximas entre Prefeitura Municipal e Governo do Estado. Muitas vezes, as coordenadorias antirracista e de diversidade sexual ficam sabendo das ocorrências por meio da mídia ou relatos informais de conhecidos.

---

<sup>5</sup> Rua Avertano Rocha, 417, entre Travessas São Pedro e Padre Eutíquio, no bairro da Campina, em Belém.



Ainda, um ponto interessante na criação de um protocolo contra formas de violência contra mulheres, pessoas negras e LGBTQIA+, é o acompanhamento de agressores. Uma iniciativa nesse sentido tem sido desenvolvida pela Coordenadoria da Mulher, em parceria com a Fundação Papa João Paulo II e a Guarda Municipal. Foram criadas rodas de conversa para homens que tiveram alguma situação com a justiça e também apoio a mulheres que sofreram violência e que por vezes dependiam financeiramente dos homens que as violentavam.

### **1.6.6 Política de contratação, capacitação e inclusão do órgão**

Entre os operadores, as vagas para motoristas e demais trabalhadores do setor de transporte são divulgadas e as candidaturas avaliadas e selecionadas pelas próprias empresas operadoras. Não existem instrumentos de busca ativa ou critérios de seleção associados a gênero/sexo ou raça/cor, sendo a avaliação apenas por “critérios técnicos”.

Entre os motoristas, a percepção é que são quase todos homens, com pouquíssimas mulheres - uma ordem de grandeza de 5 ou 6 mulheres para 1000 homens. Situação esta que se inverte nas áreas administrativas e de ouvidoria, nas quais a maioria dos trabalhadores são mulheres. No entanto, **segundo o Sindicato dos Rodoviários de Belém (Sintrebel), houve a inclusão, no último acordo coletivo, de uma porcentagem mínima de mulheres trabalhadoras no setor, definida em 30%**, o que inclui motoristas, cobradoras, fiscais, assessoras, entre outros. Não foi possível obter uma cópia desta documentação ou a informação sobre o número efetivo de rodviárias mulheres.

Para acompanhar o cumprimento desta cláusula do acordo e para acompanhar o trabalho das rodoviárias, foi criada uma secretaria das mulheres dentro da estrutura do sindicato, que também é responsável pela programação de algumas atividades específicas para elas. Porém, a principal atividade mencionada foi a criação de um “dia de beleza”, com serviços de cabelo, maquiagem e unha, reforçando estereótipos de gênero. Na direção da Sintrebel, existem 80 representantes, sendo cerca de 25 (aproximadamente 30%) mulheres.

Queixas ou reclamações dos motoristas são resolvidas entre os motoristas, algumas por intermédio do sindicato dos trabalhadores (Sintrebel), com cada empresa, sem intermediação do sindicato patronal (Setransbel). **A maioria delas são referentes às condições de trabalho, como existência e conservação de banheiros, bebedouros e refeitórios (com microondas) nos terminais, nas garagens e nos finais de linha.** Existe a percepção, ao menos da direção do sindicato, de que essas políticas são especialmente importantes para as mulheres e que elas sofrem casos de assédio no seu cotidiano, mas que a maioria não denuncia, especialmente por medo de perder o emprego. Outros dois pontos de tensão são quanto à carga horária, atualmente mantida em 7 horas com intervalo de 30 minutos, e o tempo de ciclo definido pelo planejamento, que não considera adequadamente questões de engarrafamento e lentidão pelo caminho, que acabam inclusive por aumentar o número de horas trabalhadas pelos motoristas.

Em Belém, é o sindicato dos motoristas que realiza o treinamento e capacitação dos trabalhadores, que por vezes é complementado por algum tópico específico dentro de cada

empresa ou então via SEST/SENAT. O centro de formação foi criado a partir de um acordo coletivo de anos atrás, a partir de uma delegação dessa obrigação das empresas ao sindicato dos rodoviários, com alguma contrapartida financeira. Os tópicos abordados nestes treinamentos incluem cuidado com o passageiro, cuidado com os ciclistas, resolução de problemas mecânicos simples, entre outros. **Não são tratados explicitamente e detalhadamente nos cursos temas como atuação em casos de violências patrimoniais, raciais ou de gênero.** Além disso, são oferecidos cursos também aos cônjuges, filhos e até amigos dos trabalhadores, incluindo cursos de computação básica, manutenção de celular, oratória, estética, design de sobrancelha, etc.

#### 1.6.4 Política tarifária

A tarifa técnica do sistema de transporte público coletivo é definida com base na planilha GEIPOT, adaptada para o contexto local. No último levantamento, com dados de 2022, verificou-se uma diferença entre a tarifa técnica (definida entre R\$ 4,91 e R\$5,10) e a tarifa pública, cobrada dos usuários (R\$ 4,00). O equilíbrio econômico-financeiro do contrato ainda está em negociação entre empresas e poder público. **A estratégia utilizada pelas empresas para reduzir esse déficit arrecadatório é comprometer a qualidade do serviço, reduzindo o número de viagens ou deixando de atender uma determinada demanda.** Inclusive, foi bastante citada a falência de algumas empresas nos últimos anos.

A tarifa também é considerada alta em relação à renda da população, que é mais baixa do que a média nacional, e também em relação à qualidade, tendo em a percepção das pessoas que usam o serviço especialmente em relação à manutenção dos ônibus, mas não em relação à inflação e ao aumento dos preços de outros insumos (alimentação, moradia, etc.). Não foram realizados estudos recentes sobre a demanda reprimida pelo preço da tarifa, isto é, das pessoas que não conseguem acessar o sistema de transporte público coletivo por não conseguirem pagar pelo serviço.

#### 1.6.7 Dados e indicadores

Na operação do sistema de transporte público, são coletadas informações de sexo, idade, local de origem e escolaridade, que permitem alguma desagregação nas análises de demanda. **A variável de raça/cor não é coletada nos momentos de cadastro das pessoas usuárias. Ainda, são realizadas análises e pesquisas de mobilidade considerando a variável de gênero/sexo, no entanto, ela não é utilizada para o planejamento.** Isso seria justificado pelos resultados das matrizes de origem e destino, principal ferramenta de planejamento e que, de acordo com as pessoas entrevistadas, não demonstraram diferenças entre homens e mulheres.

