



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

Etapa qualitativa

Aracaju/SE



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 Aracaju

Carlos Renato Telles | Superintendente de Transporte e Trânsito

Nilton Pereira de Jesus | Auxiliar de administração da SMTT

Aimée Resende | Coordenadora de Projetos da SMTT

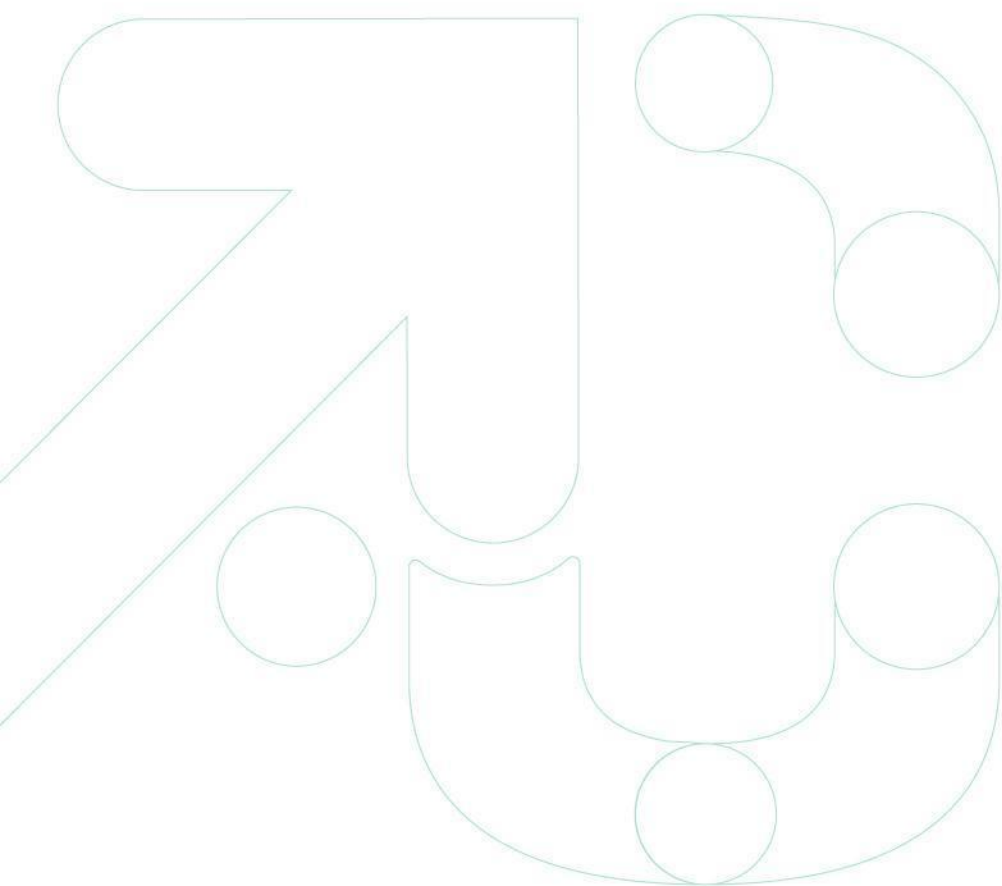
Roberta Chagas | Analista da SMTT

*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	5
1. Entrevistas	7
1.1 Objetivos e metodologia	7
1.2 Recrutamento e seleção	7
1.3 Participantes	7
1.4 Roteiro	8
1.5 Realização	10
1.6 Destaques e principais resultados	10
1.6.1 Planejamento e implementação de políticas com enfoque de classe, raça e gênero	10
1.6.2 Política tarifária	12
1.6.3 Registro e encaminhamento de denúncias	14
1.6.4 Política de contratação, capacitação e inclusão do órgão	15
1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social	17
1.6.6 Infraestrutura e transporte alternativo	18
2. Grupos focais	19
2.1 Objetivos e metodologia	19
2.2 Recrutamento e seleção	19
2.3 Participantes	20
2.4 Roteiro	21
2.5 Realização	23
2.6 Destaques e principais resultados	23
3 Oficina intersetorial e participativa	32
3.1 Objetivos e metodologia	32
3.2 Recrutamento e seleção	32
3.3 Participantes	33
3.4 Roteiro	35
3.5 Realização	37
3.6 Destaques e principais resultados	38
3.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Aracaju	38
3.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Aracaju	42
Considerações finais	47
Referências	49
Apêndice	52
A - Ficha de participação	52
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	54
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	55
D - Roteiro base dos grupos focais	62

E - Materiais de comunicação	66
F - Principais desafios na mobilidade urbana de Aracaju	73
G - Ideias para a mobilidade urbana de Aracaju	75



Introdução

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

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

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

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

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

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

As análises apresentadas neste documento referem-se à etapa qualitativa do diagnóstico de Aracaju/SE, 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 Aracaju/SE foram realizadas entre os dias 23 e 25 de maio de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo representantes de órgãos da administração municipal, operadores e organizações da sociedade civil, e **grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça**, incluindo **mapas de mobilidade cotidiana**. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos desafios vivenciados pela população de Aracaju em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade.

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

1. Entrevistas

1.1 Objetivos e metodologia

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

As entrevistas foram conduzidas por César Medeiros e Tainá Bittencourt, técnicos do Projeto AcessoCidades.

1.2 Recrutamento e seleção

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

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

1.3 Participantes

Ao todo, foram 8 pessoas entrevistadas, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, representantes de trabalhadores do sistema de transporte público coletivo e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros. Metade das pessoas entrevistadas são homens cis e 37,50% mulheres cis, sendo que uma pessoa identificou-se como sexo masculino mas preferiu não declarar gênero. A proporção de representantes de empresas privadas e da Prefeitura Municipal é igual (37,50%), sendo 25% representantes de entidades ou órgãos de representação. Conforme mostra a Tabela 01, existe maior representatividade feminina entre os técnicos e gestores da Prefeitura

Municipal e de entidades e órgãos de representação. Todos os representantes de empresas privadas, isto é, das empresas operadoras de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Aracaju, são homens.

Em relação à raça, existe paridade entre pessoas que se autodeclaram negras (pretas ou pardas) e brancas. Verifica-se, portanto, uma sobrerrepresentação de pessoas brancas entrevistadas em relação à população da cidade e da região metropolitana de Aracaju (32% e 28,2% de pessoas brancas, respectivamente), tendo em vista o último censo demográfico do IBGE de 2010. A sobrerrepresentação de homens e pessoas brancas entrevistadas, apesar de não desejável, é esperada considerando o perfil das pessoas entrevistadas, majoritariamente do setor de transporte público coletivo. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias, amarelas ou indígenas.

No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, 7 (87,5%) se declaram heterossexuais e 1 (12,5%) homossexual. Com relação ao nível de escolaridade das pessoas entrevistadas, 75% possuem o ensino superior completo, 12,5% possuem o ensino médio completo e 12,5% possuem apenas o ensino fundamental completo.

Tabela 01: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
Empresa privada	-	3	1	2
Entidade ou órgão de representação	1	1	1	1
Prefeitura Municipal	2	1	2	1
Total	3	5	4	4

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Empresa operadora Atalaia
- Empresa operadora Grupo Modelo
- Empresa operadora Viação Progresso
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Aracaju (SETRANSP)
- Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Aracaju (SINTTRA)
- Secretaria Municipal da Família e da Assistência Social (SEMFAS)

1.4 Roteiro

Para a realização das entrevistas, foi definido um roteiro base composto por oito eixos de análise (ver Quadro 01). A depender do perfil e da área de atuação da pessoa entrevistada, algumas perguntas eram adaptadas ou suprimidas do roteiro base, de forma a aproveitar ao máximo os

conhecimentos e informações de interesse, mantendo a duração da entrevista em torno de 1 hora. O roteiro base das entrevistas semi-estruturadas é mostrado no Apêndice C.

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

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

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

Fonte: Elaboração própria

1.5 Realização

As entrevistas foram realizadas no dia 24 de maio de 2023, no segundo andar do NB Hotéis¹. No espaço havia água e café, de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

1.6 Destaques e principais resultados

1.6.1 Planejamento e implementação de políticas com enfoque de classe, raça e gênero

Quadro 02: Respostas às perguntas sobre importância de cada abordagem no planejamento de transportes

Setores-chave	Raça/cor	Gênero/sexo	Classe/renda
Operação do transporte - empresas	Não, todos são iguais perante à lei, mas reconhece-se a interseccionalidade entre desigualdades sociais e raciais.	As opiniões se dividem. Para parte dos operadores, a abordagem não é necessária porque precisamos tratar todos igualmente, independente de gênero ou orientação sexual. Para outra parte, essa abordagem é importante, pois existem preconceitos e discriminações na	Sim, especialmente em relação à tarifa e em tornar o transporte público coletivo um meio de transporte utilizado por todos, e não apenas pelas pessoas de baixa renda.

¹ Av. Dr. José Machado de Souza, 120 - Jardins, Aracaju - SE, 49025-740

		sociedade e que também estão presentes no transporte público coletivo.	
Operação do transporte - trabalhadores	Não tem necessidade.	Não tem necessidade.	Sim.
Setor público - coordenadorias transversais	Sim, pois ainda existe discriminação racial no transporte público. As pessoas não se sentem à vontade para vivenciar determinados espaços, elas são excluídas.	Sim, pois as mulheres não são respeitadas e acabam sendo mais vulnerabilizadas na questão da violência	Sim, pois existem desigualdades sociais que precisam ser reduzidas

Uma das principais dificuldades elencadas pelas pessoas entrevistadas para incorporar as abordagens de raça/cor e gênero/sexo é o entendimento da população sobre as desigualdades estruturais na sociedade. Apesar dos discursos e avanços no debate público e na mídia, a prática ainda reproduz discriminações e preconceitos que se manifestam inclusive na resistência a projetos.

Na opinião de uma das pessoas entrevistadas, quando pensa-se em inclusão, tem-se como foco pessoas com deficiência ou idosos, mas existe uma carência no debate e na elaboração de políticas públicas com enfoque de raça/cor e gênero/sexo. No entanto, a representante da Coordenadoria da Mulher destaca:

Os ônibus ficam lotados e as mulheres não são respeitadas. Tem também a questão do transporte, da gratuidade do transporte. Dos gastos que elas têm, porque precisam levar seus filhos a curso, escola. Então esse trajeto da mulher acaba sendo maior que o trajeto do homem. E ela acaba tendo mais despesa, principalmente para as mulheres monoparentais, famílias monoparentais. Então tem as mulheres chefes de família. Creio que a pé a gente também precisa considerar. A cidade ainda precisa melhorar nas suas rotas, seu trajeto. Iluminação pública à noite e ser mais atrativa também. Temos praças muito bonitas aqui, mas que acabam não sendo atrativas nesse horário noturno. A gente precisa ainda de qualificar a oferta de atividades noturnas. De trazer a população para experimentar mesmo Aracaju à noite. Porque é uma cidade bonita. Nos pontos turísticos elas são iluminadas, mas ainda não está... A mulher ainda não consegue ver, porque a mulher tem muito medo dos espaços, de vivenciar os espaços. Seja por conta do medo mesmo, do abuso. Do medo de ser tão, tão...

Este trecho evidencia o enfoque de gênero na mobilidade urbana, trazendo elementos da insegurança e da violência contra as mulheres no espaço público. Isso se manifesta na limitação

da ocupação da cidade e de realização de atividades especialmente em horários noturnos. Uma primeira iniciativa em tornar o planejamento mais sensível ao gênero é, de acordo com algumas pessoas entrevistadas, conhecer as especificidades das mulheres, incluindo famílias monoparentais, chefes de família, mulheres negras, etc. A partir de então, promover ações que possam promover a mobilidade das mulheres, reduzindo o gasto delas com transporte (que é, em geral, maior tendo em vista a necessidade de acompanhar os filhos), aumentando a segurança e a iluminação pública, etc.

Apesar da grande maioria dos entrevistados que representam operadores (empresas e trabalhadores) acredita que o enfoque de gênero não é necessário, quando perguntados sobre casos de assédio, vários deles reconhecem ou já presenciaram alguma ocorrência, como mostra esse trecho de um antigo cobrador do transporte coletivo de Aracaju.

Muitas vezes já presenciei [casos de assédio]. As pessoas separaram, tiraram o cara do ônibus e do terminal. Em dois casos, a gente teve que chamar a polícia, né? No terminal. E deixou [o cara] lá e foi embora. Como eu era cobrador, a gente deu ou observava muito. Eu tinha esse cuidado de observar cada passageiro, conhecer cada passageiro, então... Um desses fatos foi na O80, que é Bugio Atalaia, por volta de umas oito e meia da noite, mais ou menos. Tinha poucos passageiros no carro, mas a mulher ficou desconfiada, aquela coisa e tal. E esse cara lá no canto, ele todo sem graça, né? Aí eu desconfiei. No próximo ponto eu desci, fui até ele e pedi perdão, mas que ele tinha que ser retirado do carro. Aí ele desceu, não falou nada, desceu todo cabisbaixo e foi embora. Aí ela me agradeceu e tal.

Para as pessoas negras entrevistadas, a mobilidade não é segura para pessoas pretas ou pardas em Aracaju, especialmente em relação à falta de segurança e de políticas públicas voltadas a essa população. Reconhece-se que o índice de assaltos no transporte público coletivo reduziu muito nos últimos anos, mas persiste o sentimento de insegurança e medo principalmente à noite. Ainda, foram destacadas algumas ações que poderiam ser realizadas para ampliar o acesso da população negra à cidade e reduzir discriminações. A promoção de ações culturais nos espaços públicos, trazendo a cultura rap, hip-hop e o fit-dance são fundamentais para tornar os espaços mais atrativos especialmente para a juventude. Trazer estes jovens para o centro da cidade pode ser um primeiro passo para que eles não sejam vistos como violentos ou marginais, ao contrário do que é frequentemente reforçado na mídia.

Por fim, em relação à classe social, é consenso de que a abordagem de desigualdades socioeconômicas é fundamental para o planejamento de políticas públicas de mobilidade. Tem-se como foco o preço da tarifa, citados os exemplos de tarifa zero, tarifa simbólica ou então meia-tarifa aos domingos.

