



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

Etapa qualitativa

Manaus/AM



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 Manaus

Paulo Henrique Martins | Presidente do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU)

Alexandre Frederico | Vice-presidente de Transporte

Cleia Moreira | Procuradoria jurídica

Ednalva Osman Alfaia | Engenharia de transportes

Jonas Oliveira de Moura | Diretoria de transportes urbanos

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

Sumário

Introdução	3
1. Pesquisas de satisfação, entrevistas e grupos focais	5
1.1 Objetivos e metodologia	5
1.2 Recrutamento e seleção	6
1.3 Participantes	7
Pesquisa de satisfação	7
Entrevistas em estações e terminais	8
Grupo focal	9
1.4 Roteiro	10
1.5 Realização	12
1.6 Destaques e principais resultados	13
1.6.1 Perfil de uso	13
1.6.2 Satisfação geral	15
1.6.3 Conforto dos pontos de ônibus e terminais	19
1.6.4 Gasto com o transporte	21
2 Oficina intersetorial e participativa	24
2.1 Objetivos e metodologia	24
3.2 Recrutamento e seleção	24
3.3 Participantes	25
3.4 Roteiro	27
3.5 Realização	29
3.6 Destaques e principais resultados	30
3.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Manaus	30
3.6.2 Segurança contra assaltos no transporte público	32
3.6.3 Protocolo contra a violência de gênero no transporte público	32
3.6.4 Disponibilidade de transporte e acesso ao trabalho e lazer	33
3.6.5 Políticas tarifárias	34
Considerações finais	35
Referências	37
Apêndice	40
A - Ficha de participação	40
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	42
C - Questionário da pesquisa de satisfação	43
D - Roteiro base dos grupos focais	47
E - Materiais de comunicação	52
F - Principais desafios na mobilidade urbana de Manaus	58

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 Manaus/AM, 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 Manaus/AM foram realizadas entre os dias 03 e 06 de julho de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas atividades de **pesquisa de satisfação com pessoas usuárias do transporte público coletivo, entrevistas semi-estruturadas com mulheres nos terminais e estações de ônibus, e grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça**. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Manaus em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade.

Este relatório sistematiza as percepções coletadas e discussões realizadas em duas seções principais, sendo: i) Pesquisas de satisfação, entrevistas e grupos focais; ii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndice.

1. Pesquisas de satisfação, entrevistas e grupos focais

1.1 Objetivos e metodologia

A qualidade de um serviço é percebida de forma diferente para cada pessoa que o utiliza. No transporte público coletivo, fatores como disponibilidade, segurança, conforto, confiabilidade, entre outros aspectos, têm pesos e avaliações variáveis de acordo com o contexto de prestação do serviço, bem como as características individuais de cada passageiro. Para avaliar a satisfação das pessoas com o serviço de transporte público coletivo, foi aplicada a pesquisa QualiÔnibus, desenvolvida pela WRI (2019) e já aplicada em diversas cidades brasileiras. A partir do formulário base, foram realizadas pequenas adaptações para melhor incorporar os enfoques de classe, raça e gênero.

Além disso, complementarmente, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com algumas pessoas nos terminais e estações de transporte público de Manaus, de forma a aprofundar os resultados obtidos por meio dos questionários estruturados.

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

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

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

O grupo focal foi conduzido por Tainá Bittencourt, especialista nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

1.2 Recrutamento e seleção

Para a pesquisa de satisfação, foram selecionadas 16 linhas com maior demanda no sistema de transporte público convencional de Manaus e que concentram cerca de um quarto da demanda diária de passageiros. A pesquisa foi realizada em dois dias/turnos, abrangendo períodos de pico e entrepico, conforme a Tabela 01.

Tabela 01: Número de questionários previstos e aplicados para cada linha selecionada

Linha	Passageiros/dia	Número de questionários previstos	Número de questionários aplicados	Número de pesquisadores	Dia	Horário
640	10424	36	37	2	10/07/2023	16h - 20h
418	8658	30	29	2	10/07/2023	16h - 20h
678	7826	28	26	2	10/07/2023	16h - 20h
550	5962	20	20	1	10/07/2023	16h - 20h
448	5766	20	20	1	10/07/2023	16h - 20h
542	5720	19	16	1	10/07/2023	16h - 20h
560	5720	19	19	1	10/07/2023	16h - 20h
450	9096	32	31	2	11/07/2023	7h - 12h
676	7528	25	25	1	11/07/2023	7h - 12h
652	7454	24	24	1	11/07/2023	7h - 12h
358	6647	23	14	1	11/07/2023	7h - 12h
356	6536	22	22	1	11/07/2023	7h - 12h
315	6423	22	21	1	11/07/2023	7h - 12h
455	6282	21	21	1	11/07/2023	7h - 12h
443	6206	21	21	1	11/07/2023	7h - 12h
650	5609	18	18	1	11/07/2023	7h - 12h
Total	111857	380	364	20		

As pessoas entrevistadas por meio dos questionários estruturados foram selecionadas aleatoriamente dentro dos ônibus, respeitando-se a paridade de gênero. No caso das entrevistas semi-estruturadas, realizadas em terminais e estações, optou-se pela seleção exclusiva de mulheres, tendo em vista o enfoque do estudo.

O convite das pessoas para compor os grupos focais foi feito pela Prefeitura de Manaus via ofícios-convite e contato via Whatsapp, tendo como foco membros de movimentos sociais e representantes de associações de moradores, coletivos ou organizações da sociedade civil com atuação e debate acerca dos temas tratados transversalmente pelo projeto. Além disso, as atividades foram divulgadas na imprensa local, convidando a todas e todos para participarem. Previamente à realização das discussões, foi solicitado a todas as pessoas participantes o preenchimento de uma ficha de participação (ver Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. Além disso, todas e todos assinaram o (TCLE) (ver Apêndice B), em que concordaram com a realização da pesquisa.

1.3 Participantes

Pesquisa de satisfação

Ao todo, 364 pessoas usuárias do transporte público coletivo foram entrevistadas, de acordo com o perfil mostrado nas tabelas 02, 03 e 04. Mulheres são uma pequena maioria entre as pessoas entrevistadas (51,4%). Entre elas e também entre os homens, a maioria absoluta das pessoas se autodeclararam pardas (76,4%), seguida por brancas (11,0%) e pretas (9,34%). Pessoas autodeclaradas amarelas (1,10%) e indígenas (0,275%) formaram apenas uma pequena porcentagem das pessoas entrevistadas.

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

	Parda	Preta	Branca	Amarela	Indígena	Prefiro não responder	Total
Feminino	143	15	24	2	1	2	51,4%
Masculino	128	18	16	2	-	5	46,4%
Prefiro não responder	7	1	-	-	-	-	2,20%
Total	76,4%	9,34%	11,0%	1,10%	0,275%	1,92%	

Fonte: elaboração própria.

Verifica-se que a maior parte das pessoas possui ensino médio completo (43,1%) ou incompleto (15,9%). Pessoas com ensino superior completo ou pós-graduação são apenas 6,6% das pessoas entrevistadas, enquanto pessoas com ensino fundamental completo ou incompleto formam 23,6%, indicando uma tendência de utilização do transporte público coletivo por pessoas com níveis médios ou baixos de escolaridade. No entanto, percebe-se maior representação feminina entre os níveis mais altos de escolaridade utilizando o transporte público coletivo, enquanto os homens são mais representados entre os níveis mais baixos.

Também observa-se diferenças de gênero em relação à ocupação das pessoas entrevistadas. A maioria são funcionários de empresas privadas (47%), seguido por profissionais autônomos (20,4%), este último com maior representação masculina. Ao contrário, as ocupações de donas(os) de casa e trabalhadores domésticos são formadas majoritariamente por mulheres.

Em relação à idade, a maioria das pessoas possui entre 25 e 45 anos (47,8%), seguida por jovens de até 24 anos (19,0%) e adultos entre 45 e 54 anos (18,1%). Pessoas mais velhas, entre 55 e 64 anos são 9,07% e idosos maiores de 65 anos são 6,04%. A maioria das pessoas entrevistadas declarou não possuir automóvel (62,1%), 31,6% declarou que alguém da família possui um

automóvel e apenas 4,40% declarou possuir um automóvel próprio, sem diferenças significativas de acordo com raça e gênero.

Tabela 03: Distribuição das pessoas entrevistadas por escolaridade e gênero/sexo

	Feminino	Masculino	Prefiro não responder	Total
Analfabeto	1	-	-	0,28%
Ensino fundamental incompleto	16	22	2	11,0%
Ensino fundamental completo	23	23	-	12,6%
Ensino médio incompleto	21	37	-	15,9%
Ensino médio completo	86	65	6	43,1%
Ensino superior incompleto	24	14	-	10,4%
Ensino superior completo	13	8	-	5,77%
Pós-Graduação	3	-	-	0,83%
Total	51,4%	46,4%	2,20%	

Fonte: elaboração própria.

Tabela 04: Distribuição das pessoas entrevistadas por escolaridade e gênero/sexo

	Feminino	Masculino	Prefiro não responder	Total
Funcionário de empresa privada	90	75	6	47,0%
Profissional autônomo / Conta própria	24	50	-	20,4%
Estudante	17	16	-	9,07%
Aposentado	11	16	-	7,42%
Dona ou dono de casa	24	2	-	7,14%
Funcionário público	13	4	-	4,67%
Trabalhador doméstico	7	-	2	2,47%
Desempregado/Desocupado	1	4	-	1,37%
Total	51,4%	46,4%	2,20%	

Fonte: elaboração própria.

Entrevistas em estações e terminais

Seis pessoas foram entrevistadas em estações e terminais, todas elas são mulheres sem nível superior, sendo 5 da cor negra e uma branca.

Grupo focal

Ao todo, 16 pessoas participaram do grupo focal realizado em Manaus, como mostrado nas Tabelas 05 e 06. A idade média do grupo é 43 anos, com o predomínio de mulheres cis (60%) e pessoas negras (93,7%), com acesso ao nível superior de ensino (50% completo e 12,50% incompleto). Quanto à orientação sexual, a maioria se declara heterossexual (50%), enquanto 18,7% se declara homossexual e 6,2% bissexual. O perfil atingido tem aderência, em parte, ao público esperado – mulheres e pessoas negras. Observa-se um viés indesejado em relação à escolaridade, o que pode ser explicado pelos grupos focais incluírem, em geral, pessoas que já debatem o tema e com recursos financeiros e de tempo para se deslocar e participar da atividade.

Tabela 05: Distribuição das pessoas que participaram do grupo focal, por gênero e raça.

Gênero	Branca	Parda	Preta	Total geral
Homem Cis	1	2	1	4
Mulher Cis	-	4	2	6
Prefiro não responder	-	6	-	6
Total	1	12	3	16

Fonte: elaboração própria.

Tabela 06: Distribuição das pessoas que participaram do grupo focal, por escolaridade

Escolaridade	Mulheres	Homens	Total
Fundamental incompleto	-	1	1
Ensino Médio incompleto	1	-	1
Ensino Médio completo	2	-	2
Superior incompleto	1	1	2
Superior completo	5	3	8
Prefiro não responder	1	1	2
Total	10	6	16

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas no grupo focal:

- Associação Comunitária América do Sul
- Associação de Luta por Moradia
- Casa Miga
- Instituto Borboletas Azuis
- Instituto Ganga Zumba
- Instituto Nacional Afro Origem
- Jamal Associação Islâmica Humanitária
- Movimento de Mulheres por Moradias Orquídeas
- Secretaria Municipal da Mulher, Assistência Social e Cidadania

1.4 Roteiro

O questionário da pesquisa foi definido tendo como base a Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus (WRI, 2019), com adaptações. O roteiro é formado por um módulo básico e por módulos detalhados, além de uma seção específica para a coleta de dados pessoais. O Quadro 01 abaixo resume esses elementos. O questionário completo pode ser conferido no Apêndice C.

Quadro 01: Resumo dos módulos e seções incluídos no questionário

Módulo	Seções	Temas
Básico	Perfil de uso	Frequência, finalidade, horários e duração da utilização
	Satisfação geral	Acesso, disponibilidade, rapidez, confiabilidade, integração, conforto, atendimento, segurança, exposição e pagamento
Detalhado	Conforto dos pontos de ônibus	Iluminação, limpeza, proteção, lotação, conservação, informações e segurança
	Conforto dos terminais	Iluminação, limpeza, ventilação, proteção, lotação, conservação, informações, circulação e segurança
	Gasto com transporte	Forma de pagamento e satisfação em relação ao valor, à distância, à qualidade e à renda
Informações pessoais	Perfil dos clientes	Idade, gênero, raça, escolaridade, ocupação, uso da internet e posse de automóvel

As entrevistas semi-estruturadas nos terminais e estações seguiu o roteiro base mostrado no Quadro 02, sendo adaptado conforme as respostas das pessoas entrevistadas.

