



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

## Etapa qualitativa

### São Luís/MA



# 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 São Luís

**Ana Beatriz Campos** | Assessoria do Gabinete da Secretaria de Trânsito e Transportes (SMTT)

**Kátia Bogéa** | Presidente da Fundação Municipal de Patrimônio Histórico (FUMPH)

### Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

**Maria Peix** | Coordenadora de cooperação internacional

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

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

# Sumário

<b>Introdução</b>	<b>4</b>
<b>1. Entrevistas e mapas de mobilidade cotidiana</b>	<b>6</b>
1.1 Objetivos e metodologia	6
1.2 Recrutamento e seleção	6
1.3 Participantes	7
1.4 Roteiro	7
1.5 Realização	11
1.6 Destaques e principais resultados	11
1.6.1 Transporte público coletivo	11
1.6.2 Transporte motorizado individual	13
1.6.3 Transporte informal	14
1.6.4 Rodoviárias	19
1.6.5 Planejamento da mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero	22
1.6.6 Combate à violência contra a mulher no transporte público coletivo	22
<b>Considerações finais</b>	<b>24</b>
<b>Referências</b>	<b>26</b>
<b>Apêndice</b>	<b>29</b>
A - Ficha de participação	29
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	31
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	32
D - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas em espaços públicos	1
E - Roteiro base dos grupos focais	1
F - Materiais de comunicação	1

# 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 São Luís/MA, 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 São Luís/MA foram realizadas entre os dias 24 e 27 de abril de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades na região do centro histórico, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo representantes de órgãos da administração municipal, operadores e organizações da sociedade civil. Também foi realizada uma oficina técnica entre técnicos da Fundação Municipal de Patrimônio Histórico (FUMPH) e da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT) de São Luís.

Infelizmente, houve pouca participação da população e das pessoas técnicas da Prefeitura Municipal nas atividades, em decorrência da [greve dos rodoviários](#) que ocorreu entre os dias 24 e 29 de abril de 2023. Entre terça e sexta, não circularam ônibus municipais, impedindo muitas pessoas de comparecerem aos locais de realização das entrevistas, grupos focais e oficinas intersetoriais e participativas. Como estratégia para mitigar o efeito da paralisação sobre os resultados da pesquisa qualitativa, foram realizadas **entrevistas espontâneas com a população** em terminais, pontos de parada e pontos com alta movimentação de pessoas, com foco no transporte informal. Este relatório sistematiza as percepções coletadas, além desta introdução, considerações finais, referências e apêndice.

# 1. Entrevistas e mapas de mobilidade cotidiana

## 1.1 Objetivos e metodologia

As entrevistas são especialmente úteis quando se deseja mapear práticas, crenças e valores de universos sociais específicos, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados (Duarte, 2004). As formas de entrevistas mais utilizadas em pesquisas qualitativas são: entrevista estruturada, semi-estruturada e aberta. Aqui, optou-se por entrevistas semi-estruturadas com representantes dos operadores de transporte e com atores da sociedade civil.

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

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

As entrevistas e mapas de mobilidade cotidiana foram conduzidos por Maria Peix e Tainá Bittencourt, pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe, de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

## 1.2 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelas pesquisadoras, em conjunto com a Prefeitura de São Luís, 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 São Luís por meio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes 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.

Além disso, as entrevistas mais abertas com pessoas nos terminais, pontos de parada e pontos centrais da cidade de São Luís foram realizadas de forma aleatória, priorizando mulheres e trabalhadoras e trabalhadores relacionados ao transporte informal.

### 1.3 Participantes

Ao todo, 16 pessoas participaram das entrevistas em espaços fechados pré-agendados com as participantes, das entrevistas espontâneas em espaços públicos, e do grupo focal, com a produção dos mapas esquemáticos de mobilidade cotidiana.

A maioria das pessoas entrevistadas são mulheres (81,3%), uma representação superior à da distribuição populacional feminina de São Luís (53,2%). Em relação à raça, 37,5% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas), sendo que 18,8% não fizeram autodeclaração. Segundo a distribuição populacional da cidade de São Luís, 69,6% das pessoas se autodeclararam negras (pretas ou pardas) tendo em vista o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias, brancas, amarelas ou indígenas.