1.6.2 Política tarifária

A política tarifária é vista de forma bastante contraditória entre as pessoas entrevistadas. Considera-se que a tarifa não é alta tendo em vista as longas distâncias a percorrer na região metropolitana, com tarifa integrada, e os grandes vazios urbanos ao longo do caminho, que

prejudicam a renovação dos passageiros. Inclusive, apesar dos subsídios públicos destinados unicamente às gratuidades de pessoas com deficiência, considera-se que a tarifa é insuficiente para cobrir os custos operacionais. Como estratégia para reduzir o déficit, as empresas apostam na redução dos custos, especialmente às custas da qualidade do serviço prestado. Os quadros horários e a quilometragem ociosa são especialmente visados, mas também foi mencionada a adoção de estratégias para aumento da eficiência, particularmente com o uso da telemetria nos veículos.

De acordo com os operadores, o déficit acumulado manifesta-se na qualidade do serviço prestado pelas diferentes empresas de transporte na região metropolitana. Quanto mais antiga a empresa, maior o déficit acumulado, é menor a capacidade de investimentos em processos e estrutura, incluindo renovação da frota. A disparidade entre empresas é inclusive notado pelos motoristas, afetando o cotidiano do trabalho, o pagamento dos salários e a qualidade da prestação do serviço para a população.

Uma alternativa para o equilíbrio econômico-financeiro mencionada seria a cobrança por quilômetro percorrido ou em zonas tarifárias, a exemplo de Londres. No entanto, é preciso atentar para a distribuição socioespacial da população na RM de Aracaju, em que as pessoas de menor renda são aquelas que moram mais distantes do centro e que teriam que comprometer uma fatia ainda maior do seu orçamento com o transporte, conforme indicam as análises apresentadas no relatório quantitativo. Apesar de grande parte dos deslocamentos cotidianos ao trabalho serem custeados pelas empresas, por meio do Vale-Transporte, a política afetaria particularmente os deslocamentos ao lazer ou de pessoas não incluídas no mercado formal de trabalho.

No entanto, algo também mencionado pelo poder público e pelos operadores são os passageiros que pulam a catraca para não pagarem a tarifa, um fato não pontual. A estimativa é que sejam cerca de 2 mil passageiros que pulam a catraca em um total de 78 mil passageiros transportados diariamente (2,6%), com maior incidência aos finais de semana (quando o destino é lazer e quando mesmo as pessoas com carteira assinada e vale-transporte, têm que pagar diretamente a tarifa). Foram inclusive relatados diversos casos de agressividade física ou verbal contra motoristas que tentaram impedir estas ocorrências, fazendo com que a diretriz seja não intervir. Contudo, para evitar a ocorrência destes casos, alguns motoristas desenvolveram algumas estratégias, como destaca o representante do Sindicato dos Rodoviários.

A gente tem uma estratégia de antes de chegar ao ponto, antes de chegar ao ponto lá de parada. A gente para ali no semáforo, né? Dentro da canaleta, abre as portas e a pessoa desce. A maneira assim é de poder evitar a invasão lá no final. Daí a porta de trás já fecha, entendeu? Tá fechada, só vai subir. Só sobe. Lá no ponto, não desce. Alguns passageiros, às vezes, não concordam em descer ali. Aí o que acontece: chega lá, tem que abrir, e aí o pessoal invade. E não vai de dois, três, não. É de cinco, seis, muito. Raro entrar só três pessoas. Dentro do domingo também a invasão ou o pulo é maior, né? Porque praia, né? Essas coisas. Final de semana é mais.

Tentou-se impedir a evasão pela implantação de catracas duplas, o que foi corretamente interrompido após a resistência de grupos sociais que viam o elemento como uma prática discriminatória. Não existem estudos ou levantamentos das pessoas que deixam de se deslocar e utilizar o transporte público coletivo por causa da tarifa. Quando perguntado sobre o perfil dessas pessoas que pulam a catraca, o ex-motorista de Aracaju e representante do Sindicato dos Rodoviários foi bastante enfático: “*Tudo. De evangélico a católico, estudante a trabalhador. Tudo, tudo, tudo.*”

1.6.3 Registro e encaminhamento de denúncias

Existem dois tipos de canais de reclamações das pessoas usuárias do transporte público coletivo. O primeiro é a [ouvidoria geral do município de Aracaju](#), em que as pessoas, de forma identificada, anônima ou sigilosa, podem enviar pedidos de informação, solicitações, sugestões, reclamações, denúncias e elogios sobre todas as áreas da administração pública, incluindo a Superintendência de Transportes e Trânsito (SMTT).

A classificação é feita por diversos temas: acidente, carga/descarga, guia rebaixada, passeio, ponto de táxi, R6a, vaga idoso/deficiente, elogio ao funcionário, estacionamento público rotativo, falta de manutenção no transporte, fiscalização no transporte público, horário irregular de ônibus, insatisfação com empresa de transporte, insatisfação com atendimento, má conduta de funcionário da empresa, mudança de itinerário, ônibus danificado, parada não atendida, ponto de ônibus, superlotação, transporte irregular, informações de JARI, veículo abandonado, acessibilidade para PNEs, bloqueio na via, calçadas, estacionamento irregular, faixa de pedestre, fiscalização no trânsito, lombadas, multas, placas de sinalização, radar e semáforos. No entanto, não existe uma classificação específica para denúncias em casos de assédio sexual ou injúria racial no transporte público coletivo, tampouco casos de assaltos e furtos.

Além disso, cada empresa possui um SAC que recebe reclamações via e-mail ou whatsapp. No caso da Viação Atalaia, quando recebidas as críticas, são alisadas as imagens das câmeras dos ônibus, avaliadas as ocorrências e apresentados feedbacks aos usuários. Os chamados via SAC das empresas ficam internos e não são compartilhados com a SMTT.

No caso de denúncias realizadas nas delegacias e órgãos da Polícia Militar, não existe o compartilhamento das informações, e o executivo municipal não tem acesso a dados ou indicadores sobre o número e local das ocorrências, quando denunciadas. Por vezes, a Coordenadoria da Mulher de Aracaju é informada sobre casos de desrespeito às mulheres no transporte público coletivo, mas não existem estatísticas sobre casos de importunação ou assédio sexual e sobre injúria ou discriminação racial no transporte público.

É importante destacar que já existe um plano de enfrentamento à violência contra a mulher, elaborado junto à Coordenadoria de Políticas Públicas para Mulheres, mas questões de mobilidade e do transporte público não foram contempladas.

Em 2018, foi realizada uma campanha contra a importunação sexual nos ônibus, por iniciativa do Sindicato. Foram colados cartazes informando a população sobre o que caracteriza importunação

sexual e quais os canais de denúncia, em parceria com a Secretaria de Segurança Pública. A SMTT entrou na época como apoiadora, autorizando a divulgação. Em 2021, em parceria com vereadores, foram realizados treinamentos com motoristas sobre as formas de agir em casos de assédio sexual no transporte público coletivo. No entanto, as “noções” passadas aos motoristas não fizeram parte da construção de um protocolo debatido com os diferentes atores e pessoas envolvidas, incluindo vítimas, pessoas usuárias do transporte, motoristas, operadores, órgãos de planejamento e controle da operação, instituições de segurança pública, etc. Segundo a Coordenadoria da Mulher, é fundamental ter um protocolo que delimite quais as ações de cada ator envolvido (poder público, operadores, motoristas, vítimas, testemunhas, etc). Atualmente, confia-se muito no “bom-senso” ou “empatia” das pessoas próximas.

De acordo com a SETRANSP, a linha direta existente entre a associação e a Secretaria de Segurança Pública permite o acesso e a sistematização dos registros e denúncias, bem como imagens das câmeras embarcadas em alguns veículos e em pontos estratégicos.

Figura 01: Campanha contra a importunação sexual no transporte público de Aracaju



Fonte: SETRANSP (2018)

1.6.4 Política de contratação, capacitação e inclusão do órgão

A divulgação de vagas é realizada pelas próprias empresas, em sites próprios ou de parceiros, sem busca ativa ou cotas para mulheres ou pessoas negras, apesar de mulheres serem minoria nas áreas operacionais. Na empresa Atalaia, por exemplo, as mulheres formam cerca de 70% dos funcionários em cargos administrativos, mas são apenas 5 motoristas, entre um total de 400. Proporção que é mais ou menos compartilhada entre todas as empresas operadoras. A percepção é de que poucas mulheres buscam se especializar na área, apesar de ser motivo de comemoração quando uma mulher decide se candidatar para uma vaga de motorista. Isso porque são consideradas mais sensíveis no tratamento com os passageiros, mais cuidadosas com os veículos e manutenção e provocam menos sinistralidade.

Vale destacar o processo de contratação e retenção da Viação Atalaia, especificamente. A contratação de funcionários envolve uma avaliação prévia do currículo e dos antecedentes dos candidatos, seguido por provas escritas e práticas e posterior avaliação médica e toxicológica. Após a contratação, o novo funcionário entra na fase de integração, em que fica conhecendo

todos os setores e processos da empresa e recebe dicas de como proceder em casos de problemas comuns que ocorrem nos ônibus, como evasão tarifária, por exemplo.

Durante os primeiros 90 dias de experiência, existe um comitê que avalia o comportamento dos profissionais. Após esse período, é realizada uma reunião mensal com os fiscais que trabalham com as equipes externas, de forma a avaliar questões disciplinares e comportamentais. Os nomes com destaque negativo são encaminhados para o setor de recursos humanos, que prossegue com um termo de ajuste ou termo de melhoria, em que o funcionário se compromete a melhorar seu comportamento. Após a assinatura do termo, o RH o acompanha diretamente com o pessoal de campo, avaliando o cumprimento dos elementos acordados. Caso contrário, prossegue-se com o desligamento do profissional.

Como forma de estímulo à direção eficiente, a Viação Atalaia possui um programa de bônus vinculado à economia de combustível. A partir de indicadores e metas por veículo, motorista, linha e sistema, são destinados, semestralmente, 40% dos recursos economizados com óleo diesel para os motoristas com melhor desempenho. Isso significa que os trabalhadores podem receber bônus variáveis, que também dependem do seu comportamento na condução.

Existem também projetos de bonificação e incentivos aos trabalhadores sendo desenvolvidos pela empresa Modelo, por meio da telemetria, mas que foram interrompidos durante a pandemia, quando a empresa entrou “em modo de sobrevivência”. Espera-se que ao dar melhores condições de trabalho para os colaboradores, todas as famílias seriam beneficiadas.

No entanto, a Viação Progresso enfrenta grandes dificuldades para continuar no sistema de transporte público. Com salários atrasados e redução de benefícios essenciais para os motoristas e defendidos pelo Sindicato dos Rodoviários, como plano de saúde, vale-refeição, etc. Inclusive, a negociação trabalhista é feita com cada empresa operadora, não envolvendo o sindicato patronal.

Todos os treinamentos e capacitações são orientados pelo SEST/SENAT e reciclados anualmente, incluindo temas como condução econômica e defensiva, respeito ao idoso, gestantes e ciclistas, e inclusive contra o assédio sexual no transporte público coletivo, uma inclusão à pedido do sindicato que representa as empresas operadoras (SETRANSP). Existe, entre as empresas operadoras, uma diretriz passada aos motoristas de que, caso este presencie algum caso de assédio, deve-se procurar o apoio da Polícia Militar e, caso haja necessidade, deslocar-se à delegacia para servir como testemunha e fazer o relato do que presenciou. No entanto, não existe um protocolo muito bem definido a ser seguido e os motoristas agem de acordo com o “sentimento ali mesmo, de acordo com a emoção”. Em relação à questão racial, não existem treinamentos e a percepção é que falta empatia dos motoristas em relação aos passageiros, a maioria de cor negra.

Na visão dos funcionários, as principais reclamações são referentes ao estresse do trânsito e pressão por pontualidade e regularidade, especialmente nos horários de pico, tendo em vista que os tempos de viagem programados por vezes não são adequados à realidade dos congestionamentos e demoras. Ainda, a necessidade de espaços de descanso, com banheiros limpos e locais para refeições. Nos finais de linha, destaca-se a presença de mercados ou “lanches

sujos” que surgiram de forma espontânea pelo mercado, mas reconhece-se a necessidade de melhorias e aprimoramentos.

1.6.7 Dados e indicadores

Na operação, o controle depende de cada empresa. Na Viação Atalaia, são utilizados indicadores de pontualidade e regularidade a partir dos dados de GPS, por linha e faixa horária. Além disso, cada fiscal controla, via tablet, toda a operação da frota em tempo real, e orienta a adequação das viagens em casos de atrasos ou interrupções. Diariamente, também são gerados relatórios da operação e receitas por linha, faixa horária, motorista e veículo. Isso é importante para a avaliação da operação e também dos motoristas. Nas outras empresas, não foi possível confirmar o mesmo processo de monitoramento, apesar dos dados serem coletados e analisados internamente.

Seja por parte das empresas ou da SMTT, todos os dados são internos e não publicados abertamente. Inclusive, observa-se uma percepção positiva da maioria das empresas quanto à abertura. Segundo uma das pessoas entrevistadas, é importante que *“o público tome conhecimento, porque é uma forma de buscar opiniões alternativas. Ninguém melhor para poder nos ajudar do que o nosso público que utiliza o serviço. Às vezes a crítica nos ajuda a melhorar.”*

1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Percebe-se, nos discursos, uma grande abertura ao diálogo e à construção de políticas públicas que ampliem o acesso e qualifiquem a mobilidade das cidadãs e cidadãos.

Busca-se também não apenas envolver os órgãos e instituições diretamente envolvidas no planejamento e operação do transporte público coletivo, mas também aqueles que possuem algum grau de influência quanto a opinião pública. O sindicato que representa as empresas operadoras promove prêmios e eventos voltados a jornalistas que desenvolvam matérias e estudos que aprofundem a questão da mobilidade e transporte coletivo na cidade e região metropolitana.