Quadro 02: Resumo dos eixos e perguntas incluídos nas entrevistas semi-estruturadas

Eixo	Perguntas
Mobilidade cotidiana	Você poderia falar um pouco do seu dia? Como você chegou até aqui? E na volta, como você normalmente faz? Que horas mais ou menos você realiza seus deslocamentos? Você faz esses trajetos todos os dias? Você acompanha alguém no seu dia a dia?
	Em que bairro você mora? É fácil chegar até o ponto de ônibus?
Mobilidade ocasional	E nos deslocamentos ocasionais, como ir ao médico, ou a compras, como você se desloca?

Qualidade	Você considera que o transporte público é bom? Quais os principais problemas?
Segurança	Você se sente segura/o no ponto de ônibus? E dentro do ônibus? Em relação a roubos/furtos? E em relação ao assédio/importunação sexual?
Tarifa	E quanto a tarifa, você tem algum auxílio do seu empregador ou familiar? Você considera o preço da tarifa caro? Você deixa de fazer alguma atividade por causa do preço da tarifa?
Alternativas	Se você pudesse, você se deslocaria de outra forma? Como? Por que?

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

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

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

1.5 Realização

Os questionários estruturados foram aplicados por 10 pesquisadores treinados e com experiência em pesquisas com pessoas usuárias nos seguintes dias/horários:

- 10/07/2023, das 16h às 20h
- 11/07/2023, das 7h às 13h

Enquanto isso, outra pesquisadora realizou as entrevistas semi-estruturadas nas estações e terminais.

Foto 01: Treinamento e aplicação da pesquisa de satisfação



Fonte: Prefeitura de Manaus (2023)

O grupo focal foi realizado no dia 11 de julho de 2023 (terça-feira), das 18h30 às 20h, no Casarão da Inovação Cassina¹.

Foto 02: Grupo Focal realizado em 11/07/2023



Fonte: Prefeitura de Manaus (2023)

¹ Praça Dom Pedro II, na esquina entre a R. Bernardo Ramos e a R. Gov. Vitério - Centro, Manaus - AM, 69036-110

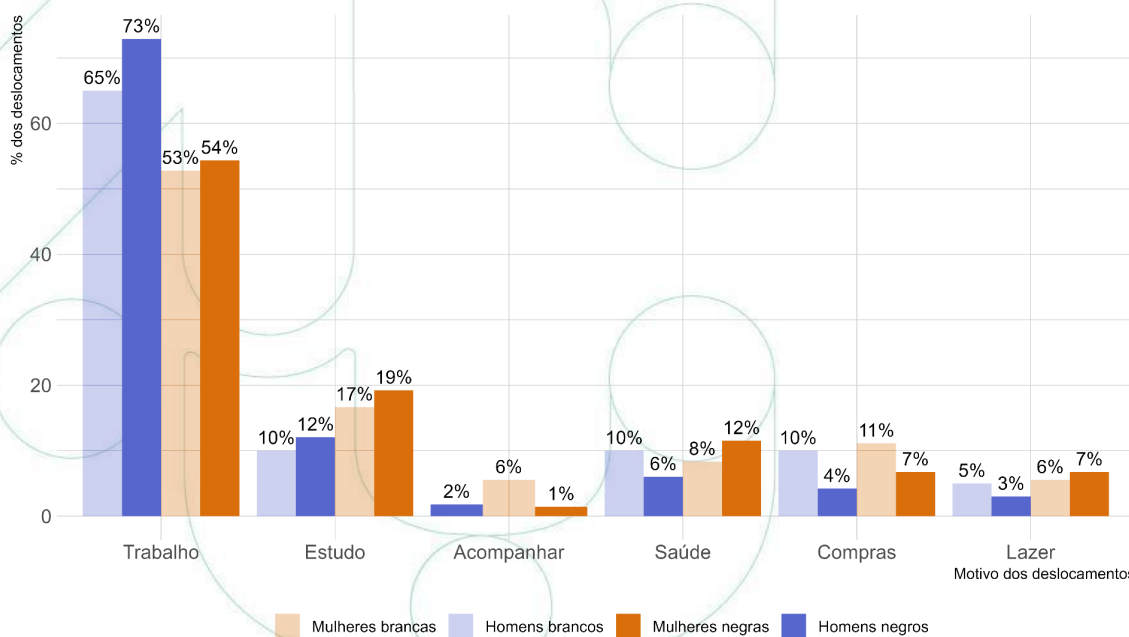
1.6 Destaques e principais resultados

1.6.1 Perfil de uso

A maioria das pessoas utiliza o transporte público coletivo cotidianamente, pelo menos 5 vezes na semana (76,2%), ou entre 3 e 4 vezes na semana (15,2%), com pequena variação de acordo com raça, gênero e escolaridade. Passageiros ocasionais, que utilizam o sistema de transporte público coletivo menos de 2 vezes por semana, são menos de 8%.

Grande parte destes deslocamentos são realizados com motivo trabalho (61,9%), seguido por estudo (15,8%) e saúde (9,1%). No entanto, se o trabalho é o principal motivador dos deslocamentos cotidianos para todas as pessoas, verifica-se uma diferença significativa entre homens e mulheres. Como mostra o Gráfico 01, uma porcentagem menor das viagens das mulheres são ao trabalho, se comparadas aos homens, sendo suas viagens mais distribuídas entre estudo saúde, compras, lazer e também para acompanhar outras pessoas.

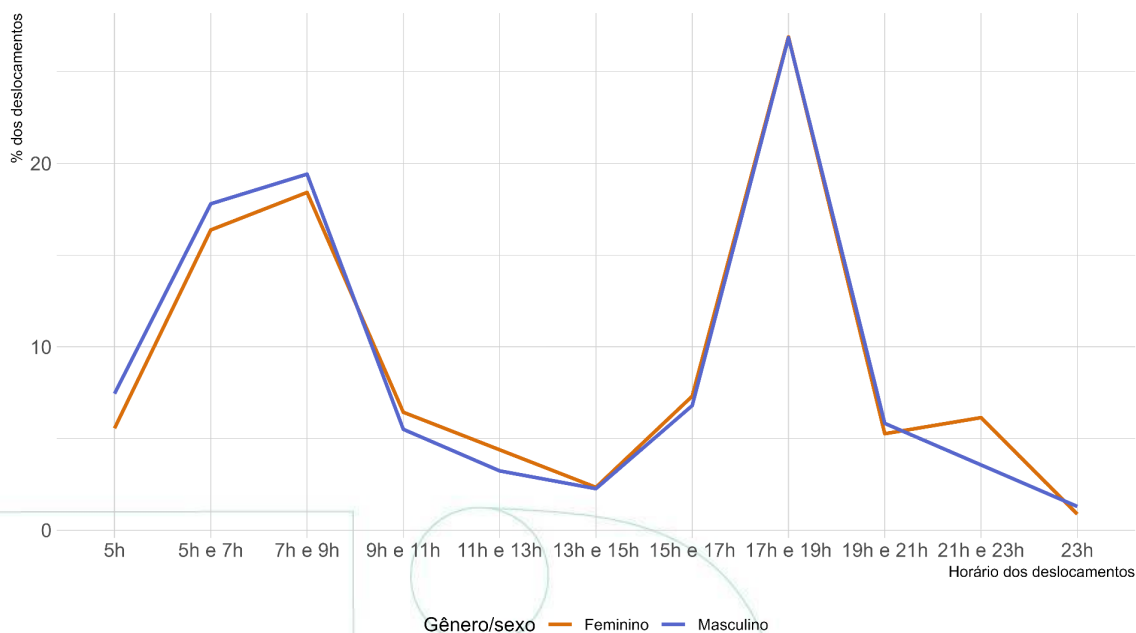
Gráfico 01: Motivos de viagem das pessoas usuárias do transporte público, por gênero/sexo e raça/cor



Fonte: elaboração própria.

Por conta dessa maior diversidade de motivos de viagens, as viagens das mulheres também tendem a ser mais distribuídas ao longo do dia, sendo relativamente menos concentradas nas horas de pico. Em Manaus, essa diferença é pouco significativa, porém, é interessante notar, no Gráfico 02, uma maior proporção de deslocamentos femininos à noite, entre às 21h e 23h. Considerando que esse é o período usualmente considerado menos inseguro pelas mulheres, é preciso atentar especialmente para os aspectos de iluminação das paradas, estações e terminais, bem como da frequência dos serviços no período noturno.

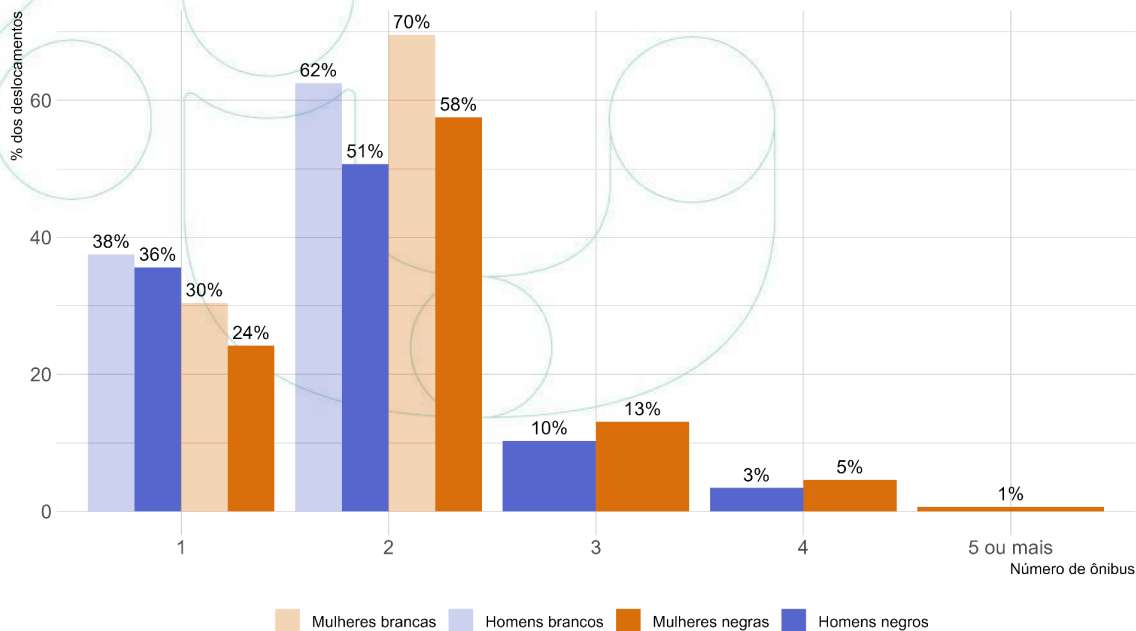
Gráfico 02: Horários de viagem das pessoas usuárias do transporte público, por gênero/sexo



Fonte: elaboração própria.

As mulheres e especialmente as mulheres negras são também aquelas que realizam mais baldeações e pegam mais ônibus para chegar aos seus destinos mais frequentes, como mostra o Gráfico 03.

Gráfico 03: Número de embarques das pessoas usuárias do transporte público, por gênero/sexo e raça/cor

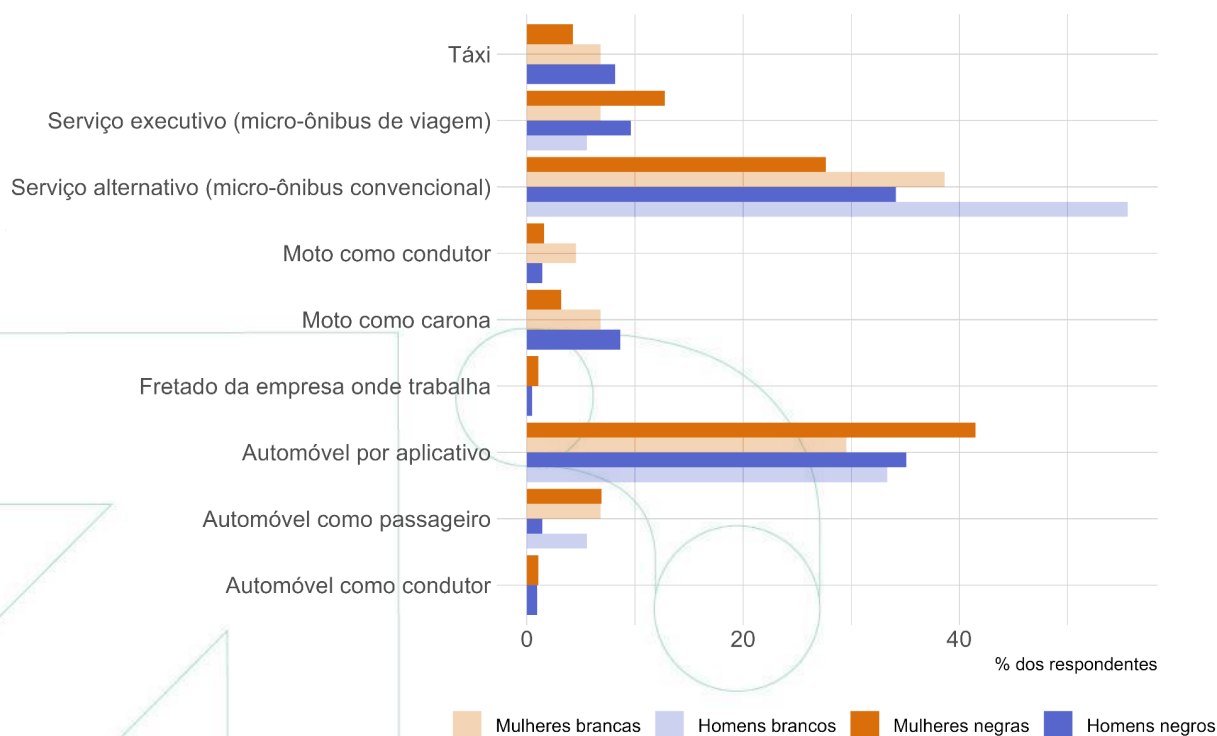


Fonte: elaboração própria.