Indicadores operacionais também são calculados diariamente, particularmente de cumprimento de viagens, pontualidade, regularidade, etc. Essa avaliação é realizada pela diretoria da Setransbel responsável pelo repasse financeiro às empresas operadoras. Comentou-se de uma iniciativa de incorporar estes indicadores de qualidade e eficiência no cálculo da distribuição da arrecadação tarifária entre as empresas, mas esse processo foi descontinuado, sendo hoje o repasse apenas pela utilização do bilhete eletrônico.

### 1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Uma queixa do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belém (Setransbel) é a falta de flexibilidade e atuação mais próxima na programação da operação do sistema de transporte público coletivo. Ao contrário de outros locais citados, como Manaus ou Brasília, em que os dados técnicos da operação subsidiavam programas computacionais de otimização de linhas, horários e frota, considera-se que esse processo é mais moroso em Belém, reduzindo, de alguma forma, a efetividade do serviço prestado e a velocidade de atualização da programação.

**Em relação ao Sindicato dos Rodoviários de Belém (Sintrebel), também existe uma vontade de colaborar, especialmente na sensibilização e engajamento dos motoristas quanto ao atendimento aos passageiros e atuação em casos de importunação ou assédio sexual e injúria ou discriminação racial.** A percepção é de que é preciso formação e também ação das empresas em fomentar isso entre os funcionários.

Por fim, de maneira transversal às políticas públicas do município, atuam as coordenadorias antirracista, da mulher e de diversidade sexual. Nas entrevistas, ficou bastante destacado o papel político dessas coordenadorias, que têm por função articular ações em parceria com outros órgãos e secretarias, com orçamento vinculado ao gabinete da prefeitura. No entanto, um grande incômodo percebido durante as entrevistas é a falta de colaboração. A percepção é que as coordenadorias são chamadas para “ouvir” as discussões de outras secretarias, mas dificilmente para colaborar e construir conjuntamente.

## 2 Oficina intersetorial e participativa

### 2.1 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 05 apresenta a programação resumida da oficina. As apresentações e dinâmicas da manhã e da tarde foram realizadas e facilitadas por Maria Peix e Tainá Bittencourt.

Quadro 05: Programação resumida da oficina intersetorial

<b>Abertura institucional</b>	Edilson Moura, vice-prefeito de Belém Ana Valéria Borges, superintendente de mobilidade urbana Maria Peix, coordenadora de cooperação internacional da AMB Tainá Bittencourt, especialista em mobilidade urbana do AcessoCidades
<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>	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

### 2.2 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 Belém e sobre as perspectivas para a cidade.

A divulgação foi realizada por meio de peças de comunicação publicadas em redes sociais. Além disso, a Prefeitura de Belém por meio da Superintendência de 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.

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.



Figura 01: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Belém/PA



Fonte: AcessoCidades (2023).

## 2.3 Participantes

Ao todo, incluindo os turnos da manhã e tarde, 49 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 e movimentos sociais.

Com idade média de 47 anos, 53,06%% das pessoas participantes são mulheres, 44,90% são homens e 2,04% não foi possível estimar o sexo com base no nome<sup>6</sup>. Em relação à raça, cerca de 28,6% não responderam a essa questão, 31,4% se autodeclararam pretas, 54,3% se reconhecem como pardas e 14,3%, como brancas. Percebe-se uma maior representação de pessoas negras, em consonância com a população do município, composta por 71,75% de pretos e pardos segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não participaram pessoas autodeclaradas trans, amarelas ou indígenas. Dentre as pessoas respondentes ao levantamento de gênero, 56% pertencem ao gênero feminino, 40% ao gênero masculino e 4% não binário. A Tabela 03 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Vale destacar também a orientação sexual das pessoas participantes. Não temos essa informação de 34,7% das pessoas participantes. De quem respondeu, 75% se declara heterossexual, 18,7% se declara bissexual, 3,1% se declara homossexual e 3,1% declara ter outra orientação sexual diferente das especificadas.

<sup>6</sup> Aqui preferiu-se estimar a informação de sexo com base no primeiro nome das pessoas, tendo em vista o alto número de participantes que preencheram apenas a lista de presença elaborada pela Prefeitura de Belém (sem a variável de sexo ou gênero) e não preencheram a lista de presença do AcessoCidades, mais completa e com mais variáveis.

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

	Branca	Parda	Preta	Não informado	Total
Homem cis	3	6	1	-	10
Mulher cis	1	8	5	-	14
Não binário	-	-	1	-	1
Não informado	1	5	4	14	24
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>49</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 04: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e gênero

	Mulheres	Homens	Não binário	Não declarou
Associação ou organização da sociedade civil	2	1	-	4
Empresa privada	-	1	-	1
Entidade de representação	-	-	-	2
Governo do Estado	1	-	-	-
Legislativo municipal	-	2	-	1
Prefeitura Municipal	10	6	1	16
Universidade ou instituto de pesquisa	1	-	-	-
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>24</b>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 05: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e raça/cor

	Branca	Parda	Preta	Não informado
Associação ou organização da sociedade civil	1	4	2	-
Empresa privada	-	2	-	-
Entidade de representação	-	-	1	1
Governo do Estado	-	1	-	-
Legislativo municipal	-	2	-	1
Prefeitura Municipal	4	9	8	12
Universidade ou instituto de pesquisa	-	1	-	-
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>13</b>

Fonte: elaboração própria.

Aproximadamente 21,7% de quem participou da oficina não forneceu sua escolaridade. Dentre os que forneceram essa informação, a maioria tem ensino superior completo (75%) ou incompleto (16,7%), seguida por pessoas com ensino médio completo (8,3%).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas participantes (67,37%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (14,3%), e representantes do legislativo municipal (6,12%). Outras entidades somam 12,24% das participações, conforme mostrado nas tabelas 08 e 09.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- APPD - Associação Paraense das Pessoas com Deficiência
- ARCON - Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará
- Bike anjo / Pedala, mana! / Paraciclo
- Câmara Municipal de Belém
- CDS - Coordenadoria de Diversidade Sexual
- COANT - Coordenação Antirracista de Belém
- Comissão de Transito OAB/PA
- DDU-CODEM - Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém
- Empresa TRANSUNI
- FECOOTRANSPORTE
- Federação das Associações de Aposentados e Pessoas Idosas do Pará
- Guarda Municipal
- SEMOB - Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
- SEMUD - Secretaria Municipal de Educação
- Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito de Ananindeua
- Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte
- SETRANSBEL - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belém
- SINTREBEL - Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Belém
- STABEPA - Sindicato dos Taxistas Estado do Pará
- Transitar Consultoria
- União de Ciclistas do Brasil
- Universidade Federal do Pará - UFPA
- Vice-prefeitura de Belém/PA