Outro ponto importante de colaboração mencionado pelo SETRANSP foi com órgãos de segurança pública municipal e estadual para reduzir o número de assaltos nos ônibus, incluindo passageiros e motoristas. Para motoristas vítimas de assaltos ou agressões, o SEST-SENAT promoveu apoio psicológico.

No entanto, com relação às coordenadorias de pautas transversais às políticas públicas, como de gênero, raça e LGBTQIA+, observa-se uma falta de diálogo e atuação conjunta. Os órgãos de transporte dificilmente participam das discussões das coordenadorias especiais e as coordenadorias especiais dificilmente participam das discussões sobre transporte urbano. Vincular as políticas de forma intersetorial é fundamental não apenas para unir esforços junto a um mesmo objetivo, mas também para melhorar a qualidade das políticas desenhadas e implementadas, a partir de diferentes perspectivas.

1.6.6 Infraestrutura e transporte alternativo

Entre os operadores, é consenso a necessidade de priorização do transporte público coletivo no espaço viário, especialmente através de corredores exclusivos que aumentam as velocidades comerciais e reduzem os custos operacionais. Destaca-se, em especial, o eixo Leste-Oeste, com linhas troncais ligando os terminais Sul e Oeste.

No entanto, os investimentos em infraestrutura e segregação viária para o transporte público coletivo sofrem resistência de parte da opinião pública (especialmente aqueles que utilizam o transporte motorizado individual nos seus deslocamentos cotidianos) e são frequentemente questionados por órgãos de controle do município.

Além disso, persiste alguma competição entre o transporte público coletivo convencional e o transporte alternativo. Existem algumas formas de transporte alternativo, completamente informal ou parcialmente regulamentado: (i) os táxi-lotação intermunicipais autorizadas pelos poderes públicos de cada município (Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e Barra dos Coqueiros), consideradas, pelas empresas operadoras, como mais danosas ao serviço regular de transporte público coletivo; (ii) a lotação intramunicipal que opera entre o Centro e a Zona Norte da capital, autorizada pela Prefeitura de Aracaju; e (iii) as lotações de placa cinza, não autorizadas e irregulares, que transitam por todos os bairros de Aracaju. No próximo item, trataremos um pouco sobre o transporte alternativo a partir da perspectiva das pessoas usuárias.

2. Grupos focais

2.1 Objetivos e metodologia

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

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

Entre vários fatores que afetam as discussões em grupos focais, vale destacar a influência social e a influência normativa. Dentro do primeiro aspecto, pode-se manifestar em algum 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.

Os grupos focais foram conduzidos 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.

2.2 Recrutamento e seleção

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

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

2.3 Participantes

Ao todo, 13 pessoas participaram do grupo focal do primeiro dia (23/05) e 4 pessoas participaram do segundo dia (24/05), segundo as características descritas nas Tabelas 02, 03, 04 e 05. No conjunto, observa-se um perfil relativamente jovem, com idade entre 20 e 56 anos e idade média de 32 anos. Verifica-se um predomínio de homens cis (70,6%) e pessoas negras (88,2%), com poucas mulheres (23,5%) e pessoas LGBTQIA+ (17,6%). A maioria das pessoas participantes têm acesso ao nível superior de ensino (82,5%), seja completo ou incompleto.

O perfil atingido tem aderência a um dos públicos definidos inicialmente, isto é, pessoas pretas e pardas. No entanto, existe um viés indesejável quanto ao gênero e orientação sexual, tendo em vista que apenas 41,2% das pessoas se declararam mulheres ou pessoas LGBTQIA+. Nestes quesitos uma maior diversidade seria melhor, mas esses vieses não invalidam os resultados, só precisam ser lembrados na interpretação de resultados.

Tabela 02: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por gênero.

Gênero	Grupo focal de 23/05	Grupo focal de 24/05	Total
Homem Cis	10	2	12
Mulher Cis	3	1	4
Prefiro Não responder	-	1	1
Total	13	4	17

Fonte: elaboração própria.

Tabela 03: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por raça/cor

Raça/cor	Grupo focal de 23/05	Grupo focal de 24/05	Total
Amarela	1	-	1
Branca	1	-	1
Parda	2	1	3
Preta	9	3	12
Total	13	4	17

Fonte: elaboração própria.

Tabela 04: Distribuição das pessoas que participaram dos grupos focais, por orientação sexual

Orientação sexual	Grupo focal de 23/05	Grupo focal de 24/05	Total
Heterossexual	11	2	13
Homossexual	2	1	3
Prefiro Não responder	-	1	1
Total	13	4	17

Fonte: elaboração própria.

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

Escolaridade	Grupo focal de 23/05	Grupo focal de 24/05	Total
Ensino Médio incompleto	2	-	2
Ensino Médio completo	1	-	1
Superior incompleto	4	1	5
Superior completo	6	3	9
Total	13	4	17

Fonte: elaboração própria.

2.4 Roteiro

Para a realização dos grupos focais, foram definidos dois roteiros bases, a serem utilizados dependendo do número e perfil dos participantes. Em ambos os roteiros, a depender do perfil do grupo e da dinâmica das discussões, algumas perguntas eram adaptadas ou suprimidas dos roteiros base, 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 primeiro roteiro parte da discussão coletiva a partir de perguntas problematizadoras, mostrado no Quadro 03 e mais detalhadamente no Apêndice D.

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

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
	Horários de deslocamento	5 minutos

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

O segundo roteiro parte da elaboração de um mapa esquemático de mobilidade cotidiana e posterior explicação ao grupo, respondendo a perguntas específicas sobre seus deslocamentos e atividades, mostrado no Quadro 04 e mais detalhadamente no Apêndice E.

Quadro 04: Resumo de eixos, temas e tempos estruturantes do grupo focal II

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

Sentimento de (in)segurança nos deslocamentos

Casos de assédio/importunação sexual

2.5 Realização

O primeiro grupo focal foi realizado no dia 23 de maio de 2023 (terça-feira) e o segundo grupo focal foi realizado no dia 24 de maio de 2023 (quarta-feira), ambos das 18h30 às 20h, em uma sala privada no segundo andar do NB Hotéis². No espaço havia água e café, de forma a deixar as pessoas participantes mais confortáveis.

Tendo em vista o número de participantes em cada um dos grupos, optou-se por utilizar a metodologia de discussão em grupo no primeiro dia (roteiro base I) e a metodologia de mapas de mobilidade no segundo dia (roteiro base II).

Foto 01: Grupo focal no dia 23/05/2023



Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

Foto 02: Grupo focal no dia 24/05/2023



Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

2.6 Destaques e principais resultados

Dentre as pessoas participantes dos grupos focais, o transporte público coletivo (7 pessoas) é o modo de transporte mais utilizado, seguido pelo automóvel particular (5 pessoas), lotações (4 pessoas), bicicletas (3 pessoas) e motocicletas (2 pessoas). No entanto, de longe, o modo mais utilizado pelas pessoas presentes, incluindo aquelas que já utilizam outros modos de transporte diariamente, é o transporte por aplicativos (10 pessoas, entre as 17 participantes), desbancando o táxi, que é apenas utilizado em locais considerados mais inseguros (para evitar tempos de espera) ou quando não é possível acionar os aplicativos. No entanto, o fato mais surpreendente foi o número de pessoas que caminham cotidianamente para acessar serviços ou atividades: uma. É evidente que esse panorama não é representativo da população de Aracaju e região metropolitana, mas ajuda a ilustrar as preferências das pessoas e a compreender as opiniões e percepções sobre a mobilidade urbana analisadas aqui.

² Av. Dr. José Machado de Souza, 120 - Jardins, Aracaju - SE, 49025-740

Por quem utiliza o **ônibus**, as principais reclamações são pela estrutura e limpeza dos veículos, que reduzem o conforto durante as viagens e pioram a imagem do sistema, tanto para usuários quanto para não usuários, e pela superlotação em horários de pico (especialmente de manhã, entre às 6h e às 8h, e a tarde, entre às 17h e 19h), indicando menor frequência do que o necessário nesses períodos.

No primeiro ponto, é um consenso a percepção de que **a idade e a conservação dos ônibus são muito diferentes entre regiões da cidade e também entre empresas operadoras do serviço** de transporte público coletivo. Nas periferias, os ônibus tendem a ser, em geral, mais “*velhos, sujos e sucateados*”, com maior taxa de quebras ao longo das viagens. Em regiões centrais ou de algumas operadoras, os ônibus são mais novos e limpos, apesar da presença de insetos. Ainda, em linhas operadas por mais de uma empresa, a diferença é evidente, e entra na matriz de decisão das pessoas usuárias. A falta de uma identidade visual única para os ônibus também contribui para essa identificação do transporte enquanto empresas, e não enquanto serviço público único e integrado.

“Os ônibus são terríveis [de limpeza]. Às vezes tem uma baratinha. Se você pega, tipo, certos ônibus, certas vias aqui, é terrível. Tipo, Mosqueiro, São Cristóvão, Robalo, que são um pouco mais distantes, que não é aqui no centro de Aracaju, são sempre mais precários os ônibus. Por exemplo, aqui em Aracaju, rola os da Atalaia, que é uma empresa, é melhor. Os ônibus são mais novos, é diferente. Mas se pegar, tipo, Progresso, que é outra que roda aqui, é terrível.”

“E detalhe, essa linha 201, agora foi que a Atalaia botou um ônibus novo, zero quilômetro. O ônibus da Progresso era tudo velho, ruim, tremedeira pesada. A Modelo também. Era um ônibus muito velho. Agora eu vou começar a andar até mais de ônibus, porque o ônibus é novo, da Atalaia. Porque agora está assim, metade dos ônibus é Atalaia, metade dos ônibus é Progresso. Então, vou pegar os horários da Atalaia, entendeu? Para ir no da Atalaia, porque é um ônibus novo e tal, vale a pena.”

Além disso, **se nos horários de pico faltam serviços para atender à alta demanda, à noite, a frequência é ainda mais reduzida**, dificultando os deslocamentos com motivo educação (especialmente próximos a faculdades e universidades) e ampliando o sentimento de insegurança.

“À noite, o horário do ônibus é reduzido. O terminal das universidades fica mais cheio, tem menos ônibus. Até o aplicativo mesmo fica mais difícil, porque reduz também o número. Porque muita gente não gosta de trabalhar à noite por causa do assalto, da segurança. Então vai depender de onde você esteja e quando você vai.”

“Tem frota reduzida. Por exemplo, lá no Santa Maria, na Zona Sul. Quem trabalha lá é ruim porque a partir de 5h é de 1h em 1h. Diminui. Até 5h é de meia em meia hora. Então se você perder o ônibus, só vai ter daqui uma hora. Então quanto mais de noite lá no terminal da zona sul vai ficando mais demorado para você pegar.”

De fato, a **falta de informação sobre a programação e sobre a operação em tempo real** e toda a frota pode piorar não apenas a atratividade, a confiabilidade e os tempos de espera, mas também os níveis de lotação, desequilibrando o número de pessoas em ônibus consecutivos, e o sentimento de segurança no transporte público, tendo em vista que os pontos de parada não são considerados seguros pelas pessoas participantes.

“Eu já peguei uma vez 6h ele vazio, mas era porque tinha ido uma galera naquele sanfona. Aí eu sabia que tava vindo um. É que eu adoro ônibus, eu sei os horários todinhos. Aí eu deixei o povo ir e quando chegou o outro, foi quase vazio. Vazio é sentado.”

“Eu só uso o ônibus quando eu vejo no aplicativo lá que tá chegando o ônibus perto do ponto. Quando eu vejo que vai demorar, alguma coisa assim, eu nem vou pro ponto, porque eu tenho medo de ser roubado. Tem um aplicativo chamado CittaMobi aqui, que tá assim, em fase de teste, e daí tem um GPS nos ônibus que acompanha por onde ele passa. Aí quando eu vejo que tá vindo um ônibus perto de casa, eu vou de ônibus, não vou de Uber, entendeu? [Em primeiro lugar] é a facilidade, o que for mais fácil. Eu não pego todo dia não, uma vez ou outra, tô pegando. Porque tem algumas empresas que não tem a precisão no horário. Às vezes atrasa, às vezes não mostra no aplicativo se está vindo um ônibus. Então já passei dias esperando uma hora para passar o ônibus e o ônibus não passou.”

O **sentimento de insegurança pessoal** perpassa gêneros, raças ou classes sociais e faz com que pessoas evitem realizar alguns deslocamentos, escolham modos de transporte considerados menos propensos ao risco, ou desenvolvam estratégias para evitar assaltos, furtos ou agressões. Na opinião das pessoas participantes, o ônibus é um ambiente menos seguro do que o resto da cidade, sendo alvo de assaltantes principalmente nos horários de pico e com maior movimentação de pessoas. No entanto, ao tempo em que os ônibus cheios facilitam a ação de furtos e roubos, algumas vezes sem o conhecimento imediato dos passageiros, também dificultam a realização de assaltos explícitos porque limitam a movimentação no interior dos veículos.

“A gente sai daqui, pega o ônibus pra descer em um ponto, e você sabe que aquele ponto é esquisito, sabe? As vezes é melhor descer um ponto antes ou um ponto depois. É igual quando você recebe um dinheiro e quer economizar, então vai de ônibus ao invés de pegar um Uber. Aí no ônibus o cara toma o dinheiro.”

“Quando eu fazia faculdade, meu celular ficava na bolsa, embaixo de trocentos livros, e o cara: me passa o celular.” Aí eu tenho o trabalho todo de tirar os livros e dar o celular. Já passei várias situações de eu correr. Infelizmente acontece. Independentemente de estar guardado ou não.”

“A minha filha pega ônibus, e toda vez que a gente troca de celular, eu peço pra ela não se desfazer do celular antigo. É o celular do ladrão. Então, por exemplo, se o cara pede o celular, minha filha dá o segundo celular, mais velho.”

"Eu já fui assaltado 8 vezes. Eu já fui assaltado dentro do ônibus, saindo da faculdade, na porta de casa, na esquina de casa. A minha mãe olhava pra mim e falava: você chama. Eu fui assaltado em várias partes da Augusto Franco, e não importa o horário do dia. Já aconteceu de eu ir tomar um sorvete e na volta, voltar sem o celular."