Por fim, como mostra o Gráfico 04, além de caminhar (até e desde os pontos de parada) e utilizar o transporte público coletivo, as pessoas utilizam sobretudo automóveis por aplicativo (Uber, 99,

etc.) – especialmente as mulheres – e o serviço alternativo (ou amarelinhos) – especialmente os homens – nos seus deslocamentos cotidianos.

Gráfico 04: Modos de transporte além do ônibus das pessoas usuárias do transporte público, por gênero/sexo e raça/cor



Fonte: elaboração própria.

Isso parece ser reforçado por pelo menos uma das entrevistadas no Terminal T2 em Manaus. Apesar de ir ao trabalho sempre de ônibus, à noite ela prefere ir de moto-Uber, especialmente em razão da segurança. No entanto, recusa a utilização do transporte alternativo.

Quando é a noite, quando ele não vem me pegar, eu não vou de ônibus, eu volto de ou moto ou vou de Uber. Não volto de ônibus por causa de assalto. É 15 reais de moto (...) Eu não uso [transporte alternativo]. Aquilo nem deveria existir. É sujo, é nojento, eles são mal educados. Eles ficam correndo igual um louco, a prefeitura não olha pra isso. E muitas vezes, você vê, eles não são nem habilitados. Entendeu?

1.6.2 Satisfação geral

De fato, segurança contra roubos, juntamente com lotação dos ônibus e segurança contra assédios ou importunação sexual no transporte público coletivo, são os aspectos de maior insatisfação das pessoas que utilizam o serviço. Numa escala de 1 (muito insatisfeito) a 5 (muito satisfeito), estes elementos receberam as notas médias de 1,89, 2,15 e 2,34, respectivamente.

Tabela 07: Nota média de satisfação das pessoas usuárias do transporte público, por aspecto

Aspecto	Média
Segurança contra roubos	1,89
Lotação dos ônibus	2,15
Segurança contra assédios	2,34
Ruído e poluição	2,46
Disponibilidade nos fins de semana	2,47
Segurança contra injúrias	2,59
Conforto nos ônibus	2,59
Disponibilidade à noite	2,74
Sinistros	2,75

Aspecto	Média
Informação	2,81
Disponibilidade durante a semana	2,94
Confiabilidade	2,95
Rapidez	3,03
Acesso	3,04
Integração	3,08
Pagamento	3,25
Atendimento	3,26

De fato, as pessoas que se declaram insatisfeitas ou muito insatisfeitas com a segurança contra roubos somam 69%, o que é reforçado pelos depoimentos coletados nas estações e terminais, bem como durante o grupo focal realizado. As ocorrências variam em termos de nível de violência adotado pelos bandidos, bem como o local de ocorrência – tanto no caminho da origem/destino ao ponto de parada, bem como dentro dos ônibus –, mas têm em comum o foco em bolsas e celulares das pessoas usuárias do sistema de transporte público coletivo.

É. Se tu não é assaltado na ida, mas na volta, com certeza. Dentro do ônibus. Celular, o que tiver. De preferência a gente quer o celular, né?

É longe [o ponto de ônibus da casa] e por esse motivo eu não ando com o celular por causa de assalto. Quando eu chegar em casa é que eu vou ligar. Como eu trabalho com telefone corporativo, por lá eu consigo na hora do almoço falar com meu esposo. Só isso. Aconteceu várias vezes [assaltos] antes de eu tomar essa decisão de andar sem o celular. Na parada, micro-ônibus, ônibus, todos os lados. Todos os lugares são perigosos.

Na minha casa é um pouco longe [o ponto de parada], porque eu tenho que subir uma ladeira pra poder pegar o ônibus. É assim, é arriscado, né? Assim, de tu passar por um assalto, na hora que tu for subindo a ladeira pra te pegar o ônibus

A questão da insegurança, eu fui assaltada. Eu nunca na vida tinha levado uma arma na cabeça, como era no alternativo. E não foi numa distância muito longa, não. Eu peguei o ônibus, sentido centro-bairro, na frente do milênio, do lado de lá. Dois caras entraram. Quando nós passamos pelo viaduto ali, depois do Amazonas Shopping, ficou escuro. E eu estava no telefone, quando vi as luzes apagadas, aí eu pensei... E quando eu olho, eram dois homens, e eu estava sentada

atrás do motorista. É uma sensação, para quem nunca passou, eu não desejo isso para ninguém, porque é uma sensação horrível. Você ser... E tudo por causa de um telefone.

Eu trabalhei 32 anos de gari. Eu trabalhava com 40 pessoas. Nós andávamos era a pé. Nós pegávamos da Ponta Negra para Constantino, do Coroadó para o Japiim... Mas uma vez eu peguei duas fardas, botei na bolsa e peguei o ônibus para ir para casa, porque eu morava na Zona Leste. Quando eu estava na metade da viagem, os assaltantes entraram no ônibus e levaram a minha bolsa com todas as fardas. Eu tive que pagar as fardas. Não tinha nada na bolsa. Eles botaram a arma na minha cabeça.

Além disso, diversos depoimentos também reforçam a insatisfação com a lotação nos ônibus nos horários de pico, especialmente no final da tarde, quando os ônibus sentido centro-bairro já chegam cheios nas estações. Além de reduzir o conforto durante as viagens, a oferta insuficiente frente à demanda faz com que os tempos de viagem também aumentem, tendo em vista que muitas pessoas têm que esperar a passagem de ônibus um pouco mais vazios para poder embarcar.

Eu pego dois ônibus, eu pego o sentido bairro, de lá pra cá e daqui eu pego outro. Só que é mais difícil aqui, porque o ônibus já vem lotado, já direto do centro. Então daqui pra ir pra casa é mais complicadinho. (...) Não tem ar-condicionado e aí vai todo mundo lotado, às vezes eu não consigo nem entrar. Então eu tenho que esperar, às vezes, sair daqui às 6, 7, 8 horas da noite pra pegar outro ônibus e ir pro bairro.

A superlotação nos ônibus ou o contrário, ônibus muito vazios, bem como a falta de iluminação adequada nos pontos de parada aumentam a percepção de insegurança no transporte público coletivo, especialmente entre as mulheres. Além do medo de assaltos, elas enfrentam casos frequentes de assédio no transporte público coletivo. Não por acaso, 49% das pessoas que utilizam o serviço declaram-se insatisfeitas ou muito insatisfeitas com a segurança contra o assédio no ônibus, no ponto de parada e no acesso ao sistema. As violências incluem olhares, gestos, toques e intimidações, muitas vezes já naturalizadas pelas mulheres. Nas entrevistas, não era raro as mulheres declararem não ter sofrido assédio no transporte público coletivo, mas narrarem experiências que se constituem como tal.

[No trajeto de casa até o ponto] tem umas partes que são bem escuras, entendeu? Se eu saio daqui pra pegar o ônibus das 6 e meia, chego às 7 horas, e onde eu desço é muito escuro, não tem iluminação. Quer ver? Só fica eu, o motorista e o cobrador, porque moro no final, então fica muito ruim pra eu descer (...) Ainda mais nesse horário. Então eu tento chegar o mais cedo possível aqui pra pegar pelo menos os dois primeiros ônibus que passam mais ou menos. [Medo] de ladrão, de entrar alguém, entendeu? Sei lá, do ônibus pregar. Pregou tem que descer, aí tem que esperar o outro passar. Fica aí esperando o outro até aparecer um outro ônibus que você possa pegar.

A gente sofre isso todo dia, até olhar, uma mão de leve, entendeu? A gente sofre isso todo dia.

Eu mesma, várias vezes, fui assediada. Uma vez eu estava no ônibus lotado. Aí eu senti alguma coisa, mas eu pensei que fosse a bolsa de uma mulher. Era um cara. Eu juro, eu fiquei tão indignada que eu virei e falei assim mesmo: “quando o senhor gozar, me avise”. A vontade foi de dar um tapa na cara. E tinha uma parada ali na frente, que foi quando ele desceu. Porque se ele não tivesse descido, tinha homens que já queriam pegá-lo. Então, assim, é horrível, sabe? Passando o braço nos seus seios, esfregando aqui, tentando pegar ali.

(...) a gente passa por assalto, às vezes tem assédio, tem homem que às vezes quer fazer coisas que não agradam a mulher. A gente não se sente segura. Eu não passei por isso [assédio], mas às vezes o ônibus não vai nem lotado, aí os homens ficam se esfregando na gente. Eu acho que isso não é bom. Quando isso aconteceu, eu falei pro rapaz, eu falei pra ele: “você não vai parar de se esfregar em mim não?”, porque o ônibus está vazio, não estava cheio. E ele saiu, saiu rapidinho, desceu na próxima parada.

Acho que não só eu como qualquer outra pessoa pode fazer [uma denúncia]. Mas a gente fica com medo, fica meio receosa, ainda mais dentro do ônibus. Às vezes eu acho que a gente fica sem saber o que fazer, aconteceu e vamos deixar pra lá. E já aconteceu comigo, já sentar dentro do ônibus, do homem passar a mão e eu falar: “vou descer aqui porque aqui é minha parada e deixar pra lá, já foi”. Ou mesmo a gente não falar pro motorista nem pro cobrador, porque eu sofro, não sei... Acontece da nossa parte, a gente fica vulnerável com medo. Às vezes a pessoa já vai descer, vai descer depois ou já desceu, entendeu? A gente acaba deixando pra lá, “não vou ligar, não vou me importar, foi rapidinho, o pessoal passou a mão, pediu desculpa, ou ele não pediu desculpa, mas passou a mão e já tá, vou deixar pra lá”

O medo acaba então por limitar ou condicionar a mobilidade das mulheres, que preferem viajar por outros modos de transporte, mesmo que mais caros – especialmente em horários noturnos, percebidos como mais inseguros – ou viajar acompanhadas de outras pessoas, tanto nas viagens por ônibus quanto por aplicativos.

Quando é a noite, quando ele não vem me pegar, eu não vou de ônibus, eu volto de ou moto ou vou de Uber. Não volto de ônibus por causa de assalto. É 15 reais de moto.