## 2.4 Roteiro

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

Quadro 06: Roteiro da oficina intersetorial e participativa

<b>Apresentação</b>		<u>Previsão de duração:</u> 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 Belém.	<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	
<b>Dinâmica 1</b>		<u>Previsão de duração:</u> 60 minutos
<b>Identificação e discussão dos desafios de mobilidade urbana</b>		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais desafios de mobilidade e acessibilidade de Belém.	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais desafios de mobilidade e acessibilidade de Belém (sempre anotando apenas um problema por post-it). Depois de elencados os desafios, os grupos devem apresentá-los às demais pessoas participantes e territorializá-los, quando possível.	
<b>Apresentação</b>		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
<b>Pesquisa contra o assédio sexual no transporte público de Belém</b>		
<u>Objetivo:</u> Apresentar os principais resultados da pesquisa contra o assédio sexual no transporte público de Belém	<u>Tópicos abordados:</u> Pesquisa elaborada pela SEMOB e aplicada nos principais terminais e pontos estratégicos do transporte público coletivo de Belém	
<b>Quais as perspectivas para a mobilidade urbana de Belém?</b>		
<u>Objetivo:</u> Apresentar iniciativas nacionais e internacionais que contribuem para a	<u>Tópicos abordados:</u> O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero	



promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e/ou de 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
<b>Dinâmica 2</b>	<u>Previsão de duração:</u> 90 minutos
<b>Troca de ideias e perspectivas para a mobilidade urbana</b>	
<u>Objetivo:</u> Discutir possíveis ações para a mobilidade urbana em Belém, classificando-as em ações de curto, médio e longo prazo.	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever as principais ideias ou ações de mobilidade e acessibilidade de Belém, anotando as questões-chave de cada ideia em um post-it. Depois de elencados os problemas, os grupos devem compartilhar suas ideias com as demais pessoas participantes, explicando a classificação temporal adotada.

## 2.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 19 de abril de 2023, no auditório da Federação do Comércio do Estado do Pará<sup>7</sup>. Durante a oficina, foram realizados intervalos para o consumo de água, café, salgadinhos e pães de queijo, em espaço anexo ao auditório.

Foto 03: Abertura institucional



Fonte: AcessoCidades (2023)

Foto 04: Apresentações



Fonte: AcessoCidades (2023)

<sup>7</sup> Avenida Assis de Vasconcelos, 359 - 8º andar - Campina, Belém - PA.

Foto 05: Dinâmica de discussão dos desafios na mobilidade urbana de Belém



Fonte: AcessoCidades (2023)

## 2.6 Destaques e principais resultados

### 2.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Belém

Na dinâmica da manhã, focada no levantamento dos principais desafios de mobilidade urbana em Belém, os 4 grupos deram 55 contribuições, que são apresentadas no Apêndice E. As contribuições foram agregadas em 7 temas centrais: transporte público coletivo, mobilidade a pé, mobilidade por bicicleta, transporte motorizado individual, planejamento urbano e acessibilidade, aspectos culturais e sociais e segurança pessoal (ver Tabela 06). Como houve muitas contribuições, com muitas superposições e afinidades, os problemas foram agregados em macro-desafios, conforme apresentado na Tabela 11.

Tabela 06: Quantidade de contribuições por tema

Temas	Total de contribuições
Transporte público coletivo	22
Mobilidade por bicicleta	9
Aspectos culturais e sociais	7
Mobilidade a pé	6
Segurança pessoal	5

Temas	Total de contribuições
Planejamento urbano e acessibilidade	4
Transporte motorizado individual	1
<b>Total geral</b>	<b>55</b>

Fonte: elaboração própria.

O sistema de transporte público coletivo foi o tema que recebeu o maior número de contribuições, sendo adotado como prioridade para as pessoas participantes. Destaca-se a **falta de acessibilidade universal** nos veículos e no entorno dos pontos de parada, incluindo a inexistência de infraestrutura adequada e também o não funcionamento desses elementos quando existentes. O clima úmido e a falta de manutenção preventiva foram alguns pontos citados para o funcionamento inadequado. Outro ponto levantado por quase todos os grupos foi a **falta de sensibilização e capacitação de operadores** para o atendimento adequado dos passageiros e para a atuação na prevenção e acolhimento em casos de crimes e violação de direitos, como injúria e discriminação racial, importunação e assédio sexual no transporte público, etarismo, capacitismo, entre outros.

Com contribuições dispersas a partir de diferentes perspectivas, a oferta insuficiente foi consenso entre todas as pessoas participantes. A **frota reduzida de ônibus, considerada também inadequada em termos de idade, limpeza e conservação**, contribui para a operação em frequências menores do que o necessário para o pleno atendimento da demanda e das necessidades da população, aumentando os tempos de espera e de viagem e os níveis de ocupação nos veículos.

Ainda no tema de infraestrutura, os **pontos de parada** em Belém não seguem um padrão único e muitos locais não contam com abrigos e estruturas seguras e adequadas para a espera dos passageiros pelos ônibus. As infraestruturas existentes carecem de manutenção, que poderia ser realizada em parceria com atores privados, no modelo “adote um ponto”, já praticado em algumas cidades do país.

Também foram levantados desafios relacionados à política tarifária, tanto em termos de **revisão geral da estrutura de custos e tarifas**, quanto na adoção de benefícios para grupos específicos da população, nomeadamente alunos de escola pública, por exemplo. É claro que isso deve ser acompanhado por estudos técnicos e financeiros de impactos e benefícios.

Já no tema de bicicletas, **faltam ciclovias e ciclofaixas especialmente na periferia de Belém** conectadas e integradas à rede existente (o bairro Guamá, próximo à Universidade Federal do Pará foi nomeadamente citado, apesar de não tão distante do centro), bem como instrumentos de **controle e fiscalização que garantam a segurança dos ciclistas e evitem o mau uso da infraestrutura cicloviária** por automóveis e motocicletas. O uso irregular de ciclofaixas por modos de transporte motorizados foi inclusive verificado em vários momentos durante as visitas técnicas na cidade, conforme demonstram as Fotos 06 e 07.