"O cara chegou, sentou do lado do meu filho, roubou meu filho, depois roubou a mulher de trás, depois roubou a outra, roubou a outra. Chegou no ponto, deu sinal e desceu do ônibus."

Mas se o medo de assaltos e furtos é geral, **para as pessoas negras, a violência assume feições adicionais de racismo e injúria racial**, que se manifestam na suspeição dos corpos negros no espaço e, em especial, em bairros de maioria branca e de mais alto poder aquisitivo. A relação imbricada entre desigualdade socioespacial e racial no Brasil manifesta-se não somente nos locais de moradia, trabalho e modos de deslocamentos, mas também reforça estereótipos e formas de discriminação. Isso faz com que pessoas negras se sintam alheias e estranhas em determinados locais e que, muitas vezes, tenham seu direito de mobilidade impedido ou dificultado, seja no transporte público coletivo ou outros serviços de transporte.

"Na maioria das vezes é assim, se eu pego a linha Augusto Franco, Jardins, que tem uma galera de outra classe, eu sou o suspeito. Eu já sentei em alguns lugares e as pessoas saíram ou olharam de forma diferente. No meu bairro não, indo para Santa Maria, sempre foi tranquilo. Um exemplo, quando eu era adolescente e vinha pra cá pro shopping, era outra coisa. Andava um pessoal de uma classe maior, de bairros de classe social diferente e me viam de forma diferente."

"Outra questão é tipo, o motorista não parar, passar reto. Você vê que ele reduziu e quando chegou perto acelerou. Vários momentos eu passei por isso. Outra coisa é o Uber cancelar. A gente chegou de viagem recentemente, e o motorista quando viu pra onde era e as pessoas que iam, desistiu. E vários motoristas sempre cancelam. Até nem importa onde a pessoa estejam, só viam a foto. Esse foi um dos motivos pra eu comprar o transporte próprio [uma moto]. É um ciclo né?! Por causa de assalto e tudo isso, quem não tem nada a ver sofre. E a gente sabe o que é."

"A nossa estética, a nossa cor, influencia na mobilidade, que faz com que o sistema de transporte e os lugares de convívio nos veja com outro olhar. O olhar do tipo: você não deveria estar aqui."

Entre as mulheres e pessoas LGBTQIA+, a importunação e o assédio sexual parecem ser algo constante nos sistemas de transporte público coletivo, algo que "todo mundo já passou". Diversos relatos foram feitos por diferentes pessoas sobre violências sofridas por si ou por pessoas conhecidas. Porém, ao se buscar estatísticas sobre esse tipo de ocorrência, elas são

escassas, passando a falsa impressão de que importunação e assédio sexual quase não ocorrem. Isso ocorre porque já se sabe que casos de assédio sofrem subnotificação no Brasil (Cerqueira e Coelho, 2014; De Oliveira, 2019; Miziara et al, 2022). Entre os principais motivos mapeados nos grupos focais para a existências da subnotificação estão: (i) falta de conhecimento das pessoas sobre os canais e processos de denúncia; (ii) falta de um núcleo específico para fiscalizar, acompanhar e atuar em casos de violência; (iii) medo do julgamento e falta de apoio de quem está ao redor; (iv) medo de revitimização por parte dos prestadores de serviços públicos (de transporte e/ou de segurança pública), por falta de treinamento e capacitação; e (v) certeza da impunidade do agressor.

“Eu tenho uma prima que chegou em casa com a blusa toda suja atrás. Quando ela chegou, perguntaram: o que foi isso? Aí quando ela olhou, ela tava com a blusa cheia de esperma.”

“Com a minha amiga foi no ombro, a mesma coisa. Ela viu, acompanhou tudo. Ficou com medo, ficou nervosa, e ninguém fez nada.”

“Um dos fatores que me leva a não pegar ônibus hoje, é você ser obrigada, por ser uma mulher preta, a ouvir certas coisas. Eu escuto coisas absurdas, com palavras bem vulgares mesmo. Ah, eu pegaria, eu faria isso e isso, você tem isso e aquilo quente. São coisas inacreditáveis.”

“Comigo já passou vários caos no ônibus, já dei livro na cara da pessoa. Infelizmente, rola muito, seja ônibus cheio ou vazio. Eu sou do tipo de mulher que fala, mas eu entendo que existem várias mulheres que se sentem acuadas. Muitas vezes não tem nem suporte. Várias vezes eu já fiz enxame [reclamar, falar alguma coisa na cara], vários homens e ninguém pra nem se meter, entender a situação, intervir. Em geral é passar a mão, é se esfregar.”

Embora o transporte público coletivo seja considerado mais inseguro, tendo em vista que milhares de pessoas passam e esperam nos terminais e ônibus todos os dias, ele é também visto como um vetor de conscientização da população sobre problemas estruturais da sociedade e que também afetam diretamente a mobilidade e a acessibilidade urbana.

“Eu acho que o transporte público poderia contribuir mais para termos uma sociedade mais conscientizadora. Com letreiro nos terminais, campanhas, palestras nos terminais, teatros, grafites pelos locais públicos. Os terminais são espaços para poder dialogar. Por exemplo, chega de racismo, aqui não é o espaço. Homofobia, aqui não é o espaço. Machismo também. E estimular para que as pessoas pudessem denunciar mais. Tivessem um meio de contato, combater e cobrar.”

Entretanto, para quem não utiliza o ônibus ou o utiliza ocasionalmente, como segunda ou terceira opção, o **tempo é um fator decisivo**. A falta de priorização do ônibus no espaço viário e os altos

tempos de deslocamento fazem com que o carro ou a moto sejam alternativas muito mais atrativas, especialmente para quem tem condições financeiras para isso.

“Eu mesmo em 10 minutos chego facilmente no meu trabalho. Se for de ônibus, é uma loucura né, tem que aguardar.”

“De moto, eu demoro 20 minutos, de ônibus é 1h ou mais. Então eu uso o ônibus mais ou menos, só quando quebra a moto.”

“Também meu companheiro me leva para os lugares de moto. Ele me leva para eu não pegar ônibus. A chance que eu tiver que ele puder me levar, ele me leva.”

De fato, a **tarifa** parece ser uma questão menos importante para as pessoas participantes do grupo focal, o que pode estar relacionado ao perfil mais escolarizado e, provavelmente, com maior renda per capita. Para elas, a tarifa não é um impeditivo para a realização de atividades ou para acessar o transporte público coletivo, mas é considerada cara na comparação com a qualidade baixa do serviço ofertado e, especialmente, com o transporte motorizado individual. Por isso, muitas pessoas, com maior poder aquisitivo, preferem gastar mais de carro ou de transporte por aplicativos do que pegar o ônibus.

“Eu entrei em negação. Quando eu lembro que a gente paga 4,50 para uma qualidade péssima... A gente também tem uma questão do trânsito. No terminal DIA, a água fica na metade do ônibus. Tiraram os cobradores, só tem o motorista, é mais uma loucura. E ainda tem o negócio do cartão, inventaram isso.”

“Hoje eu trabalho a 4km da minha residência, então pra mim tá sendo mais barato ir com meu veículo, porque a gasolina tá 4,85. E eu gasto um litro para ir e retornar. Isso quer dizer que a passagem está caríssima.”

A **lotação** ainda consegue absorver parte da demanda do transporte público coletivo, seja porque é mais cômoda em alguns locais da cidade, a tarifa compensa ou porque existe uma personalidade maior entre passageiros e motoristas.

“Eu gosto da lotação, porque o valor compensa. O valor é igual ao ônibus e a galera é brother. Eu pego porque eu gosto do pessoal.”

“No meu caso é porque é acessível, compartilhado, então quando eu vou pro centro, a depender da localidade, se tiver a lotação, eu prefiro para economizar mais.”

Percebe-se, portanto, uma insatisfação quase generalizada com o transporte público coletivo, atualmente apenas operado por ônibus. Inclusive, é o modo mais citado quando o assunto são os principais desafios de mobilidade urbana da cidade e região metropolitana. Na opinião das pessoas, **falta qualidade no transporte público coletivo**, especialmente pela precariedade das vias por onde passam os ônibus nos bairros, bem como pela falta de priorização no espaço viário, como corredores, fazendo com que os tempos de viagem sejam bastante afetados pelo trânsito. Foi também citada a falta de atendimento por transporte público em alguns locais da cidade, apesar do relatório quantitativo indicar cobertura acima de 90% na região metropolitana.

Figura 02: Quais os principais desafios da mobilidade urbana em Aracaju?³



Fonte: elaboração própria.

No caso da **bicicleta**, apesar de muitas pessoas participantes a utilizarem para lazer, especialmente nos finais de semana, o trânsito e o risco de sinistros acaba por desestimular seu uso nos deslocamentos cotidianos. Além disso, o clima quente e a falta de bicicletários seguros e vestiários nas empresas ou estabelecimentos comerciais faz com que muitas pessoas evitem pedalar para não cheguem suadas nos locais de trabalho.

“Eu só uso para lazer e não no dia a dia, porque eu acho perigoso, por causa do trânsito na hora de pico e tal. E daí acaba que eu tenho que tomar banho, sua, e para o trabalho fica mais complicado.”

³ Uma *nuvem de palavras* (também conhecida como nuvem de tags ou texto) é uma representação visual da frequência e do valor das palavras. Neste caso, quanto maior a fonte, maior a frequência em que a palavra apareceu nas respostas.

“E nem toda empresa tem lugar para colocar a bicicleta, de segurança, de quando você sair a bicicleta esteja lá. [Paraciclo e bicicletário] não rola.””

O clima também é uma das explicações dadas pelas pessoas participantes por não **caminharem** para acessar atividades no dia a dia, especialmente no horário de almoço, quando o sol está mais forte e a temperatura mais quente. Mas também culpa-se a falta de costume da população aracajuana. O máximo caminhado é de casa até a praia em frente ou no Carnaval ou Frecaju.

No entanto, para a única pessoa participante dos grupos focais que tem a caminhada como seu principal modo de transporte, o deslocamento não é estressante ou desconfortável, mas uma atividade física prazerosa e tranquila. Esse cenário muda quando anoitece, pois a escuridão dos caminhos e travessas estreitas criam sensações de insegurança, especialmente para mulheres, que então adotam estratégias para reduzir riscos, como ir acompanhada ou escolher outros modos de transporte.

“Quando eu retorno, eu nem coloquei aqui, no meu retorno, tem uma rua um pouco estreita ali, naquela rua ali, perto do Flamboião. Então, assim, quando eu volto, já quase às 18 horas, é bem deserto por ali. Eu já fico um pouco de receio, né? Aí eu gosto sempre de ir com alguém, mas de qualquer forma, ela [amiga] segue um [caminho] e eu sigo o outro, por mais que seja no mesmo bairro. Mas a minha rua é diferente da dela, entendeu? Mas eu prefiro ir acompanhada nesse sentido. [...]”

“Por exemplo, vem um carro de longe, eu venho sozinha ali andando. Eu já fico assim, né? Se eu vejo alguma coisa assim, eu entro no supermercado e saio pela outra frente, que é próximo da padaria. Só que é rápido, né? Aí eu me desmonto, já vou de sandália, já vou de sapatilha, já fico bem rápida.”

De forma transversal a todos os modos de transporte, a mobilidade cotidiana também é influenciada por questões de classe social, raça e, como ficou evidente nos depoimentos das pessoas participantes, gênero. Percebe-se a figura da **mulher como central para o cuidado da casa e da família**, alterando seus próprios deslocamentos. Seja como responsável pelas atividades dos filhos, coordenando padrões de viagens bastante complexos todos os dias, seja como responsável pelas compras de alimentos e utensílios para a manutenção da vida dela, do companheiro e dos filhos, ou mesmo como ponto de apoio para a atenção dos netos. A depender da estrutura e condição familiar, estes deslocamentos são realizados a pé, por ônibus, com automóvel próprio ou com o carro (e direção) de homens.

“Eu tenho 4 filhos, então a minha rotina é sempre administrar esse rodízio contra o preço do combustível. Então todo mundo tem que aliar a atividade física e tudo naquele mesmo horário para fazer o circuito para ir. Eu moro um pouco distante, no Mosqueiro, então tem que estar bem alinhadinho na hora que desce e na hora que volta. Em um dia comum, eles descem comigo, deixo na escola e daí já vou para o trabalho. Do trabalho eu saio, pego eles na escola,

vou pra casa almoçar, retorno e daí quem vai para atividade física, retorna. Eu volto para o trabalho e aí à noite eu vou recolhendo quem ficou. E enquanto isso, lembrar do pão, lembrar do que faltou em casa, para eu poder levar.”

“Eu moro com meus pais. Quando eu saio do trabalho eu vou pegar minha mãe, para ir para o mercadinho às vezes, para a feira, para a padaria. Agora a gente tem um carrinho e ela quer ir para todo o canto de carro. Não sabe mais o que é ir a pé, de ônibus, ou de Uber. Inclusive eu saio do meu trabalho, para ir almoçar em casa, deixar o carro com o meu pai. Meu pai leva ela para o trabalho porque ela não quer ir mais de outra coisa.”

“Eu faço a trajetória com o meu filho para vários lugares e com minha esposa também. A gente leva ele para vários lugares. Mas esse trajeto é sempre de carro e ao nosso redor. A escola a gente botou perto de casa. Agora a gasolina baixou, graças a Deus. Tem a casa da minha sogra, que é mais perto, que a gente usa como ponto de apoio. Aí para o dia a dia da gente ser mais rápido, a gente usa lá.”

3 Oficina intersetorial e participativa

3.1 Objetivos e metodologia

A oficina intersetorial e participativa teve como pauta a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero desenvolvido para a cidade, incluindo aspectos quantitativos e qualitativos, bem como a discussão de possibilidades de ação sobre os problemas e desigualdades identificados, por meio de políticas a serem incorporadas no plano de mobilidade urbana, sempre baseadas em evidências e experiências nacionais e internacionais. O Quadro 05 apresenta a programação resumida da oficina. As apresentações e dinâmicas da manhã e da tarde foram realizadas e facilitadas por Tainá Bittencourt.