Tabela 01: Distribuição das pessoas entrevistadas por sexo e raça.

	Preta	Parda	Branca	Não informado	Total
Mulheres	3	3	5	2	13
Homens	-	-	2	1	3
Total	3	3	7	3	16

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Instituto Comunitário Vovô Maciel
- Motorista de ônibus empresa Viação Estrela
- Coordenadoria Municipal da Mulher
- Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte
- Universidade Federal do Maranhão

### 1.4 Roteiro

Foram realizados dois tipos de entrevistas: entrevistas semi-estruturadas com atores-chave em espaços fechados e pré-agendados e entrevistas com pessoas nas ruas, terminais, pontos de parada e pontos centrais da cidade de São Luís, ainda semi-estruturadas, porém mais curtas, além dos mapas de mobilidade cotidiana produzidos durante um grupo focal.

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

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

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

<b>6. Política de contratação e políticas de inclusão do órgão</b>	Perguntas com foco na visão da organização sobre a incorporação de questões de raça, gênero e classe na estrutura interna de trabalho e as formas de contratação e retenção de trabalhadoras e trabalhadores. O objetivo é entender se existem políticas de inclusão e diversidade na equipe, com ações de busca ativa por profissionais mulheres e negros/as e de treinamento e capacitação contra a discriminação racial e o assédio sexual no ambiente de trabalho.
<b>7. Atuação específica</b>	Este eixo conta com blocos de perguntas específicas para cada organização, a depender da sua atuação específica. Nos casos de organizações que trabalham com políticas setoriais ou afirmativas, o foco é coletar ideias de medidas de mobilidade que possam contribuir para a redução de desigualdades nas respectivas áreas de atuação. Ainda, busca fomentar a articulação intersetorial e participação, com perguntas voltadas a ações que poderiam fomentar parcerias e ações conjuntas entre as organizações.
<b>8. Vivências</b>	Por fim, o eixo de vivências pode incluir experiências pessoais e individuais trazidas pelas pessoas entrevistadas durante as entrevistas, para além da sua atuação enquanto representantes de organizações formais. Inclui ainda uma reflexão final solicitada a todas as pessoas entrevistadas: <ul style="list-style-type: none"> <li>- qual(is) o(s) principal(is) problema(s) de mobilidade na cidade; e</li> <li>- o que o/a faria se sentir mais feliz na cidade.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria

As entrevistas nos terminais e estações seguiu o roteiro base mostrado no Quadro 02, sendo adaptado conforme as respostas das pessoas entrevistadas. O roteiro base das entrevistas semi-estruturadas em espaços públicos também é mostrado no Apêndice D.

Quadro 02: Resumo dos eixos e perguntas incluídos nas entrevistas em espaços públicos

<b>Eixo</b>	<b>Perguntas</b>
<b>Mobilidade cotidiana</b>	Você poderia falar um pouco do seu dia? Como você chegou até aqui? E na volta, como você normalmente faz? Que horas mais ou menos você realiza seus deslocamentos? Você faz esses trajetos todos os dias? Você acompanha alguém no seu dia a dia? <hr/> Em que bairro você mora? É fácil chegar até o ponto de ônibus?
<b>Mobilidade ocasional</b>	E nos deslocamentos ocasionais, como ir ao médico, ou a compras, como você se desloca?
<b>Qualidade</b>	Você considera que o transporte público é bom? Quais os principais problemas?
<b>Segurança</b>	Você se sente segura/o no ponto de ônibus? E dentro do ônibus?

	Em relação a roubos/furtos? E em relação ao assédio/importunação sexual?
<b>Tarifa</b>	E quanto a tarifa, você tem algum auxílio do seu empregador ou familiar? Você considera o preço da tarifa caro? Você deixa de fazer alguma atividade por causa do preço da tarifa?
<b>Alternativas</b>	Se você pudesse, você se deslocaria de outra forma? Como? Por que?

Por fim, em alguns contextos, foram realizados mapas esquemáticos de mobilidade cotidiana, respondendo a perguntas específicas sobre seus deslocamentos e atividades, mostrado no Quadro 03 e mais detalhadamente no Apêndice E.