O **descumprimento de leis e normas** foi também destacado no tema de aspectos culturais e sociais. Inclui-se leis de zoneamento e uso e ocupação do solo, código de postura e regras de trânsito, também associadas à falta de educação e conscientização dos motoristas. O reforço e melhoria da sinalização viária e a realização de campanhas educativas poderiam contribuir nesse aspecto, assim como maior fiscalização por parte do poder público. Além disso, foi bastante destacada a importância de um **planejamento urbano mais integrado e sustentável**, evitando-se o espraiamento urbano e estimulando deslocamentos ativos, coletivos e intermodais.

Vale ainda destacar a **ausência de elementos de apoio aos ciclistas** ao longo da rede cicloviária, incluindo pontos de hidratação (bebedouros e torneiras) e espaços para estacionamento seguro de bicicletas.

Foto 06: Automóveis estacionados na ciclofaixa



Fonte: AcessoCidades (2023).

Foto 07: Motocicleta estacionada na ciclofaixa



Fonte: AcessoCidades (2023).



Tabela 07: Temas, macro-desafios e total de votos

Tema	Macrodesafios	Contribuições
<b>Transporte público coletivo</b>		<b>22</b>
	Falta de atendimento ou frequência insuficiente	4
	Falta de acessibilidade universal	3
	Falta de capacitação de operadores	3
	Superlotação dos ônibus	2
	Inadequação da frota	2
	Integração modal	2
	Política tarifária	2
	Segurança e infraestrutura dos pontos de parada	2
	Ausência de paradas seletivas	1
<b>Mobilidade por bicicleta</b>		<b>9</b>
	Falta de ciclovias e ciclofaixas integradas e conectadas	5
	Uso indevido das ciclofaixas	2
	Falta de manutenção de ciclofaixas	1
	Falta de elementos de apoio aos ciclistas	1
<b>Aspectos culturais e sociais</b>		<b>7</b>
	Descumprimento da legislação urbanística	2
	Descumprimento das normas de trânsito	2
	Falta de sinalização viária	2
	Falta de campanhas educativas	1
<b>Mobilidade a pé</b>		<b>6</b>
	Qualidade e conservação das calçadas e passarelas	3
	Acessibilidade universal	2
	Falta de iluminação pública	1
<b>Segurança pessoal</b>		<b>4</b>
	Segurança pessoal	2
	Assédio sexual e discriminação racial	2
<b>Planejamento urbano e acessibilidade</b>		<b>4</b>
	Planejamento urbano insuficiente ou inadequado	4
<b>Transporte motorizado individual</b>		<b>2</b>
	Uso irregular dos pontos	1
	Segurança viária	1
<b>Logística urbana</b>		<b>1</b>
	Desorganização das paradas de carga e descarga	1

Assim como no transporte público coletivo, a acessibilidade universal também foi tratada no tema de mobilidade a pé, associada ao desafio de **garantir o alinhamento, a regularidade e a conservação das calçadas e passarelas** quando a responsabilidade pela calçada é do proprietário do lote lindeiro. A falta de iluminação pública também foi citada, especialmente no bairro do Reduto.

Por fim, as **questões de segurança abordadas durante a oficina englobam vários aspectos**, entre eles: segurança patrimonial (contra assaltos e furtos), segurança viária (contra sinistros, mortes e lesões no trânsito), segurança pessoal de gênero (contra importunação e assédio sexual) e segurança pessoal de raça (contra injúria e discriminação racial).

## 2.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Belém

Na dinâmica da tarde, focada no levantamento de ideias que endereçassem os desafios de mobilidade urbana em Belém, os grupos deram 32 contribuições, que são apresentadas no Apêndice G. Ao reunir ideias afins, obtiveram-se 19 ações agregadas distribuídas em 6 temas, em ordem de número de contribuições: transporte público coletivo, mobilidade por bicicleta, aspectos culturais e sociais, gestão da mobilidade, transporte motorizado individual e mobilidade a pé.

Além disso, cada grupo teve que priorizar as ações propostas em curto, médio e longo prazo, classificadas aqui com peso temporal de 1, 2 e 3, respectivamente, o que permitiu construir a Tabela 12. Houve discordâncias em relação aos prazos de implementação de certas ações entre os grupos, em especial sobre: a incorporação de ônibus de baixa emissão (priorizadas em curto, médio e longo prazo, apesar de mais grupos terem a classificado como longo prazo), o planejamento e regulamentação do transporte hidroviário (curto e médio prazo), a implantação de sistema de bicicletas compartilhadas (curto e médio prazo) e a ampliação da infraestrutura cicloviária (médio e longo prazo).

Ações de **promoção de campanhas educativas** para a segurança da mulher e de pessoas negras, contra o etarismo e de conscientização de trânsito (aspectos culturais e sociais), inclusive com a adoção de estímulos ao uso da bicicleta, e a **atualização do regulamento do transporte**, inclusive por meio da criação de grupos de estudo e discussão sobre mobilidade urbana (gestão da mobilidade) poderiam começar no curto prazo, ainda que se estendam por mais longos períodos de tempo.

Já no caso da mobilidade a pé e por transporte motorizado individual, as ações se dividem em curto e médio prazos. A implantação de um **sistema de estacionamento rotativo**, que pode auxiliar a gestão do espaço público e trazer mais recursos financeiros para os modos ativos e coletivos de transporte, pode ser realizada em poucos anos, incluindo estudos, diálogo com a população, licitação e operação. A **conservação das vias e a recuperação de calçadas e travessias** poderiam ser realizadas no médio prazo.

As ações referentes ao transporte público coletivo e à mobilidade por bicicleta são mais faseadas e se estendem a curto, médio e longo prazos. A **reestruturação do sistema de transporte público** coletivo (bastante associada ao tema de gestão da mobilidade), com promoção da

intermodalidade, foi priorizada pelos participantes, tendo em vista que é central para as ações posteriores de melhoria do serviço. Ainda, a **capacitação de operadores e agentes de transporte** e trânsito no atendimento à população, também foi avaliada como exequível a curto prazo, tendo em vista seu baixo custo de execução.