Quadro 05: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Renato Telles, superintendente de transporte e trânsito de Aracaju César Medeiros, coordenador do Projeto AcessoCidades
Manhã	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados Dinâmica para a levantamentos de desafios e pontos críticos Compartilhamento das discussões sobre problemas levantados e priorização
Tarde	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

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 Aracaju e sobre as perspectivas para a cidade.

A divulgação foi realizada por meio de ofícios e mensagens por celular a atores técnicos, sociais e políticos importantes para a mobilidade urbana municipal e metropolitana, enviados pela Prefeitura de Aracaju por meio da Superintendência de Transporte e Trânsito.

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

Figura 03: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Aracaju/SE



Fonte: AcessoCidades (2023).

3.3 Participantes

Ao todo, incluindo os turnos da manhã e tarde, 28 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, setor privado e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos e movimentos sociais.

Com idade entre 24 e 72 anos e idade média de 48 anos, 64,3% das pessoas participantes são do sexo feminino e 25,7% são do sexo masculino⁴. Em relação à raça, 17,9% se autodeclararam pretas, 42,3% se reconhecem como pardas e 32,2%, como brancas, 3,6% amarelas e 3,6% preferiram não responder. Percebe-se, portanto, uma representação de pessoas negras em consonância com a população do município de 66,3% de pretos e pardos, segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Na região metropolitana, essa proporção é de 70,3%. Não participaram pessoas autodeclaradas trans, amarelas ou indígenas. A Tabela 06 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 06: Distribuição das pessoas participantes da oficina por sexo e raça.

	Amarela	Branca	Parda	Preta	Não informado	Total
Feminino	1	5	8	3	1	18
Masculino	-	4	4	2	-	10
Total	1	9	12	5	1	28

Fonte: elaboração própria.

⁴ Aqui preferiu-se utilizar a variável de sexo, tendo em vista que 25% das pessoas participantes preferiram não declarar gênero.

Apenas uma pessoa (4,17%) se declarou homossexual, sendo que 82,1% se declara heterossexual e 14,3% preferiram não responder à pergunta. A maioria das pessoas participantes têm ensino superior completo (85,7%) ou incompleto (7,1%), seguida por pessoas com ensino médio completo (3,6%) e ensino fundamental completo (3,6%).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a grande maioria das pessoas participantes (85,7%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (3,6%), empresas privadas (3,6%), universidade ou instituto de pesquisa (3,6%) e entidade ou órgão de representação (3,6%), conforme mostrado na tabela 07.

Tabela 07: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e sexo e raça

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras	Pessoas amarelas
Prefeitura Municipal	16	8	8	14	1
Associação ou organização da sociedade civil	1	-	-	1	-
Empresa privada	-	1	-	1	-
Entidade ou órgão de representação	1	-	-	1	-
Universidade ou instituto de pesquisa	-	1	1	-	-
Total	18	10	9	17	1

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência
- Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa
- Programa Municipal de Proteção e Defesa do Consumidor
- Secretaria Municipal de Saúde
- Secretaria Municipal de Assistência Social
- Secretaria Municipal de Governo
- Secretaria Municipal de Educação
- Secretaria Municipal da Família e da Assistência Social
- Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito
- Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Aracaju
- Empresa operadora Viação Atalaia
- Universidade de São Paulo

3.4 Roteiro

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

Quadro 06: Roteiro seguido 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 Aracaju.	<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
Parte I Identificação e discussão dos desafios de mobilidade urbana		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais desafios de mobilidade e acessibilidade de Aracaju.	<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 Aracaju (sempre anotando apenas um problema por post-it). Depois de elencados os problemas, os grupos devem compartilhar as discussões com as demais pessoas participantes e colar os post-its no quadro	
Parte II Priorização dos desafios		

<p><u>Objetivo:</u> Priorizar os problemas de mobilidade e acessibilidade de Aracaju.</p>	<p><u>Descrição:</u> Cada pessoa (independentemente do grupo em que estava) terá 3 votos para distribuir como quiser. Ao final, todas as pessoas deverão ter percorrido todos os post-its colados na parede e votar nos desafios que consideram mais importantes ou prioritários para a cidade, marcando os post-its com um X a caneta.</p>
---	---

Quadro 07: 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 Aracaju?		
<p><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</p>	<p><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</p>	
Dinâmica 2		<u>Previsão de duração:</u> 90 minutos
Troca de ideias e perspectivas para a mobilidade urbana		
<p><u>Objetivo:</u> Discutir possíveis ações para a mobilidade em 3 temas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer: promover o acesso equitativo aos sistemas de transporte e às oportunidades urbanas, tendo como foco especialmente os deslocamentos com motivo de cuidado; 2. Mobilidade acessível, diversa e segura: adequar os sistemas de transporte para todas as pessoas, com segurança pessoal e viária; 3. Mobilidade equitativa e participativa: ampliar a participação de mulheres, negros, LGBTQIA+ e pessoas com mobilidade reduzida no planejamento e gestão da mobilidade 	<p><u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 pessoas. Cada grupo tem 15 minutos para discutir cada um dos temas elencados (45 minutos no total) e escrever as principais ideias ou ações de mobilidade e acessibilidade de Aracaju, 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 na parede e compartilhar as discussões.</p>	

3.5 Realização

A oficina intersectorial e participativa foi realizada no dia 25 de maio de 2023 (quinta-feira), no auditório do terceiro andar do NB Hotéis. Durante a oficina, foram realizados intervalos para o consumo de água, café, salgadinhos, doces e bolos, em espaço anexo ao auditório, no 2º andar.

Fotos 03 e 04: Abertura institucional



Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

Fotos 05 e 06: Discussões em grupo



Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

Foto 07: Compartilhamento das discussões

Foto 08: Apresentações



Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

Fonte: Prefeitura de Aracaju (2023)

3.6 Destaques e principais resultados

3.6.1 Principais desafios de mobilidade urbana de Aracaju

Na dinâmica da manhã, focada no levantamento dos principais desafios de mobilidade urbana em Aracaju e região metropolitana, os 4 grupos deram 24 contribuições (apresentadas no Apêndice F), das quais 19 receberam pelo menos um voto de priorização. As contribuições foram então agrupadas em 3 temas centrais: transporte público coletivo, mobilidade a pé e mobilidade por bicicleta (ver Tabela 08). Como houve muitas contribuições, com muitas superposições e afinidades, os problemas foram agregados em macro-problemas, conforme apresentado na Tabela 09. Além disso, alguns grupos já indicaram ações na dinâmica de manhã que, de forma a auxiliar na análise dos dados, foram realocados para o item seguinte (3.6.2) e transformados em desafios neste item (3.6.1)

Tabela 08: Quantidade de contribuições por tema

Temas	Total de contribuições	Total de votos
Transporte público coletivo	21	54
Mobilidade por bicicleta	2	6
Mobilidade a pé	1	2
Total geral	24	62

Fonte: elaboração própria.

O transporte público coletivo foi o tema com o maior número de desafios levantados e também aquele elencado como prioritário pelas pessoas participantes. Em especial, pode-se destacar a **falta de acessibilidade universal** nos ônibus - seja pelo piso alto ou pelo mau funcionamento dos elevadores - e nos trajetos até o ponto de parada - em especial pela irregularidade das calçadas, conforme elencado no tema de mobilidade a pé. Este foi o tema mais votado pelas pessoas participantes, recebendo pouco menos de um terço do total de votos distribuídos.

A **desestruturação da rede de transporte público coletivo**, incluindo a sobreposição de linhas e a existência de itinerários que já não atendem à demanda atual foram também apontados como desafios e que podem ser solucionados na reestruturação do sistema para a próxima licitação do transporte. Será preciso reorganizar o sistema tronco-alimentado, garantindo eficiência na operação mas, principalmente, qualidade e comodidade nos deslocamentos cotidianos.

É interessante notar como as tarifas foram consideradas pelas pessoas participantes da oficina. Ela não é considerada alta para toda a população ou para todos os deslocamentos, mas **a tarifa é considerada alta especificamente para alguns grupos sociais, como famílias chefiadas por mulheres, e para os deslocamentos não obrigatórios**, como as atividades de lazer aos finais de semana. Isso pode estar relacionado com a grande porcentagem de trabalhadores (formais) que recebem o vale-transporte em dias úteis e tem parte de seus deslocamentos ao trabalho custeados pelas empresas. Vale destacar que o recorte de renda não apareceu entre os

desafios relacionados à tarifa, apesar de ser um aspecto fundamental na definição da política tarifária. Ainda, destaca-se a falta de informação e divulgação sobre os benefícios tarifários já existentes, especialmente aqueles definidos a nível municipal, como dos acompanhantes a pessoas idosas, por exemplo.

Com igual número de votos, aparecem os desafios de **superlotação nos ônibus nos horários de pico** e a **importunação e assédio sexual no transporte público coletivo**, inclusive este agravado pelo primeiro. Ônibus lotados tendem a ser considerados menos seguros pelas mulheres, tendo em vista que muitos agressores aproveitam-se da situação para se aproximar, passar a mão ou intimidar as vítimas. Além disso, dificultam a identificação dos agressores, seja pela vítima, pelos demais passageiros ou por eventuais câmeras embarcadas nos veículos, quando existentes. Associado a isso, faltam orientações explícitas e ostensivas nos ônibus, terminais e pontos de parada sobre quais são os procedimentos e caminhos que as vítimas podem seguir em caso de violência de gênero. Como destacado nas entrevistas (item 1), apesar de ter sido realizada uma campanha contra a importunação sexual no transporte público da Região Metropolitana de Aracaju em 2018, com cartazes informando a população sobre os atos que são considerados crime, não existe um protocolo de denúncia, atendimento à vítima e sistematização dos dados.

Pode-se também associar a esse aspecto, a **falta de sensibilização dos motoristas** em lidar com casos de violência dentro dos ônibus, mas também com os próprios passageiros. A discriminação contra pessoas LGBTQIA+, especialmente pessoas trans e travestis, e contra pessoas idosas ou com mobilidade reduzida pode limitar o deslocamento destes grupos ou piorar as suas experiências nos deslocamentos cotidianos. Os **pontos de parada também são considerados inadequados ou insuficientes** pelas pessoas participantes.

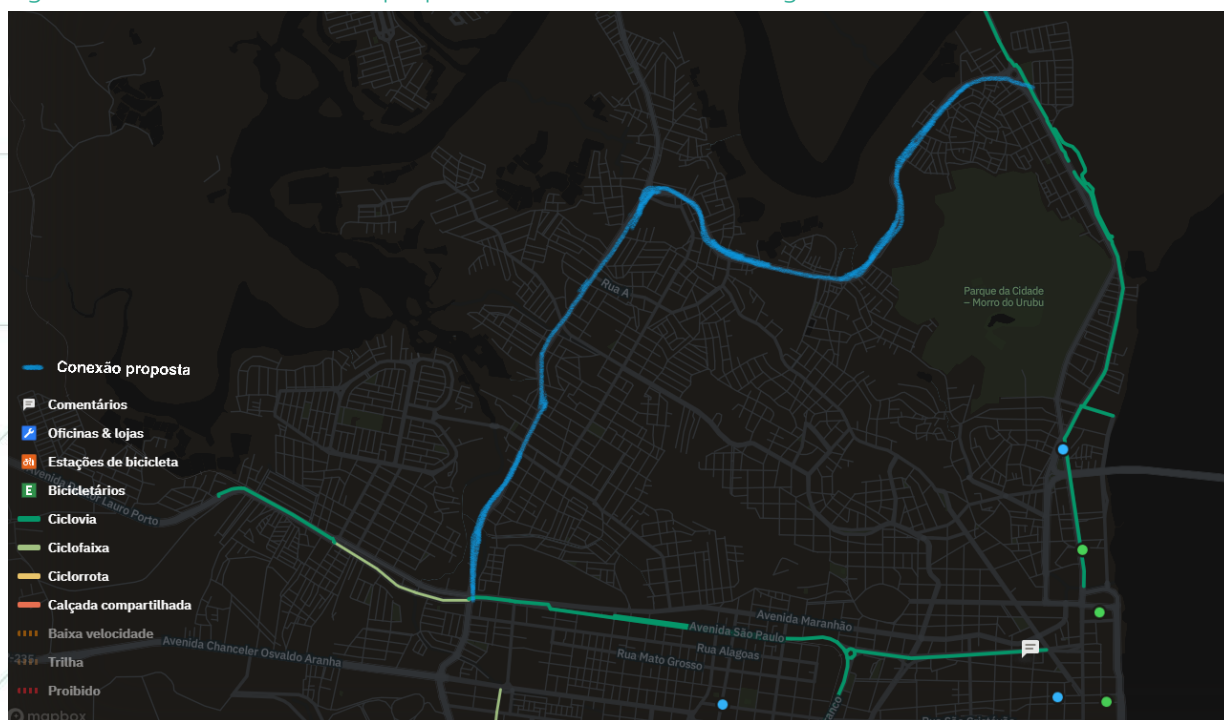
Foto 09: Um dos ponto de parada existentes em Aracaju/SE



Fonte: AcessoCidades (2023).