Quadro 03: Resumo de eixos, temas e tempos estruturantes dos mapas de mobilidade cotidiana

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

## 1.5 Realização

As entrevistas em espaços fechados e grupo focal realizados com os instrumentos de mapas de mobilidade cotidiana foram realizados no dia 25 de abril de 2023, na Escola de Governo e Gestão Municipal.<sup>1</sup> As entrevistas em espaços públicos (terminais, pontos de parada e ruas) foram realizadas no dia 27 de abril de 2023.

Foto 01: Entrevistas realizadas em espaços pré-agendados e em espaços públicos (Rua Grande).



Fonte: AcessoCidades (2023)

## 1.6 Destaques e principais resultados

### 1.6.1 Transporte público coletivo

Apesar da renovação recente da frota, com baixa idade média dos ônibus, a percepção das pessoas entrevistadas é que os veículos carecem de adequada conservação e manutenção.

*“Os ônibus são péssimos. São velhos, quebrados, ficam soltando peças pelo caminho, nas estradas”*

Algo similar pode ser observado quanto à infraestrutura de pontos de paradas, terminais e calçadas. Neste último, em específico, falta largura adequada, tendo em vista que pedestres têm que competir no espaço não apenas com os obstáculos como postes, árvores e lixeiras, mas também com carros estacionados irregularmente. Muros altos e isolados, terrenos baldios, áreas completamente residenciais sem fachadas ativas e falta de iluminação pública também isolam o espaço da rua, sendo percebidos como particularmente inseguros pelas mulheres, que evitam sempre que possível caminhar ou pegar o ônibus nestes espaços.

*“Não há nenhuma via para ciclista ou para pedestre. Não há calçadas, nem no centro da cidade, nem nas periferias, não têm. As calçadas são mínimas e não há um planejamento para estacionamento de carro. Ou seja, então a gente fica geralmente andando entre os carros e aí não é seguro nem para mulheres, nem para crianças, nem para idosos, nem para lésbicas, nem*

<sup>1</sup> Rua das Sucupiras, 27 - quadra 49 - Jardim Renascença, São Luís - Maranhão.

*para nenhum tipo de pessoa. Se você passar a noite aqui na Avenida África, hoje por exemplo, está uma escuridão total. E aí isso é suscetível a acidente de carro, suscetível a assalto. Você não pode fazer a caminhada porque depois de seis horas já está tudo escuro. E isso te leva ao risco. Então é uma insegurança.”*

*“Eu moro ali na Cohama, que é uma área central de São Luís, mas se você quiser sair a pé, você tem que saber que em algum momento você vai andar na rua, no meio-fio, porque não tem calçada. Isso também é uma dimensão da mobilidade. Daí vários pedaços da rua só tem um terreno baldio, um mato que cresceu, e isso tudo vai aumentando o risco. Então tem que pensar a mobilidade dentro de um conjunto que englobe a hora que eu saio de casa para a hora que eu chego no lugar do meu destino.”*

O assédio e importunação sexual é considerado comum no transporte público coletivo, sendo reconhecido não apenas pelas pessoas que utilizam o sistema, mas também pelas pessoas responsáveis pelas políticas voltadas às mulheres em São Luís. No entanto, não são coletadas informações e indicadores sobre os casos nos sistemas de mobilidade. Além disso, há uma naturalização da violência, em que as vítimas recebem pouco ou nenhum apoio dos operadores ou de outros passageiros e passageiras.

*“Nós temos muitos casos de assédio dentro do transporte coletivo, entendeu? E é por isso que eu falo das paradas em lugares impróprios, lugares onde as mulheres ficam. Ou seja, nós mulheres somos, além de profissionais, nós somos mães. E muitas das vezes nós estamos com os nossos filhos nos braços, no meio do nada, no sol, na chuva, esperando o transporte.”*