A médio prazo, inclui-se o **planejamento e regulamentação do transporte hidroviário**, pois necessita de estudos técnicos e processos licitatórios e a implantação de uma sala de situação vinculada ao centro de controle de operações existente. A **incorporação de ônibus de baixa emissão** foi polêmica entre os participantes, especialmente quanto à tecnologia a ser adotada e os prazos de execução, e precisa ser analisada com cautela. Apesar da eletrificação da frota ser uma tendência mundial, o alto custo de aquisição dos veículos, as condições precárias de infraestrutura viária que podem reduzir significativamente a autonomia e conservação dos ônibus, bem como a necessidade de reestruturação do planejamento operacional podem ser limitantes para a implantação em larga escala. Além disso, tendo em vista a idade bastante antiga da frota, com uma alta porcentagem da frota com mais de 10 anos, e a constatação da inadequação da frota existente em termos de limpeza e conservação (conforme abordado no item anterior, de desafios), pode ser mais custo-efetivo, em termos de qualidade do serviço e emissão de poluentes, realizar a renovação da frota com ônibus EURO VI, ainda a diesel, mas mais eficiente energeticamente em comparação com as tecnologias anteriores. Isso porque, sendo mais barato, permitiria renovar uma porcentagem maior da frota em relação aos ônibus elétricos, ainda mais em contextos de capacidade técnica reduzida para o planejamento, gestão e controle da operação.

Surpreendentemente, a adoção de **fontes de recurso extratarifárias** foi destacada apenas a longo prazo, apesar de ser um instrumento fundamental para a implementação de várias outras ações de mobilidade levantadas. O mesmo ocorre com a fiscalização do uso da infraestrutura cicloviária existente, classificada como ação de médio prazo. Vale destacar a ação de implantação de **serviços de bicicletas compartilhadas**, que poderia ser realizada em parceria com instituições privadas.

Tabela 08: Ideias e ações de curto, médio e longo prazo, por tema

Tema	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
<b>Transporte público coletivo</b>	<p>Reestruturação do sistema (tronco-alimentado)</p> <p>Capacitação de operadores e agentes de transporte e trânsito</p> <p>Promoção da intermodalidade</p>	<p>Planejamento e regulamentação do transporte hidroviário</p> <p>Implantação de uma sala de situação</p>	<p>Incorporação de ônibus de baixa emissão</p> <p>Reestruturação dos pontos de parada</p> <p>Adoção de fontes de recursos extratarifárias</p> <p>Integração metropolitana</p>
<b>Mobilidade por bicicleta</b>	<p>Criação de incentivos para o uso da bicicleta</p>	<p>Implantação de sistema de bicicletas compartilhadas</p> <p>Fiscalização do uso da infraestrutura cicloviária existente</p>	<p>Ampliação da infraestrutura cicloviária (rede, estacionamentos e elementos de apoio)</p>
<b>Aspectos culturais e sociais</b>	<p>Promoção de campanhas educativas: segurança da mulher, etarismo e trânsito</p>		
<b>Gestão da mobilidade</b>	<p>Atualização do regulamento do transporte</p> <p>Criação de grupos de estudo sobre mobilidade</p>		
<b>Transporte motorizado individual</b>	<p>Implantação do estacionamento rotativo</p>	<p>Conservação viária</p>	
<b>Mobilidade a pé</b>		<p>Recuperação de calçadas e travessias</p>	



## Considerações finais

Sem dúvidas, o **transporte público coletivo** é visto pelas moradoras e pelos moradores de Belém como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade e também na região metropolitana. As desigualdades dos tempos de viagem e do acesso a atividades entre o automóvel e o ônibus são evidenciadas nos depoimentos de quem usa e quem não usa o transporte público coletivo, o que simboliza a disparidade de prioridade entre os diferentes modos no espaço urbano e viário. Porém, os desafios vão além do aspecto temporal dos deslocamentos e manifestam-se: (i) na superlotação dos ônibus, em especial nas horas de pico; (ii) na falta de informações da programação e em tempo real nos pontos de parada; e, de forma muito relevante, (iii) na qualidade da estrutura física dos ônibus, incluindo a idade e a falta de conservação dos ônibus, mas também a existência de bancos, catracas e obstáculos que não atendem à diversidade de corpos e criam barreiras físicas e simbólicas no transporte público coletivo.

Nas perspectivas de **mulheres e pessoas negras**, formas de violência nas ruas e no transporte público são frequentes, incluindo assaltos, furtos, injúrias/discriminações raciais, assédio/importunação sexual, etc. Isso contrasta com a percepção de quem opera o sistema e gerencia a ouvidoria de reclamações e sugestões do transporte, porque baseiam-se principalmente na baixa notificação dos casos. Algumas justificativas para o fenômeno da subnotificação de ocorrências são: desinformação sobre os canais e delegacia específica de denúncia e formas de atendimento jurídico e psicossocial, a desintegração entre os diferentes órgãos municipais e estaduais, a inexistência de dados e informações sistematizadas que permitiriam a atuação específica e coordenada de cada setor, incluindo a mobilidade urbana, etc.

A população responde à soma dos aspectos de falta de qualidade e segurança fazendo (ou desejando fazer) a migração modal do transporte público coletivo para o individual, sendo este motorizado (por aplicativos, moto ou carro próprio) ou ativo (bicicletas), a depender da condição econômica.

No caso da **bicicleta**, apesar da existência de ciclovias e ciclofaixas, o sentimento de insegurança viária é constante, causado principalmente pela falta de conexões da rede cicloviária, altas velocidades, falta de cumprimento das leis e normas de trânsito e desrespeito dos motoristas tanto na circulação quanto no uso indevido de elementos de infraestrutura destinados aos ciclistas. A incerteza sobre locais seguros de estacionamento das bicicletas, associada à falta de bicicletários e paraciclos na cidade, também dificulta os deslocamentos por esse modo de transporte, especialmente em viagens ocasionais. Apesar disso, a bicicleta pode ser um importante vetor de empoderamento e desenvolvimento de autonomia, especialmente em locais ou em horários com baixo atendimento pelo sistema de transporte público coletivo.

Questões ligadas ao **planejamento urbano** de Belém também foram bastante mencionadas. A relação entre uso e ocupação do solo e transportes, o descumprimento das leis urbanísticas e a falta de fiscalização adequada gera inúmeros transtornos para a cidade e para a população, especialmente as pessoas residentes dos locais mais pobres e afastados da região metropolitana

e as pessoas com mobilidade reduzida, que enfrentam os obstáculos de calçadas irregulares ou inexistentes.