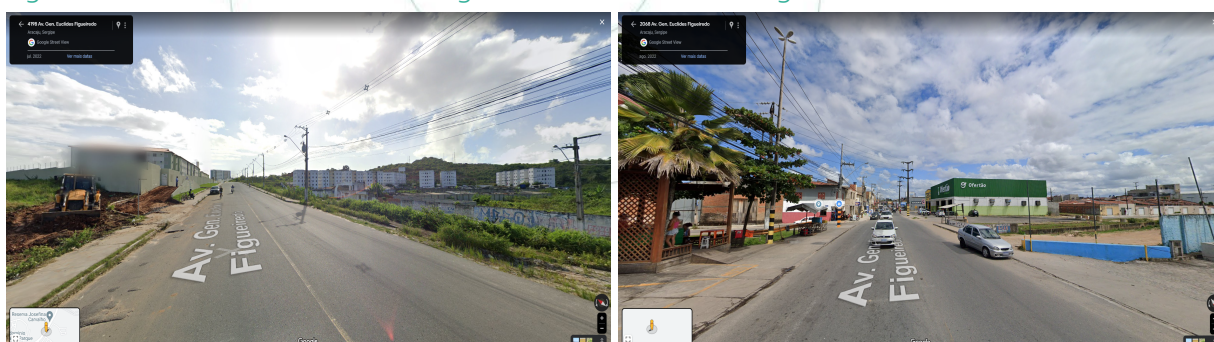
Nos temas de **mobilidade ativa**, a pé e por bicicleta, foram levantados pouquíssimos desafios, todos relacionados à infraestrutura adequada e segura. Cabe destacar, no entanto, o desafio bastante específico da continuação da ciclovia na Av. Gen. Euclides Figueiredo, conectando a ciclovia existente da Av. Maranhão, a leste da cidade, à Ponte Marcos Freire, sentido Nossa Senhora do Socorro. Essa ação pode ser bastante importante para ampliar o acesso de uma parte importante da população que não tem acesso à infraestrutura cicloviária, considerando que a região norte não é atualmente atendida por ciclovias ou ciclofaixas.

Figura 04: Conexão cicloviária proposta na Av. Gen. Euclides Figueiredo



Fonte: Cidomapa (2023).

Figuras 05 e 06: Perfis viários ao longo da Av. Gen. Euclides Figueiredo



Fonte: Google StreetView (2023).

Outro ponto interessante é o desafio de legalizar o **serviço de lotação** dos bairros Santa Maria, Farolândia, Coroa do Meio, Conjunto Santa Lúcia. Como também abordado durante os grupos focais, o transporte alternativo (informal ou pouco regularizado) é percebido muitas vezes como positivo pela população, que prefere utilizar esse serviço porque é mais rápido ou confortável do

que o transporte público coletivo convencional. No entanto, a regularização deve ser considerada com cautela, pois pode ir na contramão da criação de uma rede integrada de transporte e estimular a competição e informalização dos serviços.

Tabela 09: Temas, macrodesafios, desafios e total de votos

Tema	Macrodesafios	Votos	Desafios	Votos
Transporte público coletivo				
	Falta de acessibilidade universal	20	Acessibilidade: pontos de partida e pontos de chegada	12
			Falta de acessibilidade nos ônibus	7
			Funcionamento da plataforma para cadeirantes	1
			Estrutura do piso do ônibus é alta	0
	Sobreposição e desestruturação das linhas	11	Estruturação do sistema de transporte por ônibus	6
			Trajetos de ônibus antigos que não atendem mais a demanda	5
	Tarifas altas	6	Tarifa alta nos fins de semana e feriados	3
			Impacto da tarifa no rendimento das famílias chefiadas por mulheres	2
			Falta de divulgação sobre a gratuidade para o acompanhamento da pessoa idosa	1
	Superlotação	4	Superlotação nos horários de pico	4
	Importunação sexual no transporte público	4	Falta de orientação às pessoas vítimas de violência no transporte público	3
			Importunação sexual no transporte público	1
	Pontos de parada inadequados	3	Abrigos de pontos de ônibus ineficientes	2
			Inexistência e desestruturação dos abrigos	1
	Desregulamentação do transporte alternativo	3	Legalização do serviço de lotação dos bairros Santa Maria, Farolândia, Coroa do Meio, Conjunto Santa Lúcia	3
	Falta de sensibilidade dos motoristas	2	Falta de sensibilidade dos motoristas com as pessoas idosas e com deficiência, e pessoas LGBTQIA+	2
	Falta de atendimento do transporte público coletivo	1	Retirada do ônibus no bairro Inácio Barbosa	1
			Baixa oferta de transporte público nos bairros periféricos	0
	Frota reduzida e inadequada	0	Frota reduzida	0
			Catraca pesada e estreita	0
Mobilidade por bicicleta				
	Falta de infraestrutura cicloviária	6	Falta de infraestrutura cicloviária	4
			Falta de ciclovias na Euclides Figueiredo	2

Mobilidade a pé			
Calçadas irregulares	2	Calçadas irregulares em boa parte de Aracaju	2

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

Prioridade 1 (fundamental e urgente):

- Falta de acessibilidade universal nos ônibus e trajetos (transporte público coletivo)
- Sobreposição e desestruturação das linhas (transporte público coletivo)

Prioridade 2 (necessário):

- Tarifas altas para grupos ou para lazer (transporte público coletivo)
- Falta de infraestrutura cicloviária (mobilidade por bicicleta)

Prioridade 3 (importante):

- Superlotação (transporte público coletivo)
- Importunação sexual (transporte público coletivo)

3.6.2 Ideias e ações para a mobilidade urbana de Aracaju

Na dinâmica da tarde, focada no levantamento de ideias que endereçassem os problemas de mobilidade urbana em Aracaju e região metropolitana, os grupos deram 48 contribuições, que são apresentadas no Apêndice G. Ao reunir ideias afins, obtiveram-se ações agregadas distribuídas em 5 temas e 14 aspectos.

A dimensão com maior número de contribuições foi a de mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer, com 21 contribuições no total, sendo 15 delas sobre transporte público coletivo. A maioria das contribuições versou sobre a **adoção de benefícios tarifários** e, em especial, de reduções ou isenções aos finais de semana - privilegiando deslocamentos ao lazer -, para mulheres de baixa renda - em famílias numerosas ou inscritas em programas sociais, e com o motivo saúde - com o objetivo de garantir o acesso da população ao tratamento médico e hospitalar. Entre as propostas de benefícios tarifários durante os fins de semana, incluem-se desde gratuidades ou tarifas reduzidas para toda população (como em Diadema/SP, Sorocaba/SP e Salvador/BA, aos domingos) ou seguindo regras específicas (Cartão Trabalhador e Cartão da Família, em Goiânia/GO).

No sentido de facilitar o acesso a atividades de lazer, também foi levantada a possibilidade de **criação de linhas e itinerários específicos nos finais de semana**, conectando os terminais a atividades culturais e de lazer ou mesmo ligando os pontos turísticos da cidade. Ainda, no eixo de mobilidade equitativa e participativa, em datas simbólicas e de luta de grupos sociais, como o Dia Internacional de Luta da Mulher (8 de março) e o Dia Nacional da Consciência Negra (20 de novembro), por exemplo, oferecer opções de transporte dos bairros e terminais aos locais de eventos, estimulando e facilitando a participação.

A garantia de **ônibus acessíveis** para pessoas com mobilidade reduzida, conforme priorizado entre os desafios, também entrou como ação a ser realizada no transporte público coletivo. Associado a isso, a implantação de **abrigos seguros, confortáveis e acessíveis nos pontos de parada**, incluindo audiodescrição sobre as linhas e itinerários que passam pelo ponto, bem como no momento de chegada dos veículos. Essas iniciativas podem ser implementadas de forma faseada, priorizando locais e pontos com maior movimentação de pessoas ou em regiões de vulnerabilidade social e precariedade urbana. De fato, em alguns locais da cidade, em particular por contrapartidas exigidas de novos empreendimentos, já estão sendo instalados novos modelos de paradas, resultado de uma colaboração entre a Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT) e a Fundação Cultural Cidade de Aracaju (Funcaju).

Fotos 10 e 11: Novos modelos de ponto de parada de Aracaju/SE



Fonte: AcessoCidades (2023).

Verifica-se que o novo modelo já incorpora diversos elementos de infraestrutura com enfoque de gênero, como banco único e sem divisória, cobertura e espaço para carrinhos e cadeirantes. No entanto, para a expansão dos abrigos no restante da cidade, pode-se considerar adicionar maior transparência ao ponto de parada, trazendo a arte da cidade em outros elementos (como a cobertura), ao invés da parte traseira. Além disso, adicionar informações aos pontos, com as linhas que passam por ali, itinerários, tabelas horárias e, eventualmente, QRCode para acessar as informações em tempo real. Já existem nos terminais, por exemplo, QRcodes para acesso à programação das linhas.

Outro tema importante para as pessoas participantes envolve aspectos culturais e sociais, particularmente em relação a **campanhas de divulgação e a instrumentos de participação social**. A criação de portal(is) de transparência e de comunicação com as pessoas sobre mobilidade urbana pode trazer inúmeras vantagens diretas e indiretas para o poder público e para a sociedade como um todo, incluindo mais eficiência na gestão pública, fomento à pesquisa e inovação, controle social e democrático, amadurecimento do debate público e melhoria na qualidade dos serviços de transporte. Inclusive, pode estimular a participação social e comunitária, criando espaços mais representativos da sociedade. De fato, uma das contribuições apresentadas é a criação de um fórum permanente de discussão entre poder público, operadores e sociedade.

Por fim, ainda merece destaque o tema da segurança, em especial contra a **violência de gênero nos sistemas de transporte público coletivo**. Diversas ideias foram levantadas, incluindo o fortalecimento das campanhas de conscientização e a capacitação de operadores para lidar em casos de violência. No entanto, é importante que estes dois elementos estejam vinculados a um protocolo mais amplo, que envolva todas as etapas de prevenção, denúncia, atendimento às vítimas, busca por evidências e acompanhamento dos casos de importunação e assédio sexual. Nesse sentido, a criação de um aplicativo de orientações e denúncias, a instalação de postos de denúncia nos terminais de ônibus e a inclusão de um botão de pânico nos ônibus que permita que motoristas (ou também passageiros) possam pedir ajuda em ocorrências podem ser importantes instrumentos para estimular que sejam feitas denúncias. No entanto, mesmo que existam diferentes canais de denúncia, é fundamental que eles estejam ligados a um mesmo banco de dados e a uma mesma equipe treinada para agir, atender e acompanhar às vítimas, preferencialmente da Guarda Civil ou Polícia Militar. A sistematização e acompanhamento dos casos também é importante para a produção de dados e estatísticas sobre o assunto, que permitem planejar políticas de prevenção. O videomonitoramento em pontos sensíveis, por exemplo, pode oferecer evidências em casos de assédio e também inibir ocorrências.

Tabela 10: Temas, macro-ideias e número de contribuições segundo dimensões da mobilidade

Tema	Aspecto	Macro-ideias	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Mobilidade acessível, diversa e segura	Mobilidade equitativa e participativa
Transporte público coletivo			15	6	3
		Benefícios tarifários	10		
		Finais de semana	7		
		Mulheres de baixa renda	2		
		Saúde	1		
		Linhas e itinerários	4		1
		Pontos turísticos e de lazer	3		
		Grandes avenidas - Terminais de integração	1		
		Datas simbólicas			1
		Capacitação de operadores		1	2
		Motoristas		1	1
		Técnicos e gestores públicos			1
		Acessibilidade universal		3	
		Ônibus acessíveis		2	

	Pontos de parada com audiodescrição		1	
	Pontos de parada		2	
	Abrigos acessíveis e seguros		2	
	Frequência e lotação	1		
	Bairros - DIA	1		
Aspectos culturais e sociais			5	6
	Campanhas de divulgação		5	
	Canal de comunicação			2
	Portal de transparência			1
	Inclusão de notícias no aplicativo existente		1	
	Participação social			3
	Representatividade em eventos			1
	Divulgação			1
	Comitê permanente			1
Segurança		1	4	
	Protocolo contra o assédio sexual		6	
	Botão de pânico		2	
	Videomonitoramento em pontos sensíveis		1	
	Criação de um protocolo municipal		1	
	Aplicativo de orientação e denúncia		1	
	Locais de de denúncia nos terminais		1	
	Segurança viária	1		
	Promoção da segurança viária	1		
Planejamento urbano		3		
	Planejamento urbano	2		
	Priorização do transporte coletivo	1		
	Descentralização das atividades	1		
	Calçadas e travessias	1		
	Infraestrutura no entorno dos	1		

	terminais			
Mobilidade por bicicleta		2		
	Infraestrutura cicloviária	2		
	Integração da rede	1		
	Ampliação da rede	1		
Total geral		21	18	9

A partir da relação entre pontos prioritários e propostas, chega-se ao Quadro 08 a seguir.

Quadro 08: Macrodesafios identificados e categorizados por prioridade, e propostas associadas.

Macrodesafios	Propostas	Dimensões associadas
Falta de acessibilidade universal nos ônibus e trajetos	Garantia de ônibus acessíveis com renovação da frota ou manutenção/conservação dos elevadores. Implantação de abrigos acessíveis e seguros, inclusive com audiodescrição	Mobilidade acessível, diversa e segura
Sobreposição e desestruturação das linhas	Reestruturação das linhas na próxima licitação do transporte público coletivo. Criação de linhas e itinerários para/entre pontos turísticos e de lazer, ligando grandes avenidas e terminais de integração e específicos para eventos em datas simbólicas	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
Tarifas altas para grupos ou para lazer	Benefícios tarifários: aos finais de semana, para mulheres de baixa renda e para atividades de saúde	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
Falta de infraestrutura cicloviária	Ampliação e integração da rede de ciclovias e ciclofaixas, com destaque para a Av. Euclídes Figueiredo	Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer
Importunação sexual	Criação de um protocolo municipal contra a importunação e o assédio sexual no transporte público coletivo, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Canais de denúncia: botão de pânico, aplicativo de orientação e denúncia, locais de denúncia nos terminais - Capacitação de operadores: em especial motoristas - Campanhas de conscientização - Videomonitoramento em pontos sensíveis 	Mobilidade acessível, diversa e segura

Considerações finais

O **transporte público coletivo** é um dos principais desafios da mobilidade urbana de Aracaju, que se desdobra em inúmeros elementos e pontos potenciais de avanços. A **diferença entre os operadores** não é apenas conhecida pelo poder público, mas também é sentida pela população, que associa o serviço público a empresas privadas, especialmente devido à falta de identidade visual única do sistema. Essa diferença manifesta-se na idade e conservação da frota, na confiabilidade e cumprimento dos horários programados, nas informações dadas às pessoas usuárias (especialmente em tempo real, pelo app) e nas relações trabalhistas dentro do setor de transporte.