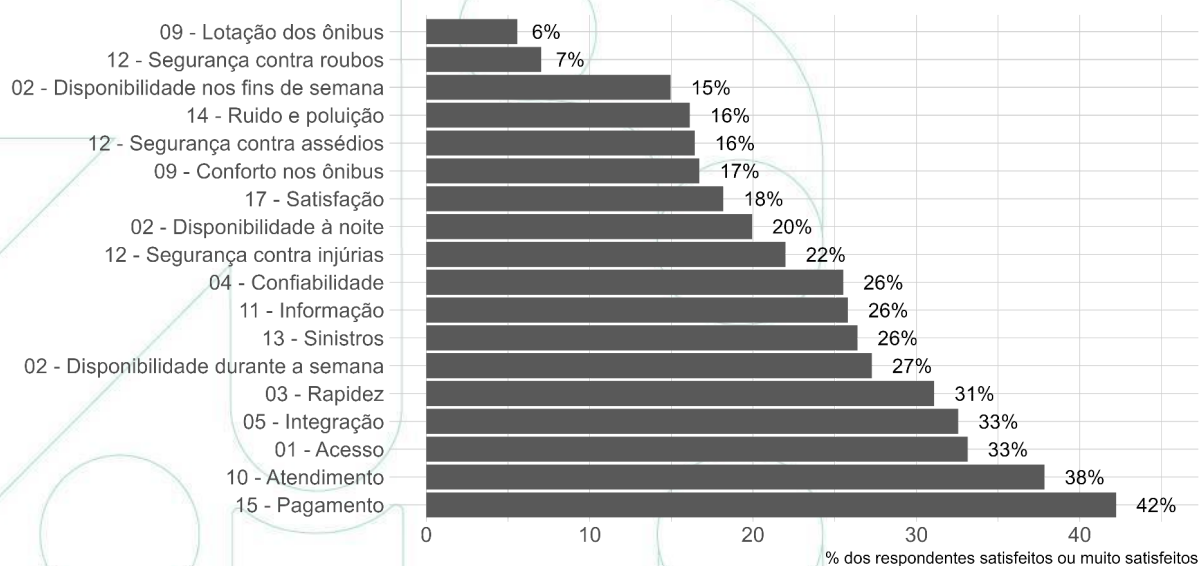
Depende de quem for, mas basicamente quando minhas filhas ou alguém pede, aí eu acompanho no aplicativo. Quando alguém se sente inseguro, mesmo. Quando eu peço para alguém, também.

Eu também tenho medo de assédio, com a minha filha. Então acaba que eu fico conversando com ela, tanto dentro do ônibus, quanto dentro dos aplicativos. Eu peço pra ela colocar minha voz alta, pra dizer que eu tô acompanhando. Pra pessoa que tá lá ouvir. Então tem tudo isso,

também se sente insegura de fazer esse trajeto, sendo mulher e tudo. Porque o que a gente mais vê nos noticiários é essa questão do assédio, do assalto. E aí como mãe, a gente fica muito tensa nesse deslocamento.

Em contrapartida, o atendimento aos passageiros e as formas de pagamento são os dois aspectos de melhor avaliação pelas pessoas usuárias, recebendo notas acima da média. Dentre as pessoas respondentes, como mostra o Gráfico 05, 42% estão satisfeitas ou muito satisfeitas com as formas de pagamento e 38% com o atendimento aos passageiros. Esse resultado acompanha outras cidades, como Fortaleza e Porto Alegre, que também aplicaram a pesquisa com a mesma metodologia.

Gráfico 05: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público satisfeitas e muito satisfeitas com o serviço, por aspecto



Fonte: elaboração própria.

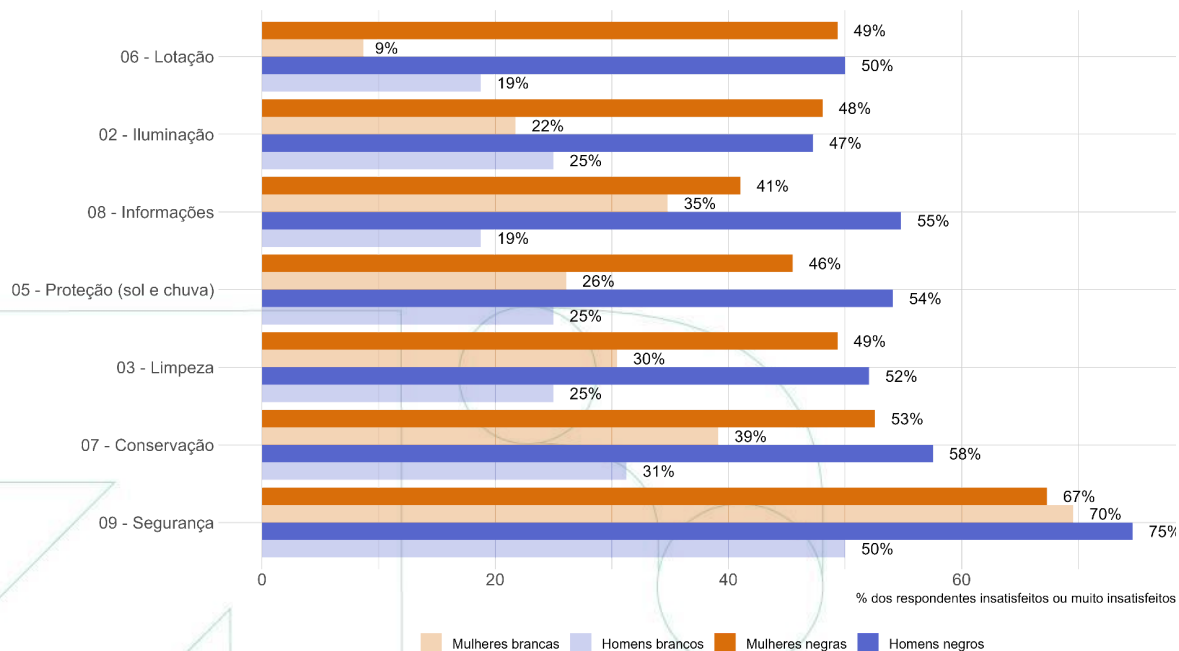
1.6.3 Conforto dos pontos de ônibus e terminais

Pessoas negras declaram estar significativamente mais insatisfeitas com os pontos de parada do que pessoas brancas, como mostra o Gráfico 06. Isso se repete para quase todos os aspectos avaliados – com exceção da segurança, que é mal avaliada por pessoas brancas e negras – mas de forma ainda mais evidente em relação à lotação e à falta de iluminação nos pontos de parada. Não foram observadas diferenças significativas a partir do recorte de gênero/sexo.

Já com relação aos terminais, ilustrado pelo Gráfico 07, apesar de ainda grande variabilidade de condições de infraestrutura entre equipamentos e da insatisfação ser menor se comparada com os pontos de parada, verificam-se diferenças maiores em relação ao gênero. As mulheres brancas e negras avaliam pior os aspectos de segurança, limpeza, lotação, conservação, iluminação e ventilação, nesta ordem. Dentre as pessoas participantes da pesquisa de satisfação, 71,2%

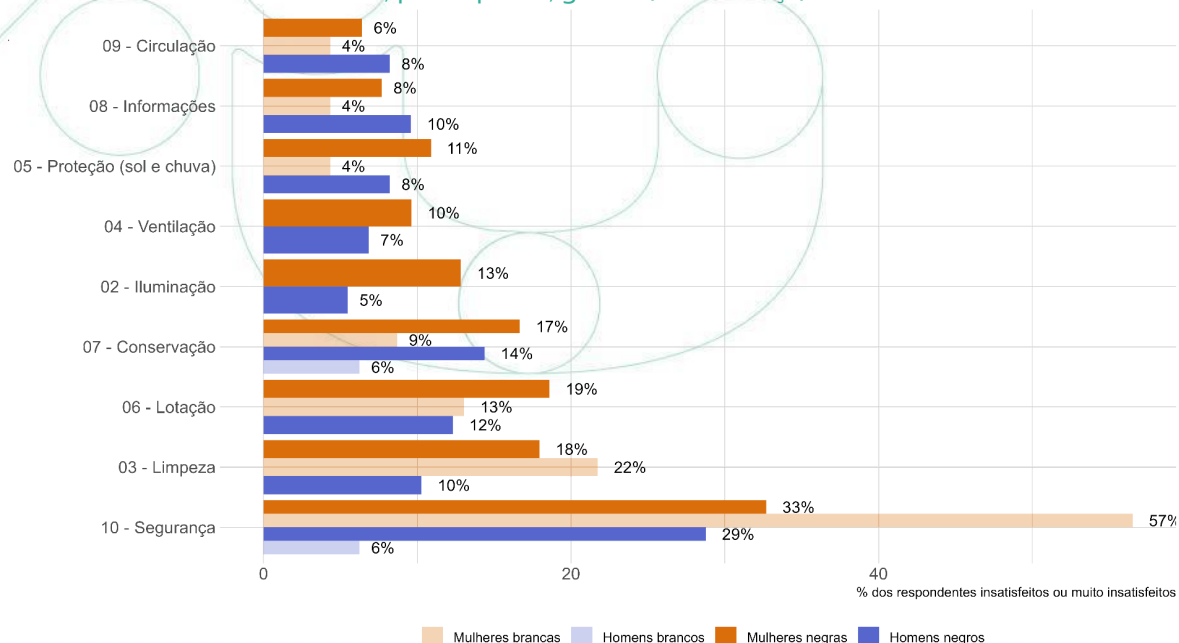
declararam utilizar os terminais em seus deslocamentos cotidianos e apenas 25,3% declararam não utilizá-los.

Gráfico 06: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público insatisfeitas ou muito insatisfeitas com os pontos de parada, por aspecto, gênero/sexo e raça/cor



Fonte: elaboração própria.

Gráfico 07: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público insatisfeitas ou muito insatisfeitas com os terminais, por aspecto, gênero/sexo e raça/cor

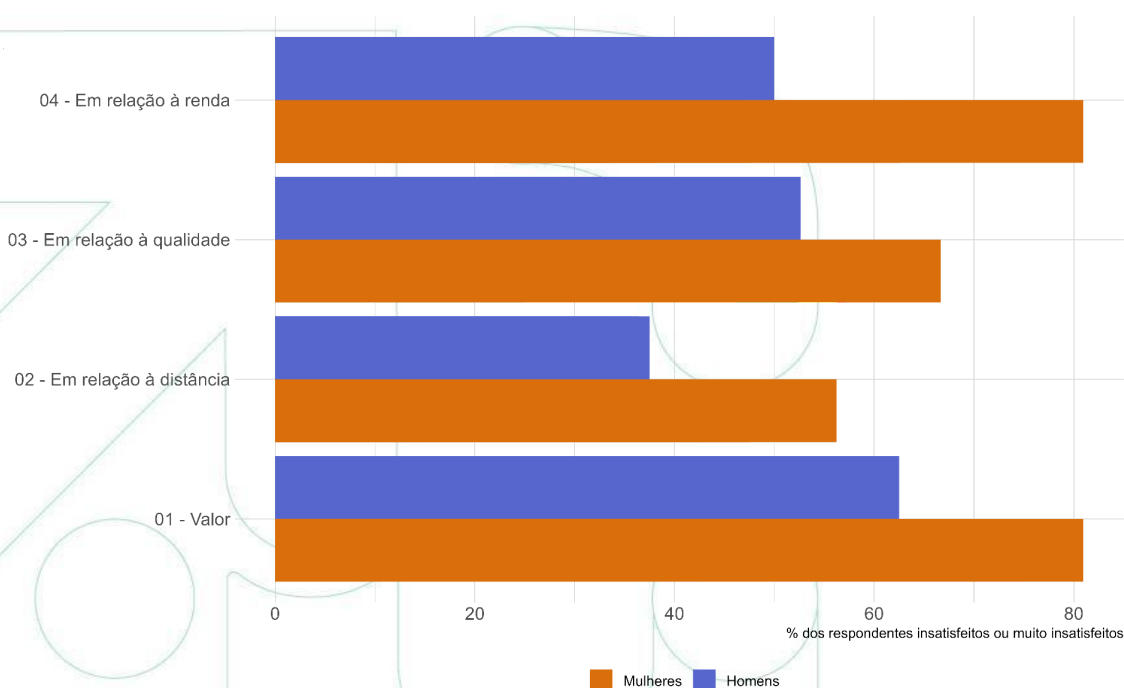


Fonte: elaboração própria.

1.6.4 Gasto com o transporte

O gasto com o transporte também é visto com insatisfação pelas pessoas usuárias do transporte público coletivo e especialmente pelas mulheres: pouco mais de 80% delas declararam estarem insatisfeitas ou muito insatisfeitas com o preço da tarifa, principalmente devido ao que ele representa em relação às suas rendas. Vale destacar que as mulheres, em geral, estão sobrerrepresentadas em trabalhos não ou pouco remunerados (como de cuidado, por exemplo), informais ou em regime parcial, o que contribui para elas terem menos recursos financeiros para investirem em seus deslocamentos e atividades.