No entanto, apesar dos desafios, verifica-se uma forte **vontade de contribuir**, por parte de diferentes atores do transporte (operadores e trabalhadores) e da Prefeitura Municipal de Belém (coordenadorias antirracista e de diversidade sexual, especialmente). Isso pode ser uma oportunidade para futuros projetos de inclusão da mobilidade urbana nos protocolos contra a importunação/assédio sexual e injúria/discriminação racial no transporte público coletivo e de treinamento e capacitação de agentes de transporte, motoristas e cobradores. A colaboração com os municípios metropolitanos e com o Governo do Estado também é fundamental, apesar de ainda incipiente em muitos assuntos.

Durante a oficina, várias propostas foram elencadas para a mobilidade urbana de Belém, incluindo ações relacionadas aos diferentes modos de transporte e que podem estar presentes no planejamento futuro da cidade e da região metropolitana.

A **curto prazo**, pode-se destacar aspectos gerenciais - como a atualização do regulamento do transporte, a reestruturação do sistema de transporte público coletivo e a criação de grupos de estudo sobre mobilidade - e informacionais - como a promoção de campanhas educativas sobre segurança da mulher, etarismo e trânsito (aspectos mais citados) e a capacitação de operadores e agentes de trânsito e transporte. Além disso, a implantação do estacionamento rotativo, que pode gerar recursos para a mobilidade urbana sustentável, e a criação de incentivos para o uso da bicicleta, que podem incluir infraestrutura, serviços, parcerias com comércios locais, exigências de bicicletários e vestiários nos novos ou grandes empreendimentos imobiliários comerciais e residenciais, entre outros.

A **médio prazo**, o planejamento e regulamentação do transporte hidroviário, a implantação de serviços de bicicletas compartilhadas e o reforço da fiscalização, tanto do serviço de transporte público coletivo quanto do uso indevido da infraestrutura cicloviária por motoristas.

Já a **longo prazo**, destacam-se os elementos de infraestrutura, incluindo a ampliação e conexão da infraestrutura cicloviária, a reestruturação dos pontos de parada (com abrigos mais confortáveis, seguros e inclusivos), e a incorporação de ônibus de baixa emissão. Vale destacar, porém, que a renovação da frota é urgente para garantir maior segurança e qualidade nos deslocamentos, conforme apontado em inúmeros depoimentos da população. Esta renovação pode se dar em etapas, primeiro focando no fortalecimento do transporte público coletivo (eventualmente com ônibus EURO VI ou tecnologias menos poluentes, que permitem uma renovação maior da frota a menor custo financeiro e de planejamento) e posteriormente na inclusão de novas tecnologias (como ônibus elétricos e a hidrogênio).

Ainda, é fundamental mencionar a necessidade de **integração metropolitana**. Considerando a realidade urbana conurbada da região metropolitana de Belém e a desarticulação entre os municípios, verifica-se uma alta sobreposição dos serviços públicos de transporte, reduzindo a eficiência e a qualidade dos serviços para a população. Além disso, as pessoas mais impactadas

pela falta de coordenação metropolitana são justamente as mais pobres, periféricas e que dependem mais do transporte público coletivo e da bicicleta.

Como passos futuros da cooperação entre a Prefeitura de Belém, a Área Metropolitana de Barcelona (AMB) e o **Projeto AcessoCidades**, sugere-se o trabalho nos seguintes eixos, durante o segundo semestre de 2023:

- Realização de trocas periódicas de experiências entre Belém e AMB, com foco no planejamento, gestão e operação do sistema de transporte público coletivo;
- 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

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.

BRITTEN, Nicky (2009). Entrevistas qualitativas. In: POPE, Catherine; MAYS, Nicholas. *Pesquisa qualitativa na atenção à saúde*. Porto Alegre: Artmed.

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.

ESCALANTE, S.; CIOCOLETTO, A., FONSECA, M., CASANOVAS, R., VALDIVIA, B. (2021) *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*. Caracas: CAF. Disponível em <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>

FBSP (2022) *Anuário Brasileiro de Segurança Pública*. Fórum Brasileiro de Segurança Pública. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/anuario-brasileiro-seguranca-publica/>

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.

LEMOS, L. et al (2017) Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? *Revista Transporte y Territorio*, 16, 68-92.

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) LGBTfobia 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.

PEREIRA, R., BRAGA, K., SERRA, B. & NADALIN, V. (2019) Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. Texto para discussão - IPEA, 2535.

PEREIRA, R., WARWAR, L., PARGA, J., BAZZO, J., BRAGA, K., HERSZENHUT, D. & SARAIVA, M. (2021) Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. Texto para discussão - IPEA, 2673.

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

PIZZOL, B., BITTENCOURT, T., LOGIODICE, P., FREIBERG, G., TOMASIELLO, D., BARBOZA, M. & GIANNOTTI, M. (2020) Desigualdades na oferta de infraestrutura cicloviária. *Nexo Políticas Públicas*.

PIZZOL, P., TOMASIELLO, D., VASCONCELOS, S., FORTES, L. GOMES, F. & GIANNOTTI, M. (2021) Priorizar o transporte ativo a pé! Nota técnica políticas públicas, cidades e desigualdades - CEM.

RESSEL, L. 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/nzznfzrCVv9FGXhwnGP07S/?lang=pt#>>. Acesso em: 09 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.

TRANSPORTE ATIVO E LABMOB (2018) *Pesquisa Nacional sobre mobilidade por bicicletas: perfil do ciclista brasileiro*. Disponível em: [http://transporteativo.org.br/ta/?page\\_id=102](http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=102)

TRANSPORTE ATIVO E LABMOB (2021) *Pesquisa Nacional sobre mobilidade por bicicletas: perfil do ciclista brasileiro*. Disponível em: <https://coletivoparaciclo.org/2022/03/11/pesquisa-perfil-ciclista-2021-resultados/>

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

# Apêndice

## A - Ficha de participação

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

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

### Você faz parte de alguma organização?

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

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

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

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

### Grau de instrução:

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

### Raça/Cor:

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela

- Indígena
- Prefiro não responder

**Gênero:**

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

**Orientação sexual:**

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

**Quantidade de filhos:**

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

**Bairro de residência:** Campo aberto

**Possui alguma deficiência?**

- Não
- Sim - Qual? \_\_\_\_\_

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

- Sim
- Não



## B - Termo de consentimento livre e esclarecido

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

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

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

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

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

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

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

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da especialista

-----  
Cidade e data da pesquisa

## C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

### 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 Belém?
    - 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 Belém?
    - 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)? Conseguem 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 Belém se...