*“A minha filha aqui é usuária [do transporte coletivo], então ela já presenciou situações em que só ela foi defender uma mulher que estava sofrendo um abuso. Você tem um conjunto de outras pessoas no ônibus que estão ali presenciando o fato, mas que não se mobilizam para evitar que isso aconteça, então é bem complicado, tem vários níveis dessa insegurança. Tem a insegurança em relação à questão dos abusos, dos assédios dentro dos espaços, tem aquela mais subjetiva, interna, de você, independente do que esteja acontecendo, você, psicologicamente, não está se sentindo segura. Por mais que você faça uma viagem que não aconteça nada, mantém-se aquele estado de vigilância, que só é ruim, é desconfortável, é ruim para qualquer pessoa, e que acho que atinge muito mais as mulheres, afeta de maneira mais real. E esses efeitos emocionais, psicológicos, eles, alguma hora, escovam também a conta na pessoa, na sua saúde, na sua dimensão física.”*

Para as pessoas negras, a violência assume também uma forma de suspeição contra seus corpos, tendo os espaços nobres da cidade como os principais locais de risco, onde são considerados estranhos e não pertencentes àquele espaço.

*“Então, para pessoas não brancas, os espaços mais elitizados são mais inseguros. Quando você*

*está mais despojado no dia a dia, e você vai circular por espaços que são elitizados, você corre o risco de ser confundido. Então, essas são situações em que pessoas não brancas correm mais risco de ser confundidas e terem sua segurança ameaçada.”*

Reconhece-se, ainda, os impactos interseccionais da falta de disponibilidade e qualidade do transporte público, multiplicando as violências de classe, raça e gênero e com impactos maiores sobre as mulheres, negras, pobres e periféricas, como exemplifica a fala da representante da Coordenadoria Municipal da Mulher.

*“Nós temos bairros aqui na capital que tem dois ônibus, com intervalo de uma hora, uma hora e meia. Isso gera insegurança. Uma pessoa que fica uma hora de relógio numa parada, às vezes sozinha, às vezes a parada não tem nem um abrigo, é só a placa, isso tudo é insegurança. E quem é essa mulher? É a mulher negra da periferia. O impacto sempre cai aonde? Na periferia, na mulher negra, trabalhadora, mãe, que passa o dia trabalhando de doméstico, em qualquer outro emprego, que está morta de cansada e que quando pega o transporte público está lotado, o cara está se esfregando nela o tempo inteiro, ela não tem como sentar para descansar as suas pernas. E tudo isso deveria ser pensado num planejamento para uma mobilidade com segurança, sabe? E pensando na igualdade, na equidade.”*

Contudo, algumas mulheres desenvolvem a habilidade de identificar e implementar estratégias para garantir ou aumentar a sua segurança de forma individual ou coletiva, encontrando caminhos para reduzir formas de violência e discriminação. Uma mulher negra de 44 anos, de São Luís/MA, ao narrar o seu mapa de mobilidade cotidiana, compartilhou com detalhe a estratégia que ela usava, alguns anos atrás, para não ter que abandonar os estudos noturnos: colegas coordenaram suas atividades para voltar juntas de ônibus para casa até conseguirem comprar um carro. Ela viveu esta experiência como um ato de resistência até se formar.

### **1.6.2 Transporte motorizado individual**

Frente à falta de qualidade e pela percepção de insegurança no transporte público coletivo, quando existe a possibilidade de escolha, muitas pessoas preferem abandonar o uso do transporte público coletivo e trajetos a pé e priorizar longos deslocamentos com o uso do automóvel privado ou compartilhado. Na maioria das vezes, esse trajeto é realizado com motoristas sozinhos no veículo ou com baixa ocupação, aumentando a ineficiência do transporte e o impacto sobre a ocupação do espaço viário e congestionamentos. Cabe ressaltar, porém, que embora o automóvel privado seja percebido como mais seguro pelas mulheres, o deslocamento não é livre de violências machistas. As mulheres que dirigem vivem, no dia a dia, ofensas pela direção por serem consideradas piores motoristas, o que vai contra as evidências científicas.