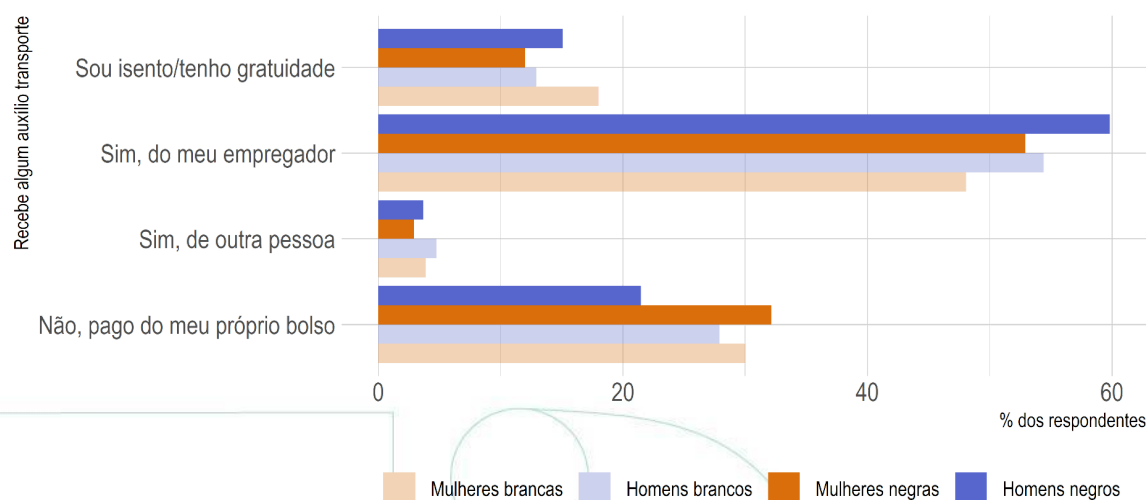
Gráfico 08: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público insatisfeitas ou muito insatisfeitas com a tarifa, por aspecto e gênero/sexo



Fonte: elaboração própria.

De fato, como mostra o Gráfico 09, uma porcentagem maior dos homens têm suas viagens cotidianas ao trabalho pagas pelo empregador. Entre as pessoas que pagam as viagens com recursos próprios – ao trabalho e a outras atividades, como educação, saúde e lazer – as mulheres são maioria.

Gráfico 09: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público de acordo com possíveis auxílios para o pagamento da tarifa, por gênero/sexo e raça/cor



Fonte: elaboração própria.

Inclusive, a adoção de novas tecnologias que evitam o uso do cartão por outras pessoas que não as pessoas titulares foi mencionada com preocupação por uma das mulheres entrevistadas nas estações e terminais. Como a empresa para a qual ela trabalha por vezes atrasa o pagamento do vale-transporte, o preço da tarifa acaba por comprometer uma parte importante de seu orçamento e ela fica impedida de pegar emprestado o cartão de pessoas conhecidas nos períodos de atraso do pagamento. Nos finais de semana, os deslocamentos são mais difíceis, pois não são cobertos pelo VT.

Ficou muito mais complicado, porque a gente antes tinha o vale transporte que dava pra passar até 5 pessoas, se eu não me engano, e agora não. Se eu passar, a minha passagem eu não posso passar de outra pessoa, porque ele vai bloquear, isso fica muito ruim. Tenho o vale transporte, mas nem toda vez a empresa deposita na data que é pra depositar, então às vezes a gente tira do nosso próprio salário, ou [pega o cartão] de um amigo mesmo. Agora que não tem mais isso, ficou muito mais complicado. [No fim de semana] às vezes eu uso o ônibus sim, mas fica um pouco mais complicado, porque eles depositam no decorrer do mês, certinho ou então ou a gente tira do nosso próprio bolso.

A relação entre preço da tarifa e qualidade do serviço de transporte público também é vista com insatisfação, apesar de menos expressiva. Pouco mais de 65% das mulheres se declarou insatisfeita ou muito insatisfeita com o preço em relação à qualidade, contra pouco mais de 50% dos homens. Esse resultado é reforçado pelo depoimento de diversas pessoas entrevistadas nos terminais e estações, bem como no grupo focal, que destacam a estrutura de parte dos ônibus (velhos e com mau estado de conservação) como um dos principais problemas do transporte.

Pela qualidade do transporte, é caro. Porque eu morei em Santa Catarina, lá os ônibus são novos. Lá você paga uma passagem de 5 reais, mas você anda confortável, você tem segurança.

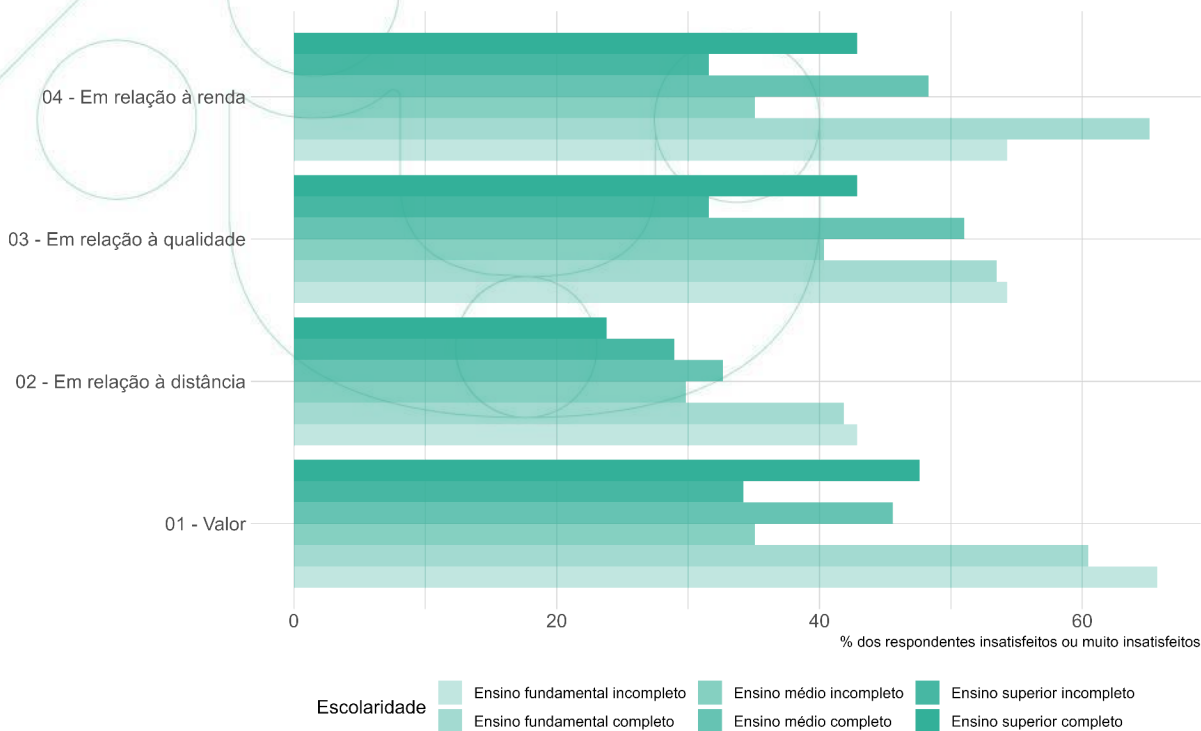
Eu acho que é caro, porque os ônibus são precários, entendeu? Então eu acho que a gente paga caro, R\$ 4,50 por andar sempre em pé, lotado. Vocês vão ter uma experiência, se vocês pararem aqui pra ver, quando parar o ônibus que vai pra Alvorada, a multidão que entra, isso quando consegue entrar todos. Então eu acho que a gente paga bem caro por nada de conforto.

Além disso, para algumas pessoas entrevistadas, a impressão é que os ônibus que fazem a rota ligando as periferias da cidade ao centro são mais velhos e apresentam mais problemas mecânicos e estruturais do que os demais que circulam no terminal central, inclusive ameaçando a segurança dos passageiros e passageiras.

Ônibus muito velhos, sucateados. Eu vivo direto no prego, lá em São José, direto. Aí fica lá um tempão, atrasa a gente. Fica um tempão lá esperando outro ônibus vir ou de lá levam a gente pra garagem pra trocar de ônibus. Aqui [no terminal central] tem um monte de ônibus novo, mas pra lá, pra zona leste, só tem ônibus velho, ônibus todo quebrado, sucateado. Semana passada eu vinha com ela [a filha pequena] no ônibus, ela vem dormindo de manhã, porque ela acorda muito cedo. O ônibus tava parado e o vidro, pow, em cima dela.

Por fim, quando considerado o recorte social, a insatisfação com o preço da tarifa, principalmente em relação à renda, tende a ser maior entre os níveis mais baixos de escolaridade (e também remuneração). Em relação à qualidade, os níveis de satisfação são mais similares.

Gráfico 10: Porcentagem das pessoas usuárias do transporte público insatisfeitas ou muito insatisfeitas com a tarifa, por aspecto e escolaridade



Fonte: elaboração própria.

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 04 apresenta a programação resumida da oficina.

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Paulo Henrique Martins, presidente do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana Jeconias Júnior, coordenador de relações institucionais da Frente Nacional de Prefeitos César Medeiros, coordenador do Projeto AcessoCidades
Parte I	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados pela equipe do Projeto Acesso Cidades Dinâmica para a levantamentos de problemas e pontos críticos Compartilhamento das discussões sobre problemas levantados e priorização
Parte II	Apresentação dos resultados da manhã Benchmarking de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero Dinâmica para a discussão de ideias e soluções Compartilhamento das discussões sobre ideias e soluções levantadas e priorização

As apresentações e dinâmicas foram realizadas e facilitadas por César Medeiros e Tainá Bittencourt – coordenador e especialista de mobilidade urbana do projeto AcessoCidades, respectivamente – de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

3.2 Recrutamento e seleção

A oficina foi aberta a todas e todos que desejassem participar das discussões sobre o diagnóstico de mobilidade e acessibilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero em Manaus e sobre as perspectivas para políticas públicas de mobilidade urbana na cidade.

A divulgação foi realizada por meio de peças de comunicação publicadas em redes sociais e na imprensa local (rádio e meios digitais). Além disso, a Prefeitura de Manaus, por meio do Instituto Municipal 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.

Figura 05: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Manaus/AM



Fonte: AcessoCidades (2023).

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

3.3 Participantes

Apesar da oficina ter contado com a participação de um número maior de pessoas, 41 preencheram a ficha de participação, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, setor privado, entidades de representação e pessoas da sociedade civil organizada em associações, movimentos sociais, entre outros.

Com idade média de 44 anos, 39% das pessoas participantes são mulheres cis, 29,3% são homens cis e 31,7%, preferiu não declarar ou não preencheu o formulário com a informação sobre gênero. Em relação à raça, 78,1% das pessoas participantes se autodeclararam negras (pretas ou pardas), 12,2% se reconhecem como brancas e 9,8%, como amarelas. Percebe-se uma maior representação de pessoas negras, consoante a população do município, que é 72% segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não participaram pessoas autodeclaradas trans ou indígenas. A Tabela 07 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

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

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Total
Mulher cis	2	10	1	3	16
Homem cis	1	8	3	-	12
Não respondeu	3	8	1	1	13
Total	6	26	5	4	41

Fonte: elaboração própria.

Vale destacar também a orientação sexual das pessoas participantes. Aproximadamente 73,2% se declara heterossexual, 4,88% declara ter outra orientação que não as especificadas no formulário² e 22% preferiu não responder. A maioria das pessoas participantes têm acesso ao ensino superior (completo, 78,1% ou incompleto, 7,3%), enquanto 7,3% possui ensino médio completo, 4,9% fundamental completo e 2,4% ensino médio incompleto.

Técnicos e gestores do poder público municipal formam maioria entre os participantes (68,3%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (19,5%) e empresas privadas ou entidades de representação (12,2%). Mulheres são maioria dentre as pessoas participantes da Prefeitura, e os homens são a maioria entre as organizações da sociedade civil, como mostra a Tabela 08. Dentre quem declarou raça/cor, não houve uma disparidade muito grande entre pessoas negras e pessoas brancas da Prefeitura, associações da sociedade civil e entidades privadas, com maior número de participantes pardos em todas as organizações, como mostra a Tabela 09. Por fim, não houve participação do governo do estado, do legislativo municipal ou de conselhos formais.

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

	Mulheres	Homens	Prefiro não responder	Total
Prefeitura Municipal	14	9	5	28
Entidade ou órgão de representação	1	-	2	3
Associação ou organização da sociedade civil	1	3	4	8
Empresa privada	-	-	2	2
Total	16	12	13	41

Fonte: elaboração própria.

² Opções disponíveis no formulário: Heterossexual, bissexual, homossexual, outro e prefiro não responder.

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

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Total
Prefeitura Municipal	4	18	3	3	28
Entidade ou órgão de representação	-	2	1	-	3
Associação ou organização da sociedade civil	2	5	1	-	8
Empresa privada	-	1	-	1	2
Total	6	26	5	4	41

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Instituto Municipal de Mobilidade Urbana
- Prefeitura Municipal (outras secretarias)
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas
- Associação de Moradores do Conjunto Boas Novas
- Associação do Bairro Novo Reino II
- Associação do Conjunto Boas Novas
- Fórum Político
- Associação dos Belterrenses Radicados no Amazonas

3.4 Roteiro

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

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

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

Parte II Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero	
<u>Objetivo:</u> Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Manaus.	<u>Tópicos abordados:</u> Metodologia do diagnóstico Distribuição espacial da população Acesso aos sistemas de transporte Acesso a oportunidades e desigualdades Padrões de mobilidade Estrutura institucional Percepções e vivências da mobilidade (raça e gênero)
Dinâmica 1	<u>Previsão de duração:</u> 60 minutos
Identificação e discussão dos desafios de mobilidade urbana	
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Manaus.	<u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 30 minutos para escrever os principais problemas de mobilidade e acessibilidade de Manaus (sempre anotando apenas um problema por post-it). Depois de elencados os problemas, os grupos devem colar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.