## D - Materiais de comunicação



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

\*Participe de discussões sobre a redução de desigualdades na mobilidade urbana\*

A Prefeitura de Belém e a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB) convida a todas e todos para participar de grupos de discussão sobre mobilidade, gênero e raça, com o objetivo de coletar insumos para o planejamento de políticas de mobilidade urbana mais sustentáveis e equitativas.

Nos dias 17 e 18 serão realizados dois grupos (noite), focados em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e grupos LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos. Venha contribuir para a melhoria da mobilidade urbana de Belém!

Data: 17 e 18/04/2023

Horário: das 18h30 às 20h

Local: SEMOB | Av. Senador Lemos, 3153 (Shopping IT Center) 2º piso

Inscreva-se em <https://tinyurl.com/mobbelem>

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 Belém 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 da oficina intersetorial e participativa sobre desigualdades via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,

A Prefeitura de Belém, por meio da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB), 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 Belém, fomos selecionadas, junto a outras 10 cidades brasileiras, para um apoio técnico para o planejamento de políticas de mobilidade urbana sustentáveis.

Dada a importância da instituição X para a redução de desigualdades de mobilidade e acessibilidade urbana em Belém, gostaríamos de convidá-las/os a participar da oficina intersetorial e participativa para a apresentação do diagnóstico local de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero e a discussão de perspectivas para políticas públicas equitativas.

A oficina será realizada no dia 19 de abril de 2023, entre às 9h e 17h, na Federação do Comércio do Estado do Pará | Av. Assis de Vasconcelos, 359 - 8º andar - Campina.

Inscreva-se em <https://tinyurl.com/mobbelem>. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes.

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes e disponibilizados água, café e 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.

Contamos com a sua participação!

## Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Prefeitura de Belém/PA e Frente Nacional de Prefeitos convidam para o painel:



**ACESSO CIDADES**

**Políticas de mobilidade metropolitana mais equitativas e sustentáveis**

**18 de abril de 2023**  
**de 8h30 às 13h**

Local: Federação do Comércio do Estado do Pará (Av. Assis de Vasconcelos, 359 - 1º andar - Campina)

**Painel de Governança Metropolitana no Transporte Público**

Contribua na construção de políticas de mobilidade que atenda às demandas da população de Belém/PA.

**PROGRAMAÇÃO:**

- 8h30- Credenciamento
- 9h - Abertura
- 9h30 - Painel sobre governança metropolitana no Transporte Público
- 11h às 11h15 - Coffe Break
- 11h15 - Dinâmicas em grupo: desafios e ideias para a governança metropolitana de Belém
- 11h45 - Compartilhamento das discussões
- 13h - Encerramento

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



Realização:



Cofinanciamento:



## Ofício convite da oficina sobre governança metropolitana via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,

A Prefeitura de Belém, por meio da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB), 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 Belém, fomos selecionadas, junto a outras 10 cidades brasileiras, para um apoio técnico para o planejamento de políticas de mobilidade urbana sustentáveis.

Dada a importância da instituição X, gostaríamos de convidá-las/os a participar da oficina sobre Governança Metropolitana em Belém/PA, a ser realizada no dia 18 de abril de 2023, entre às 9h e 12h, na Federação do Comércio do Estado do Pará | Av. Assis de Vasconcelos, 359 - 8º andar - Campina. A oficina contará com a participação da Área Metropolitana de Barcelona, compartilhando a experiência catalã e terá como foco as discussões dos desafios e perspectivas para a gestão metropolitana e, em especial, do transporte. No período da tarde, também serão realizadas visitas técnicas pelos projetos estratégicos de mobilidade urbana de Belém, incluindo o BRT e os corredores fluviais.

Inscreva-se em <https://tinyurl.com/mobbelem>

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes e disponibilizados água, café e 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.

Contamos com a sua participação!



## Release para a mídia pré-evento

### Planejamento da mobilidade urbana de Belém contará com participação popular

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

Belém vai receber a primeira visita técnica presencial do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 17 a 20 de abril, a equipe técnica da associação de municípios estará na capital discutindo 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 do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade 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 Belém, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos tiveram início ainda em 2022. Representantes da Área Metropolitana de Barcelona (AMB), da Espanha, também contribuirão com o processo através de oficinas de boas práticas na gestão metropolitana do transporte.

A oficina será realizada no dia 19 de abril de 2023, entre às 9h e 17h, na Federação do Comércio do Estado do Pará | Av. Assis de Vasconcelos, 359 - 8º andar - Campina.

A programação completa pode ser encontrada no <https://tinyurl.com/agendabelem> e a inscrição para as atividades é feita via formulário no <https://tinyurl.com/mobbelem>

O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes e disponibilizados água, café e 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:



## E - Principais desafios na mobilidade urbana de Belém

Tema	Macro-problema	Desafio
Aspectos culturais e sociais	Descumprimento da legislação urbanística	Cumprimento das leis de uso do solo
		Não cumprimento das leis: código de postura não cumprido
	Descumprimento das normas de trânsito	Descumprimento das regras/falta de fiscalização: não uso do capacete e circulação nas calçadas e redes cicloviárias
		Não cumprimento das leis: falta de educação de ciclistas, motoristas e pedestres
	Falta de campanhas educativas	Falta de investimento em campanhas educativas
	Falta de sinalização viária	Efetivação de melhorias de sinalização de viária e conscientização de vias para melhor seguimento dos usuários
Sinalização viária		
Logística urbana	Desorganização das paradas de carga e descarga	Organizar as paradas de carga e descarga
Mobilidade a pé	Acessibilidade universal	Acessibilidade das calçadas
		Falta de sinalização sonora nas vias e coletivos para pessoas com deficiência
	Falta de iluminação pública	Falta de iluminação pública no bairro do Reduto
	Qualidade e conservação das calçadas e passarelas	Conservação das vias para segurança dos usuários
		Deficiência no uso das passarelas/Insegurança no uso das passarelas
		Falta de alinhamento das calçadas e mais pontos
Mobilidade por bicicleta	Falta de ciclovias e ciclofaixas	Ausência de rede cicloviária na periferia
		Como garantir a segurança de ciclistas em áreas com grandes movimentações
		Falta de ciclovias no Guamá
	Falta de elementos de apoio aos ciclistas	Falta de pontos de hidratação na ciclovia
	Falta de integração da rede cicloviária	Descontinuidade das ciclofaixas
		Falta integração das ciclofaixas no centro