*“Eu saio de casa geralmente às 7h50. Eu não preciso sair muito cedo porque eu moro do lado do meu trabalho. Se eu fosse a pé, acho que para chegar na minha sala eu ia demorar uns 6 minutos. No máximo, acho que demoraria 10 minutos. Eu fazia isso antes, só que eu fui assaltada na porta [do trabalho]. Na porta, literalmente na porta. (...). Então, agora, eu vou de*

*carro. Poderia não fazer essa rotina de carro. Poderia fazer pé ou bicicleta. Mas por medo... E aí então eu gasto 2 minutos para chegar na minha sala. Porque de carro é muito rápido. Às vezes eu demoro mais tempo procurando estacionamento do que chegando [no trabalho]."*

Lembra-se que, entre as viagens de mulheres por automóvel em São Paulo, por exemplo, onde existem dados disponíveis, 51,2% são realizadas como condutoras e 48,8% como passageiras. Entre os homens, essa proporção é de 77,3% e 22,7%, respectivamente (METRO-SP, 2017). No entanto, os homens são mais propensos a se envolver em sinistros de trânsito do que as mulheres. Cerca de três quartos de todas as mortes no trânsito ocorrem entre jovens do sexo masculino com menos de 25 anos – que têm quase três vezes mais chances de morrer em sinistros de trânsito do que mulheres jovens (OMS, 2018).

*"Porque esse tempo aqui, de 6 às 7, é um horário muito intenso de trânsito. Então é muito comum a gente ver confusão no trânsito. E eu também não passei despercebida dele. Então já tive... Principalmente quando o homem olha uma mulher dirigindo, é muito comum achar que aquele trânsito é culpa da mulher: "Ah, eu estou aqui parado porque aquela menina está alerdando para avançar". E às vezes eu não posso fazer nada. É um trânsito que tem mais lá na frente e eu estou seguindo aqui o fluxo. Mas aí olha uma mulher, aí já dá um grito de ofensa pela janela. Isso é muito comum. Então eu lembrei muito desse horário. Porque é o horário de pico de trânsito, sempre tem isso. Muita confusão, cortando. "Olha aqui, a mulher não liga a sinaleira". Já joga em cima do carro da mulher."*

### **1.6.3 Transporte informal**

No entanto, para a maioria das pessoas que não tem acesso ao carro próprio, muitas vezes a alternativa ao maior tempo, menor conforto e maior insegurança percebida no transporte público coletivo é o transporte informal. Para uma das entrevistadas em São Luís/MA, o receio de ser assaltada ou assediada no transporte público, o que aconteceu algumas vezes durante a sua vida, faz com que ela evite ao máximo utilizar o sistema convencional. Ela se sente mais segura se deslocando cotidianamente por meio dos "carrinhos" – automóveis de até cinco lugares operados por um/a motorista sem nenhum vínculo ou regulamentação – do que utilizar o transporte público coletivo.

*"Eu prefiro pegar o carrinho por causa... É... Como eu posso dizer... A criminalidade tá muito grande. No ônibus é mais propício ser assaltada do que no carrinho. No ônibus, eles fazem assalto coletivo. No carrinho, acontece. Eu não vou dizer que não aconteça, acontece, mas é mais difícil. [...] É muito difícil você encontrar uma pessoa que vai dizer "eu nunca fui assaltada no ônibus". Principalmente no terminal da Praia Grande. Na hora que entra aquela multidão no ônibus, aquele empurra, empurra, principalmente no ônibus da Vila Roca, já tem dois, três esperando. Quase todos os dias tem assalto no terminal."*

*"Com certeza [acontece violência contra as mulheres]. Principalmente em ônibus. No carrinho, não. Pode acontecer, mas é raro. Mas em ônibus, aquele ônibus lotado, você segurando, aí chega... Sempre vem um bonitinho e começa a chegar mais pra perto. Por causa disso, tem muito tempo que eu não pego ônibus. Eu tenho muito tempo que eu não pego ônibus. Mas eu já fui assediada. Principalmente quando você tá com a roupa colada [risos]. Aí é que ele chega mais pra perto."*

Ao invés de parar em cada ponto de parada ao longo de um itinerário fixo, o carrinho passa de ponto de parada em ponto de parada até completar os lugares e seguir diretamente ao destino final, que é anunciado pelo motorista na busca por passageiros. Ela anda até o ponto de ônibus, espera e pega o carrinho, com uma tarifa é fixa de R\$ 5, oitenta centavos mais cara que ônibus, e paga no embarque.