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

Apresentação	<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
Quais as perspectivas para a mobilidade urbana de Manaus?	
<u>Objetivo:</u> Apresentar iniciativas nacionais e internacionais que contribuem para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e/ou de gênero	<u>Tópicos abordados:</u> O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero Exemplos de macroestrutura de planos que consideram a dimensão de gênero na mobilidade Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades

Troca de ideias e perspectivas para a mobilidade urbanaObjetivo:

Discutir possíveis ações para a mobilidade em 4 temas:

1. **Segurança contra assaltos no transporte público**
2. **Protocolo contra a violência no transporte público, com enfoque de gênero**
3. **Disponibilidade do sistema de transporte e acesso ao trabalho e lazer**
4. **Políticas tarifárias**

Descrição:

Formação de 4 grupos com em torno de 6 pessoas cada.

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

3.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 13 de julho de 2023, no no Casarão da Inovação Cassina³. Durante a oficina, foi realizado um intervalo para o consumo de água, café, salgadinhos e pães de queijo, dispostos no fundo do espaço.

Foto 03: Abertura institucional



Fonte: Prefeitura de Manaus (2023)

Foto 04: Discussões em grupos



Fonte: Prefeitura de Manaus (2023)

³ Praça Dom Pedro II, na esquina entre a R. Bernardo Ramos e a R. Gov. Vitório - Centro, Manaus - AM, 69036-110

Foto 05: Apresentação do diagnóstico



Fonte: Prefeitura de Manaus (2023)

3.6 Destaques e principais resultados

3.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Manaus

Na dinâmica da manhã, focada no levantamento dos principais desafios de mobilidade urbana em Manaus, os grupos deram 40 contribuições, que foram agregadas em 7 temas centrais: transporte público coletivo, mobilidade a pé, transporte motorizado individual, planejamento urbano e acessibilidade, aspectos institucionais, segurança pessoal e segurança viária (ver Tabela 10). A tabela detalhada com todas as contribuições está disponível no Apêndice F.

Tabela 10: Quantidade de contribuições por tema

Temas	Total de contribuições
Transporte público coletivo	21
Segurança pessoal	9
Segurança viária	2
Mobilidade a pé	2

Temas	Total de contribuições
Aspectos institucionais	2
Transporte motorizado individual	1
Planejamento urbano e acessibilidade	1
Total geral	40

Fonte: elaboração própria.

O tema do **transporte público coletivo** é, de longe, aquele que concentra o maior número de desafios de acordo com as pessoas participantes. Destacam-se os desafios de: (i) aumentar a velocidade dos ônibus, por meio da implantação de corredores exclusivos e da redução de pontos de parada ao longo das rotas; (ii) o aprimoramento do sistema tarifário, com redução da tarifa e estímulos à adoção do sistema eletrônico com o pagamento por cartões de transporte e outras soluções tecnológicas; e (iii) a garantia da acessibilidade universal nos ônibus, terminais e estações, com elevadores, rampas de acesso e respeito às pessoas com mobilidade reduzida. Ainda, foram citadas a melhoria das condições de trabalho das/os motoristas (incluindo jornadas de trabalho e banheiros/bebedouros ao longo dos itinerários), aumento da disponibilidade de ônibus em duas regiões específicas (Conjunto Boas Novas, na Cidade Nova, e Comunidade Nova Canãa) e integração do sistema de transporte por ônibus com outros modos de transporte.

Em segundo lugar, a **segurança pública** é considerada um grande desafio para a mobilidade, não apenas dentro do sistema de transporte público coletivo, mas também no acesso aos pontos de parada desde as origens dos deslocamentos e no trecho entre o ponto de parada e os destinos finais.

No tema de **mobilidade a pé**, destaca-se a padronização das calçadas, que pode ser estimulada por meio de Códigos de Posturas e Manuais de Desenho de Ruas e Calçadas (vide experiências de [São Paulo](#) e [Goiânia](#), por exemplo) e equipes de fiscalização. Inclusive, relaciona-se com o fortalecimento institucional e o aumento da fiscalização no trânsito, também propostos como desafios associados ao tema de **aspectos institucionais**.

Além disso, a garantia de travessias seguras e acessíveis, com ações de **segurança viária** não apenas em termos de infraestrutura – o que é fundamental – mas também com ações de fiscalização e comunicação com motoristas. De fato, a preocupação com a segurança viária foi externalizada em mais de uma contribuição, especialmente para com as pessoas mais vulneráveis no trânsito: pedestres, ciclistas e motociclistas. A articulação com os departamentos estaduais de trânsito para tornar mais rigorosa a habilitação de condutores, segundo as pessoas participantes, pode ser uma ação nesse sentido.

Na contramão das medidas de mobilidade urbana sustentável, foi elencado o desafio de aumentar o número de faixas nas vias de tráfego de **transporte motorizados individuais**. Apesar desta ser uma reclamação frequente da população, diversos estudos indicam que ampliar as vias não contribuem para a resolução dos desafios de congestionamentos. Ao contrário, induzem um aumento da demanda e podem inclusive aumentar os tempos de viagem.

Na segunda parte da oficina, os grupos debateram e propuseram ideias para quatro temas, que serão sistematizados a seguir:

3.6.2 Segurança contra assaltos no transporte público

O tema da segurança pública aparece como o principal desafio da mobilidade urbana em Manaus, com especial destaque nas pesquisas de satisfação com o transporte público coletivo, entrevistas, grupo focal e também na oficina intersetorial e participativa. Como sugestões para tentar aumentar a segurança das pessoas durante suas viagens cotidianas e, assim, reduzir o número de furtos e assaltos especialmente no transporte público coletivo, destacam-se as seguintes ações combinadas:

- a redução da circulação de dinheiro em espécie nos ônibus, tornando-o menos atrativo aos assaltantes;
- o fortalecimento dos meios de pagamento por cartão transporte e QRCode no interior dos ônibus e também nos terminais e estações;
- a coleta e análise sistematizada de dados de câmeras instaladas no interior dos ônibus, terminais e estações, bem como aquelas localizadas em pontos estratégicos da cidade, de forma a conhecer as pessoas que estão dentro do ônibus, identificar assaltantes e prevenir a recorrência de crimes. Nesse aspecto, é importante garantir o retorno à população em relação ao uso dos dados coletados;
- ampliação das batidas policiais surpresas nos ônibus, para criar um sentimento de vigilância e controle e inibir assaltos;
- criação de um canal direto de comunicação entre os operadores e a força policial, evitando que as denúncias entrem na fila de ocorrências na cidade inteira; e
- o fortalecimento da fiscalização para evitar a comercialização de produtos por vendedores ambulantes nos ônibus, terminais e estações.

3.6.3 Protocolo contra a violência de gênero no transporte público

Além da segurança pública contra furtos e assaltos nos sistemas de mobilidade urbana (que incluem não apenas as infraestruturas de transporte coletivo, mas também as vias de circulação, especialmente de pedestres), a segurança contra o assédio e a importunação sexual também é um importante desafio apontado pelas pessoas consultadas na pesquisa de satisfação com o transporte público coletivo e reforçado pelos depoimentos das pessoas entrevistadas e que participaram do grupo focal.

Foram propostas algumas ações para melhorar o processo de prevenção, denúncia, acolhimento às vítimas e acompanhamento dos agressores. Entre elas:

- a realização de campanhas contínuas ou recorrentes contra o assédio e importunação sexual, com explicações sobre em que consistem essas violências e sobre a tipificação delas como crimes no código penal brasileiro;
- a instalação de banners fixos de informação sobre os procedimentos de denúncia em casos de assédio ou importunação sexual nos sistemas de mobilidade. É importante que os procedimentos sejam sucintos, objetivos e que dialoguem com outras campanhas sobre o tema na cidade ou no estado;
- criação de um canal integrado, ágil e fácil para denúncias realizadas após a ocorrência do crime, particularmente por aplicativos ou QRcodes colados nos ônibus. Apesar das vítimas poderem registrar boletins de ocorrências nas delegacias, junto ao Governo do Estado, muitas vezes elas evitam o registro por diversas razões, entre elas o tempo necessário para o deslocamento e registro, o medo de serem revitimizadas nas delegacias ou por percepção de que os agressores não serão punidos. Assim, um canal de denúncias de casos de assédio e importunação sexual nos sistemas de mobilidade pode não apenas reduzir a grande subnotificação dos casos, como permitir a sistematização das denúncias e identificação de locais mais inseguros, o que constituem elementos importantes para a prevenção de novos casos;
- parceria do município com o Governo do Estado, compartilhando o acesso às imagens das câmeras instaladas nos ônibus e pontos estratégicos, recolhendo evidências às denúncias recebidas;
- realização de treinamentos aos policiais, guardas civis, motoristas, cobradores e agentes de trânsito e transporte sobre violências contra a mulher nos sistemas de mobilidade urbana, incluindo formas e procedimentos de abordagem;
- quando possível, priorizar que as vítimas de assédio ou importunação sexual sejam atendidas por mulheres nas delegacias ou ouvidorias.

3.6.4 Disponibilidade de transporte e acesso ao trabalho e lazer

Como contribuições para melhorar o acesso da população ao trabalho e ao lazer, foram destacadas ideias em dois eixos principais:

(i) **redimensionamento da oferta de transporte público nos finais de semana**, considerando os diferentes padrões e desejos de deslocamento das pessoas, que não são compreendidos apenas pelas viagens atualmente realizadas e sistematizadas nas matrizes origem-destino. Isso porque as viagens realizadas partem do comportamento da população frente a uma oferta de transporte já estabelecida, e que não necessariamente traduz os anseios da população. Foi sugerida, inclusive, a realização de uma pesquisa de telefonia com a população de Manaus, para conhecer os desejos de viagens durante a semana e nos finais de semana e adequar a rede para melhor atendê-los.

Outra possibilidade levantada, e que demandaria estudos mais aprofundados, é o transporte sob demanda nos finais de semana, permitindo viagens mais flexíveis e adaptáveis, tanto espacialmente quanto temporalmente.

(ii) **políticas tarifárias diversas**, com tarifas reduzidas aos fins de semana (a experiência com tarifa zero nos domingos de eleições mostram aumentos significativos do número de viagens com motivo lazer), e em eventos noturnos, e também com pacotes tarifários mais diversificados, que permitam, por exemplo, assinaturas semanais ou mensais de transporte público coletivo. Além de aumentar a previsibilidade da demanda e a arrecadação prévia, possibilita a destinação de subsídios para os grupos mais vulneráveis (e que enfrentam dificuldades financeiras para os seus deslocamentos). Tecnologias de reconhecimento facial, como já estão sendo progressivamente implementadas, podem ser importantes para evitar fraudes neste novo sistema tarifário.

3.6.5 Políticas tarifárias

Especificamente sobre políticas tarifárias, além dos pontos já levantados no item anterior, foram destacados:

- criação de linhas curtas com preço mais baixo, com o objetivo de tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente aos sistemas de transporte via aplicativos (Uber/99). Um cuidado importante nesta proposta é a avaliação sobre os impactos sociais da medida, considerando que as pessoas mais pobres e para as quais a tarifa tem um impacto maior são, em geral, aquelas que enfrentam as maiores distâncias de deslocamento e que teriam que pagar mais do que aquelas com maior poder aquisitivo e que moram em regiões mais centrais;
- diversificar os pontos de venda de cartões de transporte, tornando-os mais acessíveis para a população. Em muitos casos, quando não é possível pagar com dinheiro em espécie dentro do ônibus, os motoristas são orientados a deixar os passageiros no ponto de parada mais próximo de um local de venda de bilhetes, o que envolve um amplo treinamento do pessoal.

Considerações finais

A percepção e sentimento de **insegurança** nos deslocamentos urbanos é, sem dúvida, um dos principais desafios do transporte público coletivo de Manaus. Quase 70% das pessoas usuárias se declara insatisfeita ou muito insatisfeita com a segurança contra roubos e furtos dentro dos ônibus, nos pontos de parada ou nos trajetos entre origens/destinos e pontos de parada, normalmente realizados a pé. O medo de sofrer assaltos faz com que muitas pessoas, principalmente mulheres, mudem suas formas de deslocamento e evitem realizar viagens de ônibus à noite ou ficar esperando em locais considerados de maior risco e vulnerabilidade.