	Falta de manutenção de ciclofaixas	Falta de manutenção das ciclofaixas
	Uso indevido das ciclofaixas	Ausência de fiscalização, que acarreta no uso indevido das faixas (exemplo: motociclistas e pedestres nas faixas) Ciclofaixas invadidas
Planejamento urbano e acessibilidade		Falta de planejamento urbano nas cidades
		Falta de planejamento urbano nas cidades para uma melhor implantação dos modais de transporte
	Planejamento urbano insuficiente ou inadequado	Pensar em uma cidade para pessoas Pensar no planejamento: expansão urbana desordenada
Segurança pessoal	Assédio sexual	Segurança: assédio
	Discriminação racial	Campanha de combate à discriminação racial entre os usuários
	Segurança pessoal	Segurança no transporte público Segurança: patrimonial
	Segurança viária	Segurança: viária
Transporte motorizado individual	Uso irregular dos pontos	Uso irregular dos pontos de mototáxi
Transporte público coletivo		Acessibilidade no transporte público
		Anti Capacitismo no transporte público
	Acessibilidade universal	Falta de atendimento à população com deficiência
	Ausência de paradas seletivas	Ausência de paradas seletivas
		Falta de atendimento na zona de expansão/periferia
	Falta de atendimento	Não atendimento à população das ilhas
		Capacitação dos operadores do transporte público contra discriminação racial
	Falta de capacitação de operadores	Qualificação ineficaz dos profissionais Sensibilidade com segurança no transporte coletivo
	Oferta: quantidade insuficiente	
	Frequência insuficiente	

	Transporte coletivo insuficiente
Gestão de transporte	Gestão de transporte público no município de Belém
Inadequação da frota	Ônibus sujos
	Renovação de frotas
Infraestrutura dos pontos de parada	Abrigos e paradas de ônibus sucateados
Integração modal	Ausência de integração do transporte público com transporte ciclovitário
	Falta de integração dos diversos modais
Política tarifária	Gratuidade para alunos de escola pública
	Revisão tarifária do transporte público
Segurança dos pontos de parada	Paradas de ônibus sem segurança
Superlotação dos ônibus	Falta de organização do transporte do Combu
	Superlotação dos ônibus

## F - Ideias para a mobilidade urbana de Belém

Prazo	Tema	Macro-ideias	Ideias	
Curto	Aspectos culturais e sociais	Promoção de campanhas educativas: segurança da mulher, etarismo e trânsito	Campanha de divulgação e conscientização sobre mobilidade, principalmente leis relacionadas à segurança da mulher	
			Comunicação - educação no trânsito	
			Promover campanhas sobre etarismo	
			Promover campanhas de conscientização no trânsito	
	Gestão do transporte	Atualização do regulamento do transporte	Atualização do regulamento de transporte	
			Grupos de estudo para tratar sobre a mobilidade na cidade	
			Criação de comissão multidisciplinar para tratar da revisão do sistema de transporte com representatividade e participação popular	
	Mobilidade por bicicleta	Criação de incentivos para o uso da bicicleta	Incentivos para uso e circulação de ciclistas e bicicletas em Belém	
			Implantação de sistema de bicicletas compartilhadas	Sistema de compartilhamento de bicicletas
	Transporte motorizado individual	Implantação do estacionamento rotativo	Implantação de zona azul	
	Transporte público coletivo	Capacitação de operadores e agentes de transporte e trânsito	Incorporação de ônibus de baixa emissão	Ônibus elétrico
			Planejamento e regulamentação do transporte hidroviário	Credenciamento dos operadores das embarcações de pequeno porte
			Promoção da intermodalidade	Planejar transporte intermodal
			Reestruturação do sistema (tronco-alimentado)	Implantação do tronco alimentada para o BRT
				Redefinição de linhas de ônibus
Medio	Mobilidade	Recuperação de calçadas e	Recuperação da infraestrutura e	



	a pé	travessias	manutenção para melhorar circulação a pé
	Mobilidade por bicicleta	Ampliação da infraestrutura cicloviária (rede, estacionamentos e elementos de apoio)	Ampliação da infraestrutura cicloviária (incluindo paraciclo e bicicletário)
		Fiscalização do uso da infraestrutura cicloviária existente	Manutenção e fiscalização dos órgãos responsáveis pelas ciclovias e ciclofaixas
		Implantação de sistema de bicicletas compartilhadas	Bicicletas compartilhadas e eficientes não só em pontos turísticos mas também na periferia
	Transporte motorizado individual	Conservação viária	Saneamento das ruas para reduzir sinistros
		Implantação de uma sala de situação	Criação de sala de situação para fiscalização e monitoramento de circulação
	Transporte público coletivo	Incorporação de ônibus de baixa emissão	Implementação de veículos sustentáveis elétricos
		Planejamento e regulamentação do transporte hidroviário	Estudo de viabilidade dos postos e terminais hidroviários na cidade
		Reestruturação dos pontos de parada	Recuperação de abrigos de ponto de ônibus
Longo	Mobilidade por bicicleta	Ampliação da infraestrutura cicloviária (rede, estacionamentos e elementos de apoio)	Aumentar a rede cicloviárias
			Ampliação da malha cicloviária para atingir áreas periféricas da cidade
	Transporte público coletivo	Adoção de fontes de recursos extratarifárias	Definir uma forma de desonerar ou subsidiar o sistema de transporte
			Ônibus elétricos e corredores verdes para esses ônibus
		Incorporação de ônibus de baixa emissão	Emprego de outras fontes energéticas para abastecimento dos ônibus
	Integração metropolitana	Integrar o sistema BRT Belém ao BRT Metropolitano	
	Reestruturação dos pontos de parada	Reestruturação das paradas de ônibus e padronização (metropolitana) dos abrigos	