Os **deslocamentos noturnos e ao lazer** tendem a ser os mais prejudicados, tanto pela menor disponibilidade de serviços, quanto pelo impacto do preço da tarifa em relação à renda. O número significativo de pessoas que pulam a catraca (e ainda mais nos fins de semana) é um indício importante de que uma parte importante das pessoas não consideram a tarifa algo justo, seja em relação a sua renda, seja em relação à qualidade do serviço prestado. No entanto, a gestão do sistema integrado metropolitano pela Prefeitura de Aracaju dificulta a aplicação de subsídios importantes para o sistema, tendo em vista que envolve relações interfederativas. Os esforços de instituição de uma Superintendência Metropolitana de Transporte e Trânsito são fundamentais para o avanço dessa agenda metropolitana no estado.

À noite, aumenta o sentimento de **insegurança pessoal**, que transpassa gêneros, raças ou classes sociais e faz com que pessoas evitem realizar alguns deslocamentos, escolham modos de transporte, em geral individuais, considerados menos propensos ao risco (automóveis privados, motos ou aplicativos), ou desenvolvam estratégias para evitar assaltos, furtos ou agressões. Falta iluminação, atividades culturais e segurança nos espaços públicos, assim como falta capacitação dos motoristas e ações de prevenção, registro e atendimento de casos de assédio sexual, que afetam particularmente à mobilidade feminina em Aracaju. Apesar das campanhas contra a importunação já realizadas, que são iniciativas reconhecidamente importantes, é preciso garantir, por meio de políticas públicas coordenadas, um sistema de transporte mais seguro e diverso, com meios de informação à população e canais ágeis de denúncia e sistematização dos casos.

Percebe-se que, além da segurança, o tempo é um fator decisivo, tanto para as pessoas que utilizam o transporte público coletivo, quanto para os operadores, que buscam mais eficiência para o sistema. A **falta de priorização para os ônibus** no meio viário, com faixas e corredores exclusivos, foi citado indiretamente ou diretamente por diversas pessoas ao longo das atividades.

No caso dos **modos ativos**, a principal reclamação é o clima. No entanto, deslocamentos especialmente por bicicleta podem ser estimulados por meio da arborização ao longo das ciclovias segregadas, instalação de elementos de apoio (bebedouros e torneiras) nos trajetos e vestiários nos destinos (em parceria com o setor privado/comercial).

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

- Apoio à estruturação de um protocolo de denúncia, atendimento e acompanhamento de vítimas de assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial no transporte público, articulada com campanhas de prevenção;
- Capacitação e apoio no processo de abertura de dados de mobilidade urbana e, especialmente de transporte público coletivo, dando continuidade ao programa de capacitação realizado em 2022 e envolvendo a criação de um portal de dados abertos de Aracaju e painéis para processamento e organização de indicadores;
- Pareceres técnicos sobre os produtos da licitação sobre a concessão do transporte público coletivo na região metropolitana de Aracaju, incorporando elementos importantes para o planejamento futuro de políticas públicas que promovam a acessibilidade e redução de desigualdades.

Esse apoio poderá se dar em oficinas coletivas sobre os eixos acima elencados, reuniões individuais, além de uma segunda oficina presencial a ser realizada no segundo semestre de 2023.

Referências

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

BITTENCOURT, T. & FARIA, J. (2021) Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. *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://portalantigo.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/140327_notatecnicadiest11.pdf> Acesso em: 27 de março de 2023.

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

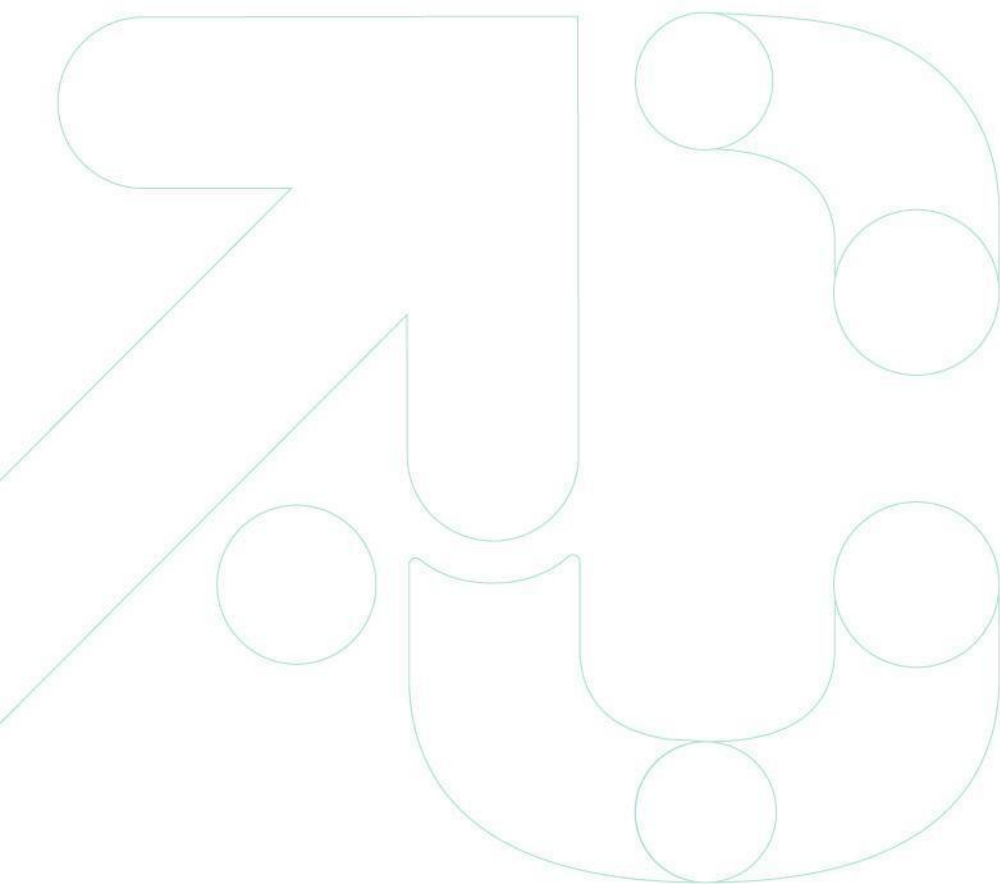
PIZZOL, P., TOMASIELLO, D., VASCONCELOS, S., FORTES, L. GOMES, F. & GIANNOTTI, M. (2021) Priorizar o transporte ativo a pé! Nota técnica políticas públicas, cidades e desigualdades - CEM.

RESSEL, L. B., BECK, C. L. C., GUALDA, D. M. R., HOFFMAN, I. C., SILVA, R. M., SEHNEM, G. D.. (2008). O uso do grupo focal em pesquisa qualitativa. *Texto & Contexto - Enfermagem*, 17 (Texto contexto - enferm., 2008 17(4)), 779-786. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/tce/a/nzznnfzrCVv9FGXhwnGP07S/?lang=pt#>>. Acesso em: 09 de março de 2023.

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

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

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



Apêndice

A - Ficha de participação

E-mail: _____

Nome completo: _____

Você faz parte de alguma organização?

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

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

Qual o cargo que você ocupa nessa organização? _____

Data de nascimento: DD / MM / AAAA

Grau de instrução:

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

Raça/Cor:

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela

- Indígena
- Prefiro não responder

Gênero:

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

Orientação sexual:

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

Quantidade de filhos:

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

Bairro de residência: Campo aberto

Possui alguma deficiência?

- Não
- Sim - Qual? _____

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

- Sim
- Não

B - Termo de consentimento livre e esclarecido

Concordo em participar, como voluntário(a), da pesquisa que tem como 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 - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana

1.1 Percepção sobre a formulação das políticas

- 1.1.a Quais são os principais aspectos e critérios considerados para o planejamento de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana?
 - 1.1.a.i No planejamento de linhas e horários de transporte público?
 - 1.1.a.ii Na decisão sobre infraestrutura viária?
 - 1.1.a.iii Na requalificação de calçadas?
 - 1.1.a.iv Na infraestrutura cicloviária e serviços de bicicleta?
 - 1.1.a.v Na localização e qualificação dos equipamentos públicos?
- 1.1.b São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento do transporte? (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)
 - 1.1.b.i São utilizados dados de acesso a oportunidades no planejamento das políticas setoriais? (facilidade de acesso a escolas, hospitais ou centros de empregos)
- 1.1.c Como são priorizadas as ações a serem realizadas?
 - 1.1.c.i E os locais que receberão as intervenções?

2 Eixo temático de raça/cor

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

- 2.1.a Você considera necessária uma abordagem de raça/cor em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por vocês?
 - 2.1.a.i Por que essa abordagem de raça/cor é ou não necessária?
 - 2.1.b De que maneira específica vocês consideram a abordagem de raça/cor dentro dos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?
 - 2.1.c Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de raça/cor?
 - 2.1.d E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação de ações com abordagem de raça/cor?
 - 2.1.e Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas não-brancas em Aracaju?
 - 2.1.e.i Por que sim ou por que não?
 - 2.1.e.ii Existem locais ou elementos mais seguros ou inseguros para as pessoas não-brancas?
 - 2.1.e.ii.1 Pontos de parada?

- 2.1.e.ii.2 Ônibus urbanos/metropolitanos?
- 2.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?
- 2.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

- 2.2.a É feito o registro de casos de racismo / injúria racial que ocorrem dentro do sistema de transporte?
 - 2.2.a.i Se sim, como é o processo de registro?
 - 2.2.a.ii Se não, por que esse registro não é feito?
- 2.2.b Existe um protocolo de atendimento à vítima? Se sim, como é?
 - 2.2.b.i Caso o protocolo exista, vocês sabem se ele é corretamente aplicado?
 - 2.2.c As equipes em campo são capacitadas sobre como agir em casos de injúria racial?
 - 2.2.d É feito o acompanhamento das pessoas que cometeram o ato de racismo / injúria racial? Como?
 - 2.2.e São formuladas estatísticas sobre o assunto? Como?
 - 2.2.e.i São divulgadas estatísticas sobre o assunto? Onde?
- 1.2.d.ii A organização utiliza essas estatísticas no planejamento e implementação de medidas?

3 Eixo temático de gênero

3.1 Sobre a abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos

- 3.1.a Você considera necessária uma abordagem de gênero em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por vocês?
 - 3.1.a.i Por que essa abordagem de gênero é ou não necessária?
 - 3.1.b De que maneira específica vocês consideram a abordagem de gênero dentro dos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?
 - 3.1.c Quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e na implementação de políticas públicas e projetos com abordagem de gênero?
 - 3.1.d E na operação cotidiana do transporte público, quais são as principais dificuldades enfrentadas por vocês no desenvolvimento e implementação ações com abordagem de gênero?
 - 3.1.e Você considera que a mobilidade é segura e adequada para as pessoas e para as mulheres e pessoas LGBTQIA+ em Aracaju?
 - 3.1.e.i Por que sim ou não?
 - 3.1.e.ii Existem locais ou elementos mais seguros ou inseguros para as pessoas não-brancas?
 - 3.1.e.ii.1 Pontos de parada?
 - 3.1.e.ii.2 Ônibus urbanos/metropolitanos?
 - 3.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

3.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Eixo temático de classe social

4.1 Sobre a abordagem de classe no desenvolvimento de projetos

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

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

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

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

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

4.2 Sobre restrições de acesso por motivos financeiros

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

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

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

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

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

pessoa usuária?

4.2.d Como você avalia o custo da passagem?

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

5 Impasses, impressões e próximos passos

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

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

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

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

5.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

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

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

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

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

6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

6.1 Macro-visão

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

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

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

6.2 Contratação e retenção

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

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

6.2.a.i.1 não-brancos?

6.2.a.i.2 mulheres?

6.2.a.i.3 transsexuais?

6.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

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

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

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

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

6.3 Estrutura normativa

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

7 Atuação específica

7.1 Raça/cor

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

7.2 Gênero

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

7.3 Pessoas com deficiência

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

7.4 Colaborações

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

7.5 Funcionárias e funcionários

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

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

7.6 Políticas setoriais

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

6.7 Legislativo

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

8 Vivências

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

D - Roteiro base dos grupos focais

1 - Recepção e apresentação

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

2 - Mobilidade e Acessibilidade

<u>Atividade ou questão(ões):</u> O que vem à sua mente quando pensam/ouvem algo referente ao transporte municipal em Aracaju?	<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 Aracaju?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Debater sobre os principais problemas que as pessoas sentem ao se deslocar na cidade.	<u>Observações:</u> Caso haja um silêncio muito longo ou esse assunto não saia naturalmente no grupo, pode-se provocar com exemplos como: falta de infraestrutura como calçadas/ciclovias, falta de opções de transporte, baixa qualidade do transporte público, etc.

3 - Padrões de deslocamento

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

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

4 - Restrições de mobilidade a partir das vivências e identidades

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Há algum tipo de espaço, área da cidade, que faça você desviar o caminho? Por quê?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções ao longo do espaço urbano, em especial no que tange à segurança.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Sente-se segura/o quando está se deslocando? Caminhando, no ponto de ônibus, dentro do ônibus, no carro, na bicicleta, etc.?	<u>Previsão de duração:</u> 5 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções de segurança nos sistemas de transporte, em especial considerando o modo em que se encontra.	
<u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público?	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos

Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?	
<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.

<u>Atividade ou questão(ões):</u> Você conhece alguém que já sofreu racismo ou injúria racial no transporte público? Se sim, sabe como reagiram? Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?	<u>Previsão de duração:</u> 10 minutos
<u>Objetivo:</u> Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do espaço, em especial no que tange à segurança.	<u>Observações:</u> Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre racismo e injúria racial ⁵ 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.

⁵ “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém se valendo de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem, o crime de racismo atinge uma coletividade indeterminada de indivíduos, discriminando toda a integralidade de uma raça. Ao contrário da injúria racial, o crime de racismo é inafiançável e imprescritível.” (CNJ, 2005)

E - Materiais de comunicação

Prefeitura de Aracaju/SE e Frente Nacional de Prefeitos
convidam para oficina participativa:

ACESSO CIDADES
Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora: 25 de maio de 2023, das 9h às 17h

Local: Hotel NB - Av. Dr. José Machado de Souza, 120 - Jardins, Aracaju - SE

Participe!

Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Aracaju/SE

Perspectivas para políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis

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

3	4	5	8	10	11	13	17
Saúde e Bem-Estar	Educação de Qualidade	Equidade de Gênero	Emprego Decente e Crescimento Econômico	Redução das Desigualdades	Indústria, Inovação e Infraestrutura	Ações de Mudanças Climáticas	Parcerias para o Desenvolvimento

Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP** **FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS** **ARACAJU** **PRÓPRIEDADE E CIDADANIA** **Co-financiamento:** **UNION EUROPEAN**

Card convite para a oficina: instituições parceiras via whatsapp

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

A prefeitura de Aracaju 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: 25/05/2023

Horário: das 9h às 17h

Local: (inserir local)

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

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

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Aracaju 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 da oficina intersetorial e participativa sobre desigualdades via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,

A Prefeitura de Aracaju, por meio da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), 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 Aracaju, 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 Aracaju, 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 25 de maio de 2023, entre às 9h e 17h, no (inserir local).

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

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

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

Contamos com a sua participação!

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

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



ACESSO CIDADES

Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora:
25/05 das 9h às 17h

Local: Hotel NB - Av. Dr. José Machado de Souza, 120 - Jardins, Aracaju - SE

Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!

▶▶ ▶ Participe da discussão de ações que melhorem a mobilidade da sua cidade

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



Programação resumida:

- × Manhã: apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero
- × Tarde: perspectivas para o planejamento de políticas de mobilidade urbana

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



Realização:



ARACAJU
Proteger a vida e cuidar do cidade

Co-financiamento:



Card de convite para grupos focais para envio via whatsapp

Prefeitura de Aracaju e Frente Nacional de Prefeitos
convidam para Oficina Participativa:



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



Realização: ACESSO CIDADES, FNP FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS, ARACAJU Prefeitura e cidade do futuro. Co-financiamento: União Europeia.

Participe de discussões sobre a redução de desigualdades na mobilidade urbana

A Prefeitura de Aracaju e a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) convida a todas e todos para participar de grupos de discussão sobre mobilidade, gênero e raça, com o objetivo de coletar insumos para o planejamento de políticas de mobilidade urbana mais sustentáveis e equitativas.

Nos dias 23 e 24 serão realizados dois grupos (noite), focados em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e grupos LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos. Venha contribuir para a melhoria da mobilidade urbana de Aracaju!

Data: 23 e 24/05/2023

Horário: das 18h30 às 20h

Local: (inserir local)

Inscrição no link: <https://tinyurl.com/gruposaracaju>

Caso o local possua elementos de acessibilidade, sugerimos inserir/adaptar o seguinte parágrafo: O local é próximo a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis. Será dada uma declaração de comparecimento aos participantes e será disponibilizado água, café e um lanche.

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

Esperamos você e a sua equipe!

Ofício convite dos grupos focais via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,

A Prefeitura de Aracaju, 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 Aracaju, no sentido de incorporar objetivos e estratégias que contribuam para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero. Dada a importância da instituição X para a pauta da redução de desigualdades, gostaríamos de convidá-las/os a participar dos grupos focais sobre mobilidade urbana, gênero e raça, a serem realizados nos dias 23 e 24 de maio de 2023, das 18h00 às 20h, no local XXX.

Escolha a melhor data e inscreva-se por meio do <https://tinyurl.com/gruposaracaju>.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 25 de maio, entre 9h e 17h, 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 no (local da oficina).

Caso os locais possuam elementos de acessibilidade, sugerimos inserir/adaptar o seguinte parágrafo: Ambos os locais são próximos 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.

Contamos com a sua participação!

Ofício convite para entrevistas via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de Aracaju 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 Aracaju, no sentido de incorporar objetivos e estratégias que contribuam para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero.

Dada a importância da instituição X para a redução de desigualdades de mobilidade e acessibilidade urbana na cidade, gostaríamos de convidá-la/o a participar de uma entrevista individual sobre mobilidade urbana com enfoque de classe, gênero e raça. As entrevistas serão realizadas nos dias 23 e 24 de maio, no (inserir local).

O horário da entrevista pode ser agendado por meio do link <https://zcal.co/acessocidades/aracaju>. Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 25 de maio, entre 9h e 17h, 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 no (local da oficina). A programação completa das atividades do projeto em Aracaju está disponível no link <https://tinyurl.com/agendaaracaju>.

Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes.

Os locais de realização dos eventos são próximos a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis.

Contamos com a sua participação!

Release para a mídia pré-evento

Planejamento da mobilidade urbana de Aracaju contará com participação popular

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

Aracaju vai receber a primeira visita técnica presencial do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 23 a 25 de maio, a equipe técnica da associação de municípios estará na capital discutindo soluções de planejamento para tornar as políticas de mobilidade urbana da cidade mais equitativas e sustentáveis.

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

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

A oficina será realizada no dia 25 de maio de 2023, entre às 9h e 17h, no local.

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

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 Aracaju

Temas	Macro-desafios	Desafios	Votos
Transporte público coletivo	Falta de acessibilidade universal	Acessibilidade: pontos de partida e pontos de chegada	12
Transporte público coletivo	Falta de acessibilidade universal	Falta de acessibilidade nos ônibus	7
Transporte público coletivo	Sobreposição e desestruturação das linhas	Estruturação do sistema de transporte por ônibus	6
Transporte público coletivo	Sobreposição e desestruturação das linhas	Trajetos de ônibus antigos que não atendem mais a demanda	5
Mobilidade por bicicleta	Falta de infraestrutura cicloviária	Falta de infraestrutura cicloviária	4
Transporte público coletivo	Superlotação nos horários de pico	Superlotação nos horários de pico	4
Transporte público coletivo	Importunação sexual no transporte público	Falta de orientação às pessoas vítimas de violência no transporte público	3
Transporte público coletivo	Tarifas altas	Tarifa alta nos fins de semana e feriados	3
Transporte público coletivo	Desregulamentação do transporte alternativo	Legalização do serviço de lotação dos bairros Santa Maria, Farolândia, Coroa do Meio, Conjunto Santa Lúcia	3
Mobilidade a pé	Calçadas irregulares	Calçadas irregulares em boa parte de Aracaju	2
Mobilidade por bicicleta	Falta de infraestrutura cicloviária	Falta de ciclovias na Euclides Figueiredo	2
Transporte público coletivo	Pontos de parada inadequados	Abrigos de pontos de ônibus ineficientes	2
Transporte público coletivo	Falta de sensibilidade dos motoristas	Falta de sensibilidade dos motoristas com as pessoas idosas e com deficiência, e pessoas LGBTQIA+	2

Transporte público coletivo	Tarifas altas	Impacto da tarifa no rendimento das famílias chefiadas por mulheres	2
Transporte público coletivo	Falta de acessibilidade universal	Funcionamento da plataforma para cadeirantes	1
Transporte público coletivo	Falta de atendimento do transporte público coletivo	Retirada do ônibus no bairro Inácio Barbosa	1
Transporte público coletivo	Pontos de parada inadequados	Inexistência e desestruturação dos abrigos	1
Transporte público coletivo	Importunação sexual no transporte público	Importunação sexual no transporte público	1
Transporte público coletivo	Falta de divulgação sobre gratuidades existentes	Falta de divulgação sobre a gratuidade para o acompanhamento da pessoa idosa	1
Transporte público coletivo	Falta de acessibilidade universal	Estrutura do piso do ônibus é alta	0
Transporte público coletivo	Frota reduzida e inadequada	Catraca estreita	0
Transporte público coletivo	Frota reduzida e inadequada	Catraca pesada	0
Transporte público coletivo	Frota reduzida e inadequada	Frota reduzida	0
Transporte público coletivo	Baixa oferta do transporte público coletivo	Baixa oferta de transporte público nos bairros periféricos	0

G - Ideias para a mobilidade urbana de Aracaju

Eixos	Temas	Aspectos	Macro-ideias	Ideias
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Campanhas de divulgação e conscientização	Respeito a pessoas LGBTQIA+	Campanhas educativas de respeito ao público LGBT
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Campanhas de divulgação e conscientização	Sinalização viária	Cultura de sinalização
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Campanhas de divulgação e conscientização	Educação	Cultura e políticas de educação
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Campanhas de divulgação e conscientização	Divulgação da ouvidoria, gratuidades e programas	Campanha de divulgação sobre ouvidoria, leis de gratuidade e programa Atende
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Participação social	Divulgação	Divulgação e incentivo para diversos grupos para participação em atividades
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Participação social	Comitê permanente	Implantação de um comitê participativo e permanente com integrantes da sociedade civil e do poder público
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Participação social	Representatividade em eventos	Realização de eventos com representatividade
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Transparência e comunicação	Canal de comunicação	Criar um canal de comunicação e um grupo para captar dados
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Transparência e comunicação	Canal de comunicação	Plataforma de conteúdo com comunicação ampla com linguagem cidadã
Mobilidade equitativa e participativa	Aspectos culturais e sociais	Transparência e comunicação	Portal de transparência	Portal de transparência municipal
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Mobilidade por bicicleta	Infraestrutura cicloviária	Ampliação da rede	Ampliação da malha cicloviária
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Mobilidade por bicicleta	Infraestrutura cicloviária	Integração da rede	Interligar as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Transparência e comunicação	Inclusão de notícias no aplicativo existente	Incluir no site e no app da Cittamobi artigos sobre novidades e dados
Mobilidade cotidiana, do	Planejamento urbano	Calçadas e travessias	Infraestrutura no entorno dos	Espaço público com infraestrutura para pedestres

cuidado e do lazer			terminais	até o terminal
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Planejamento urbano	Planejamento urbano	Descentralização das atividades	Dividir as funções urbanas, reduzindo a necessidade de locomoção
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Planejamento urbano	Planejamento urbano	Priorização do transporte coletivo	Priorizar o transporte público coletivo
Mobilidade acessível, diversa e segura	Segurança	Protocolo contra o assédio sexual	Aplicativo de orientação e denúncia	Implantação de app de orientação quanto ao roteiro de denúncia de violência (acessível)
Mobilidade acessível, diversa e segura	Segurança	Protocolo contra o assédio sexual	Criação de um protocolo municipal	Implantação do protocolo municipal de segurança no transporte público
Mobilidade acessível, diversa e segura	Segurança	Protocolo contra o assédio sexual	Videomonitoramento em pontos sensíveis	Instalação de videomonitoramento nos pontos sensíveis
Mobilidade acessível, diversa e segura	Segurança	Protocolo contra o assédio sexual	Botão de pânico	Transporte público adaptado com botão de pânico para inibir o assédio e o racismo
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Segurança	Segurança viária	Promoção da segurança viária	Promover a segurança viária
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Acessibilidade universal	Pontos de parada com audiodescrição	Audio-descrição nos pontos de parada
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Acessibilidade universal	Ônibus acessíveis	Ônibus acessíveis (não adaptados) para todas as pessoas
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Acessibilidade universal	Ônibus acessíveis	Toda frota de ônibus com 100% de acessibilidade em funcionamento
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Capacitação de operadores	Motoristas	Capacitação dos motoristas sobre como lidar com pessoas LGBTQIA+, PCDs, idosos, etc.
Mobilidade equitativa e participativa	Transporte público coletivo	Capacitação de operadores	Técnicos e gestores públicos	Cursos de capacitação para condutores, cidadãos e gestores públicos
Mobilidade equitativa e participativa	Transporte público coletivo	Capacitação de operadores	Motoristas	Realização de capacitação humanizada para os condutores
Mobilidade	Transporte	Frequência e	Bairros - DIA	Aumentar a oferta da frota que

cotidiana, do cuidado e do lazer	público coletivo	lotação		interliga os bairros periféricos ao centro e DIA
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Saúde	Gratuidade para a saúde
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Cartão trabalhador expandido para uso no final de semana
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Mulheres de baixa renda	Gratuidade para mães solo cadastradas nos programas sociais (AME)
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Mulheres de baixa renda	Isenção da tarifa para as mulheres de famílias em situação de renda baixa
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Cartão família (usuário + 4 pessoas podem usar o transporte no final de semana para o lazer)
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Gratuidade aos finais de semana para trabalhador
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Gratuidade do transporte público aos domingos
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Gratuidade no final de semana
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Redução de tarifa nos finais de semana
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Benefícios tarifários	Finais de semana	Redução da tarifa dos ônibus nos fins de semana e feriados
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Grandes avenidas - Terminais de integração	Incluir rotas alternativas que interligam as grandes avenidas aos terminais de integração
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Pontos turísticos e de lazer	Implementação de linhas específicas de transporte para atividades culturais e de lazer
Mobilidade cotidiana, do	Transporte público	Linhas e itinerários	Pontos turísticos e de lazer	Linhas para pontos turísticos, com ônibus específicos

cuidado e do lazer	coletivo			
Mobilidade equitativa e participativa	Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Datas simbólicas	Transportes específicos para levar as pessoas às comemorações das datas alusivas aos grupos vulneráveis
Mobilidade cotidiana, do cuidado e do lazer	Transporte público coletivo	Linhas e itinerários	Pontos turísticos e de lazer	Voltar a Jardineira (ônibus de turismo)
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Pontos de parada	Abrigos acessíveis e seguros	Abrigos acessíveis e seguros
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Pontos de parada	Abrigos acessíveis e seguros	Pontos acessíveis, com usabilidade para pedestres e ciclistas
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Protocolo contra o assédio sexual	Botão de pânico	Botão do pânico para o motorista já acionar o sistema de segurança em casos de assalto ou violência dentro do transporte público
Mobilidade acessível, diversa e segura	Transporte público coletivo	Protocolo contra o assédio sexual	Locais de de denúncia nos terminais	Instalar um ponto fixo da DAGV nos terminais para que já sejam feitos os BOs
Mobilidade acessível, diversa e segura	Aspectos culturais e sociais	Campanhas de divulgação e conscientização	Importunação sexual	Reforçar a campanha contra a importunação sexual no transporte público