De fato, para além da insegurança de assaltos, as mulheres, principalmente, também são cotidianamente vítimas de **importunações e assédios sexuais**, considerados frequentes pelas pessoas entrevistadas. Quase metade das pessoas que utilizam o serviço declaram-se insatisfeitas ou muito insatisfeitas com a segurança contra o assédio no ônibus, no ponto de parada e no acesso ao sistema. Casos estes, inclusive, que são agravados pelas **condições de lotação** dos ônibus, considerado o segundo principal desafio pelas pessoas usuárias.

Em relação aos **pontos de parada**, pessoas negras declaram estar significativamente mais insatisfeitas do que pessoas brancas, incluindo não apenas o aspecto de segurança, mas também de conservação e limpeza.

O **gasto com o transporte** também acaba por comprometer uma parte significativa da renda familiar, sendo um ponto importante de insatisfação especialmente entre as mulheres, que contam relativamente menos com o auxílio financeiro de empregadores para custear as suas viagens. Isso está relacionado não apenas à menor presença das mulheres no mercado de trabalho formal, mas também ao padrão mais diversificado das viagens realizadas por elas.

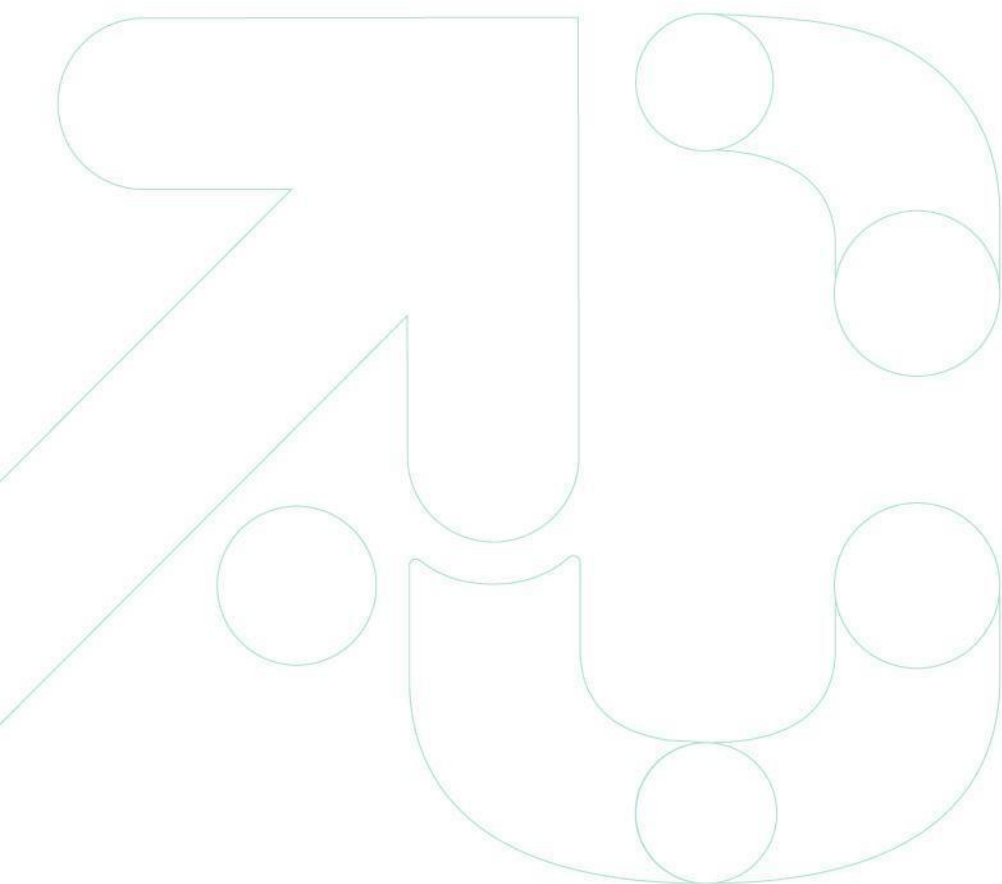
Durante a oficina intersetorial e participativa, foram propostas **ideias e soluções** para quatro eixos temáticos: (i) Segurança contra assaltos no transporte público; (ii) Protocolo contra a violência de gênero no transporte público; (iii) Disponibilidade de transporte e acesso ao trabalho e lazer; e (iv) políticas tarifárias.

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

- Oficina sobre estruturação de projetos de mobilidade urbana, de forma a auxiliar nos projetos dos corredores de transporte público previstos no Plano de Mobilidade Urbana de Manaus.
- Oficina sobre estruturação de projetos de parcerias público-privadas (PPPs), com foco em estações e terminais de integração.

- Apoio à estruturação de um protocolo de denúncia, atendimento e acompanhamento de vítimas de assédio/importunação sexual no transporte público, articulada com campanhas de prevenção;

Esse apoio poderá se dar em oficinas coletivas e reuniões individuais sobre os eixos acima elencados, a serem realizadas no segundo semestre de 2023.



Referências

ANTUNES, M. G., ROMEIRO, T. I. O., & SIGRIST, V. C. (2017). Avaliação da qualidade do serviço de transporte público de ônibus na cidade de Santos. Refas - Revista Fatec Zona Sul, 3(2), 18-39. Disponível em: <<https://www.revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/82>> Acesso em 28 de março de 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GONZÁLEZ, K., MACHADO, A., ALVES, B., RAFFO, V., GAMEZ, S. & PORTABALES, I. (2020) Por que ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. The World Bank.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESSEL, L. B., BECK, C. L. C., GUALDA, D. M. R., HOFFMAN, I. C., SILVA, R. M., SEHNEM, G. D. (2008). O uso do grupo focal em pesquisa qualitativa. *Texto & Contexto - Enfermagem*, 17 (Texto contexto - enferm., 2008 17(4)), 779–786. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/tce/a/nzznfnzrCVv9FGXhwnGPQ7S/?lang=pt#>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

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

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

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

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

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

Apêndice

A - Ficha de participação

E-mail: _____

Nome completo: _____

Você faz parte de alguma organização?

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

Se sim, qual o nome da organização que você faz parte? _____

Qual o cargo que você ocupa nessa organização? _____

Data de nascimento: DD / MM / AAAA

Grau de instrução:

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

Raça/Cor:

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela

- Indígena
- Prefiro não responder

Gênero:

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

Orientação sexual:

- Heterossexual
- Homossexual
- Bissexual
- Outro: _____
- Prefiro não responder

Quantidade de filhos:

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

Bairro de residência: Campo aberto

Possui alguma deficiência?

- Não
- Sim - Qual? _____

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

- Sim
- Não

B - Termo de consentimento livre e esclarecido

Concordo em participar, como voluntário(a), da pesquisa que tem como responsável Tainá Bittencourt, especialista contratada pela Frente Nacional de Prefeitos, no contexto do Projeto **AcessoCidades**. A especialista pode ser contatada pelo endereço de e-mail taina.bittencourt@fnp.org.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 - Questionário da pesquisa de satisfação

Olá! Meu nome é (DIGA SEU NOME) e estou realizando uma pesquisa de satisfação sobre o transporte coletivo por ônibus em Manaus, por meio do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana. Eu gostaria de contar com a sua colaboração respondendo a algumas questões sobre a qualidade do transporte coletivo e como você o utiliza. A pesquisa dura em torno de 10 minutos. Você tem disponibilidade? Os dados poderão ser usados para pesquisas e ações que melhorem o transporte. Se desejar, você pode pular alguma pergunta ou parar.

MÓDULO BÁSICO

PERFIL DE USO

U1) Quantos dias por semana você costuma utilizar o ônibus? (pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)

- 1. () 5 ou mais dias por semana
- 2. () 3 ou 4 dias por semana
- 3. () 1 ou 2 dias por semana
- 4. () Raramente / menos de uma vez por semana
- 99. () Prefiro não responder

U2) Normalmente, para qual finalidade você utiliza o ônibus? (pergunta aberta, marcar até 2 opções de acordo com a resposta)

- 1. () Trabalho
- 2. () Estudo
- 3. () Lazer
- 4. () Compras
- 5. () Saúde
- 6. () Acompanhar ou levar outras pessoas
- 98. () Outro. Qual?
- 99. () Prefiro não responder

U3) Normalmente, em quais horários você utiliza o ônibus? (mostrar o questionário e marcar até 3 opções de acordo com a resposta)

- 1. () Antes das 5h
- 2. () Entre 5h e 7h
- 3. () Entre 7h e 9h
- 4. () Entre 9h e 11h
- 5. () Entre 11h e 13h
- 6. () Entre 13h e 15h
- 7. () Entre 15h e 17h
- 8. () Entre 17h e 19h
- 9. () Entre 19h e 21h
- 10. () Entre 21h e 23h
- 11. () Depois das 23h
- 99. () Prefiro não responder

U4) Além do ônibus convencional, você utiliza outro modo de transporte nas suas viagens mais frequentes? Qual? (pergunta aberta, marcar até 3 opções de acordo com a resposta)

- 1. () A pé
- 2. () Bicicleta
- 3. () Automóvel como condutor
- 4. () Automóvel como passageiro
- 5. () Automóvel por aplicativo
- 6. () Moto como condutor
- 7. () Moto como carona
- 9. () Táxi
- 10. () Serviço alternativo (micro-ônibus convencional)
- 11. () Serviço executivo (micro-ônibus de viagem)
- 12. () Transporte escolar
- 13. () Fretado da empresa onde trabalha
- 14. () Barcas
- 15. () Não regulamentado
- 98. () Outro. Qual? _____
- 99. () Prefiro não responder

U5) Considerando apenas o trajeto de ida, você utiliza quantos ônibus para chegar ao seu destino mais frequente?

(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)

- 1. () 1
- 2. () 2
- 3. () 3
- 4. () 4
- 5. () 5 ou mais
- 99. () Prefiro não responder

U7) Considerando todos os deslocamentos do seu dia, incluindo a pé, por ônibus, bicicleta etc., quanto tempo você normalmente gasta no transporte? (pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)

- 1. () Até 30min
- 2. () De 30min até 1h
- 3. () De 1h até 1h30min
- 4. () De 1h30min até 2h
- 5. () De 2h até 3h
- 6. () Mais de 3h
- 7. () Prefiro não responder

SATISFAÇÃO

Agora queremos saber a sua avaliação sobre diferentes aspectos do transporte coletivo em Manaus (entregar o cartão e explicar que as questões a seguir utilizam a escala de 1 - muito insatisfeito a 5 - muito satisfeito)

1	2	3	4	5
Muito insatisfeito	Insatisfeito	Regular	Satisfeito	Muito satisfeito

Considerando a escala acima apresentada como você avalia a sua satisfação com cada um dos aspectos:

S1) Acesso ao transporte: facilidade de chegar até o local onde pega o ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S2.1) Disponibilidade nos dias de semana: frequência dos ônibus nos horários e locais em que necessita	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S2.2) Disponibilidade em horários noturnos: frequência e itinerários dos ônibus após às 20h	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S2.3) Disponibilidade nos fins de semana: frequência e itinerários aos sábados e domingos	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S3) Rapidez do deslocamento: tempo de caminhada até onde pega o ônibus, tempo de espera e de viagem	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S4) Confiabilidade: embarque e chegada no destino no horário previsto	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S5) Integração entre linhas de ônibus ou entre outros modos de transporte para chegar ao destino	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S9.1) Conforto dos ônibus: iluminação, limpeza, assentos, temperatura	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S9.2) Lotação dos ônibus: quantidade de pessoas dentro dos ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S10) Atendimento ao cliente: respeito, cordialidade e preparo dos motoristas, cobradores e funcionários	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S11) Informação sobre linhas, horários e outras informações	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S12.1) Segurança contra roubos e furtos no caminho e dentro do ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S12.2) Segurança contra importunação ou assédio sexual no caminho e dentro do ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S12.3) Segurança contra injúria ou discriminação racial no caminho e dentro do ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S13) Segurança em relação a acidentes/sinistros de trânsito	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S14) Exposição a ruído e poluição gerados pelos ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S15) Forma de pagamento da tarifa e de recarga ou compra do cartão de transporte	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S17) Satisfação geral com o transporte coletivo por ônibus	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]

MÓDULOS DETALHADOS

Para entender melhor a satisfação do transporte coletivo por ônibus, farei perguntas mais detalhadas sobre temas específicos.

CONFORTO DOS PONTOS DE ÔNIBUS

S6.1) **Você utiliza paradas de ônibus?** (pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)

1. () Sim

2. () Não

(Caso a resposta seja sim, realizar as perguntas seguintes, utilizando a mesma escala de 1 - muito insatisfeito a 5 - muito satisfeito) Considerando a mesma escala e o conforto dos pontos de ônibus, qual o seu nível de satisfação em relação a:

S6.2) Iluminação noturna nas <u>paradas de ônibus</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.3) Limpeza das <u>paradas de ônibus</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.5) Proteção contra sol e chuva nas <u>paradas de ônibus</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.6) Lotação das áreas de espera nas <u>paradas de ônibus</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.7) Estado de conservação das <u>paradas de ônibus</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.8) Existência de informações nas <u>paradas de ônibus</u> sobre linhas, horários e itinerários	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S6.9) Segurança nas <u>paradas de ônibus</u> contra roubos, furtos e agressões	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]

CONFORTO DOS TERMINAIS

S8.1) **Você utiliza terminais de ônibus?** (pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)

2. () Sim

2. () Não

(Caso a resposta seja sim, realizar as perguntas seguintes, utilizando a mesma escala de 1 - muito insatisfeito a 5 - muito satisfeito) Considerando a mesma escala e o conforto dos terminais, qual o seu nível de satisfação em relação a:

S8.2) Iluminação noturna <u>nos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.3) Limpeza <u>dos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.4) Ventilação e temperatura <u>nos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.5) Proteção contra sol e chuva <u>nos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.6) Lotação das áreas de espera <u>dos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]

S8.7) Estado de conservação <u>dos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.8) Existência de informações <u>nos terminais</u> sobre linhas, horários e itinerário	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.9) Facilidade de circular <u>nos terminais</u>	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S8.10) Segurança <u>nos terminais</u> contra roubos, furtos e agressões	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]

GASTO COM TRANSPORTE

S15.3) Normalmente, como você paga a tarifa? *(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)*

- | | |
|--|--|
| 1. () Em dinheiro | 6. () Cartão idoso |
| 2. () Cartão cidadão (Recarga antecipada) | 7. () Cartão isento |
| 3. () Vale-transporte | 8. () Não uso cartão, apresento documento ou uniforme |
| 4. () Aplicativo Cadê meu ônibus (QRCode) | 98. () Outro. Qual? _____ |
| 5. () Cartão de estudante | 99. () Prefiro não responder |

Considerando a mesma escala e o gasto com transporte coletivo, qual o seu nível de satisfação em relação a:

S16.1) Valor da tarifa	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S16.2) Valor da tarifa em relação à distância percorrida	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S16.3) Valor da tarifa em relação à qualidade de serviço	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]
S16.4) Valor gasto com ônibus em relação à sua renda mensal	[1] [2] [3] [4] [5] [SCO]

S16.5) **Você recebe algum auxílio para pagar a tarifa?** *(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)*

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. () Sim, do meu empregador | 4. () Sou isento/tenho gratuidade |
| 2. () Sim, de outra pessoa | 98. () Outro. Qual? _____ |
| 3. () Não, pago do meu próprio bolso | 99. () Prefiro não responder |

INFORMAÇÕES PESSOAIS

PERFIL DOS CLIENTES

Para finalizar, só precisamos de algumas informações suas para entender o perfil do cliente do transporte coletivo por ônibus.

P1) **Qual a sua idade?** *(entregar o próximo cartão e pedir para a pessoa indicar a resposta)*

- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| 1. () Até 24 anos | 5. () 55 a 64 anos |
| 2. () 25 a 34 anos | 6. () 65 anos ou mais |
| 3. () 35 a 44 anos | 99. () Prefiro não responder |
| 4. () 45 a 54 anos | |

P2) **Com qual gênero ou sexo você se identifica?** *(entregar o próximo cartão e pedir para a pessoa indicar a resposta)*

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| 1. () Masculino | 3. () Outro. Qual? |
| 2. () Feminino | 99. () Prefiro não responder |

P3) **Com qual cor ou raça você se identifica?** *(entregar o próximo cartão e pedir para a pessoa indicar a resposta)*

- | | |
|-----------------|-------------------------------|
| 1. () Preta | 5. () Branca |
| 2. () Parda | 6. () Outra |
| 3. () Indígena | 99. () Prefiro não responder |
| 4. () Amarela | |

P4) **Qual é a sua escolaridade?** *(entregar o próximo cartão e pedir para a pessoa indicar a resposta)*

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. () Analfabeto | 6. () Ensino superior incompleto |
| 2. () Ensino fundamental incompleto | 7. () Ensino superior completo |
| 3. () Ensino fundamental completo | 8. () Pós-Graduação/Mestrado/Doutorado |
| 4. () Ensino médio incompleto | 99. () Prefiro não responder |
| 5. () Ensino médio completo | |

P6) **Como você definiria a sua principal ocupação?** *(entregar o próximo cartão e pedir para a pessoa indicar a resposta)*

- | | |
|--|--|
| 1. () Funcionário de empresa privada | 5. () Aposentado |
| 2. () Estudante | 6. () Dona ou dono de casa |
| 3. () Profissional autônomo / Conta própria | 7. () Funcionário do terceiro setor (ONG, etc.) |
| 4. () Funcionário público | 8. () Desempregado/Desocupado |

9. () Empresário
10. () Trabalhador doméstico

11. () Estagiário
98. Outro. Qual? _____
99. () Não informado

P5) Quantos dias por semana você costuma usar a internet no celular ou computador? *(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)*

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1. () Todos os dias ou quase todos os dias | 4. () Menos do que uma vez por mês |
| 2. () Pelo menos uma vez por semana | 5. () Nunca uso a internet |
| 3. () Pelo menos uma vez por mês | 99. () Prefiro não responder |

P8) Você ou alguém da sua família possui automóvel? *(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)*

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. () Sim, eu tenho | 3. () Não |
| 2. () Sim, alguém da minha família tem | 99. () Prefiro não responder |

P7) Em qual bairro de Manaus você mora? Caso não more em Manaus, informe a cidade de residência. *(pergunta aberta, marcar de acordo com a resposta)*

D - Roteiro base dos grupos focais

1 - Recepção e apresentação

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

2 - Mobilidade e Acessibilidade

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

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

3 - Padrões de deslocamento

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

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

4 - Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades

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

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

[Para os grupos focais com enfoque em gênero]

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

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

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu racismo ou injúria racial no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções	<u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica

na mobilidade urbana ao longo do espaço, em especial no que tange à segurança.	entre racismo e injúria racial ⁴ pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma pessoa ser ofendida a partir de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem.
--	---

5 - Fechamento

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

⁴ “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém se valendo de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem, o crime de racismo atinge uma coletividade indeterminada de indivíduos, discriminando toda a integralidade de uma raça. Ao contrário da injúria racial, o crime de racismo é inafiançável e imprescritível.” (CNJ, 2005)

E - Materiais de comunicação



Card convite para a oficina: instituições parceiras via whatsapp

Contribua com a construção de uma cidade mais acessível e igualitária

A prefeitura de Manaus convida a todas e todos para discutir pontos importantes para a elaboração de políticas de mobilidade urbana da capital. A programação da oficina contempla a apresentação do diagnóstico local de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, além de debates sobre as perspectivas para o planejamento de políticas urbanas sustentáveis e equitativas, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 13 de julho de 2023

Horário: das 8h30 às 14h

Local: Casarão da Inovação Cassina

(Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus - AM)

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

O local é próximo à Praça Dom Pedro II, com 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 Manaus com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

Esperamos você!

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

Prezado/a XXX,

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

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Desde 2021, nosso município tem participado de iniciativas realizadas no âmbito do projeto, tais como trocas de experiências nacionais e internacionais e visitas técnicas. Dado o elevado grau de engajamento de Manaus, 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 Manaus, 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 13 de julho de 2023, entre às 8h30 e 14h, no Casarão da Inovação Cassina (Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus - AM). A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/agendamanaus>.

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!

Card convite para grupos focais para envio via whatsapp

Prefeitura de Manaus e Frente Nacional de Prefeitos
convidam para grupo de discussão:

ACESSO CIDADES
Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Grupo de discussão sobre gênero e raça na mobilidade

Data: 11 de julho de 2023
Horário: 18h30 as 20h
Local: Casarão da Inovação Cassina
(Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus)

Participe, compartilhe suas experiências e contribua para a melhoria da mobilidade de Manaus

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

Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP** FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS Prefeitura de **Manaus** Cofinanciamento:

Participe de discussões sobre a redução de desigualdades na mobilidade urbana

A Prefeitura de Manaus e o Instituto Municipal de Mobilidade Urbana convidam 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.

No dia 12 de julho será realizado um grupo de discussão focado em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e grupos LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos. Venha contribuir para a melhoria da mobilidade urbana de Manaus!

Data: 12 de julho de 2023
Horário: das 18h30 às 20h
Local: Casarão da Inovação Cassina

(Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus - AM)

O local é próximo à Praça Dom Pedro II, com diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes.

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

Ofício convite dos grupos focais via e-mail

Prezado/a XXXX,

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

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

Gostaríamos de convidá-las/os a participar de um grupo focal de discussão sobre mobilidade urbana, gênero e raça, a ser realizado no dia 11 de julho de 2023, das 18h30 às 20h, no Casarão da Inovação Cassina (Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus - AM)

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 13 de julho, entre 8h30 e 14h, para a apresentação do diagnóstico local de mobilidade e acessibilidade urbana e para a discussão de perspectivas para uma cidade mais equitativa e sustentável. A oficina será realizada também no Casarão da Inovação Cassina.

Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes.

Contamos com a sua participação!

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

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



ACESSO CIDADES

Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data: 11 de julho de 2023
Horário: 18h30 às 20h
Local: Casarão da Inovação Cassina
(Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus)

Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!

Contribua na construção de um sistema de mobilidade urbana que atenda às necessidades da população de Manaus

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



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

Programação resumida:

- × Apresentação e discussão do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero
- × Debate sobre ideias para o planejamento de políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis

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



Realização:



Cofinanciamento:



Release para a mídia pré-evento

Planejamento da mobilidade urbana de Manaus contará com participação popular

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

Manaus vai receber a primeira visita técnica presencial do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 10 a 13 de julho, a equipe técnica da associação de municípios estará na cidade 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 Manaus, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos tiveram início ainda em 2022.

A oficina será realizada no dia 13 de julho de 2023, entre às 8h30 e 14h, no Casarão da Inovação Cassina (Rua Bernardo Ramos, 290 - Centro, Manaus - AM)

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

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:



F - Principais desafios na mobilidade urbana de Manaus

Tema	Macrodesafios	Desafios
Aspectos institucionais	Aumento da fiscalização	Aumento de fiscal no trânsito
	Fortalecimento institucional	Fortalecimento institucional
Mobilidade a pé	Padronização das calçadas	Calçadas - padronização
	Travessias	Travessia segura
Planejamento urbano e acessibilidade	Planejamento urbano e acessibilidade	Crescimento desordenado dos bairros
Segurança pessoal	Coordenação e cooperação institucional	Ação integrada IMMU, SINETRAN, Seg. Pública (Estado/Município)
		Segurança pessoal
	Falta de segurança	
	Segurança	
	Segurança	
	Segurança	
	Segurança	
	Segurança no transporte coletivo	
Segurança no transporte coletivo		
Segurança viária	Segurança viária	Ficar mais rigorosa a liberação de habilitação de carros e moto
		Melhorar segurança viária de usuários vulneráveis (ciclistas, pedestres, motociclistas)
		Segurança viária
		Sinistros de trânsito
Transporte motorizado individual	Transporte motorizado individual	Aumento de nº de faixa das vias
Transporte público coletivo	Acessibilidade universal	Falta de cadeiras preferenciais nos ônibus (todas)
		Falta de respeito ao idoso e pessoa com mobilidade reduzida
		Falta de respeito com PCDs
		Rampas para PCDs sem funcionar

	Conforto	Conforto
	Disponibilidade	Falta de ônibus no conjunto Boas Novas na Cidade Nova: Tínhamos a linha 40, direto para o Centro. Única linha que está atendendo a população e moradores de lá é o 035, indo para o terminal 3. Muitas reclamações de moradores.
		Falta mais ônibus na comunidade nova Canaã, KM 41
		Horário de ônibus na Comunidade Nova Canaã KM 74
	Integração modal	Integrações modais
	Motoristas	Melhores condições de trabalho aos motoristas
	Sistema tarifário	Adesão ao cartão de transporte
		Redução do custo e tarifa
		Redução do uso do \$ no transporte público com o objetivo de diminuir assaltos
		Sistema eletrônico de bilhetagem
	Tecnologia	Investimentos em tecnologia
	Velocidade	Corredores
		Diminuição dos pontos de parada
		Falta de corredores exclusivos
		Implantar os corredores de ônibus
		Velocidade
		Velocidade



ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP **FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS**

Cofinanciador:



União Europeia