Foto 02: Transporte público coletivo, transporte por cooperativas e carrinhos próximos ao ponto de ônibus em São Luís



Fonte: AcessoCidades (2023)

A preocupação e o sentimento de insegurança atravessam a família, especialmente as mulheres. Apesar do filho adolescente utilizar o ônibus para ir à escola porque, para estudantes, a tarifa é reduzida, a filha utiliza apenas o carrinho, tal como a mãe. Ainda, a referência ao terminal - símbolo da organização e formalidade e onde os carrinhos não operam - como um lugar especialmente inseguro, reforça a contradição.

Além do sentimento de maior segurança e do tempo de viagem mais curto dos carrinhos em relação ao ônibus, a falta de disponibilidade e confiabilidade do sistema convencional é um dos

motivadores do uso do carrinho nos deslocamentos cotidianos e também nos ocasionais, quando ela alterna o uso do carrinho com o de transporte por aplicativos (Uber), ambos mais caros. Apesar dos carrinhos funcionarem nos fins de semana, eles raramente vão a equipamentos públicos como postos de saúde. Nesse caso, o carrinho aproxima-se ainda mais do transporte sob demanda, funcionando por itinerário e tarifa previamente combinada. A partir da experiência cotidiana, formam-se laços de confiança entre passageiros e motoristas, que se estendem para os deslocamentos ocasionais, criando uma pessoalidade que está ausente do sistema formal convencional.

*“Amiga, eu moro na área de Itaqui-Bacanga. E lá tem carrinho. É transporte normal. Se a gente for atrás de ônibus, a gente não sai de casa. Então, graças a Deus, nessa área... Eu acho que tem mais ou menos 5 anos que a gente anda só de carrinho. E deixa um pouco o ônibus de mão. [sobre os deslocamentos cotidianos].”*

*“No caso, com o problema agora do ônibus, geralmente a pessoa chama a Uber, que é mais rápido e que não vai chegar atrasado. Agora, se a pessoa já tá com uma hora marcada no médico, se a pessoa for atrás do ônibus, é muito difícil não dar um problema, porque nunca você vai saber quando tá tendo engarrafamento. Se tem alguma coisa mais importante, eu geralmente faço Uber. Compensa porque eu não vou perder. [...] Se eu combinar, se eu pegar o número do telefone do motorista [do carrinho], é só eu ligar pra ele e ele me leva normal, porque ele também faz o mesmo tratamento que o Uber. [...] Eu já tenho uma pessoa de confiança. [sobre deslocamentos ocasionais, como ir ao médico, por exemplo].”*

Outro ponto importante é o preço da tarifa. Segundo a mesma entrevistada, nos finais de semana, o preço da passagem torna-se um problema para a realização de atividades de lazer, especialmente no final do mês e quando as vendas estão mais fracas. Mesmo assim, ela prefere pagar R\$ 1,60 a mais nos seus deslocamentos diários por carrinho (ida e volta do trabalho) do que utilizar o transporte público coletivo. Vale destacar que, conforme o diagnóstico quantitativo realizado em São Luís/MA, para realizar duas viagens diárias de transporte público coletivo, considerando apenas as pessoas entre os 20% mais pobres da população, mulheres negras teriam que comprometer até quase 50% da sua renda mensal apenas com a compra das passagens. Na mesma faixa de renda, homens brancos e negros comprometeriam entre 25 e 30% da sua renda (FNP/AcessoCidades, 2023). Isso ilustra a importância atribuída pelas pessoas à confiabilidade e à segurança nos deslocamentos, muitas vezes maior do que ao preço da tarifa, apesar desta representar uma parte significativa de seus orçamentos familiares.

Ainda, é preciso destacar que a informalidade no transporte de passageiros não está presente apenas nos deslocamentos no município ou na região metropolitana, mas atravessam fronteiras urbanas. No Maranhão, as cooperativas COOPBAMA (Cooperativa Alternativa de Transporte de Passageiros da Baixada Maranhense) e COOPETRAMA (Cooperativa de Transportes Regular e Alternativo do Maranhão) são as únicas operadoras entre São Luís e a baixada maranhense via ferry-boat, que liga o terminal do Ponta da Espera e o Porto do Cujupe, cruzando a Baía de São

Marcos. Essa exclusividade surgiu a partir da falta de um serviço público regularizado e da reivindicação das cooperativas junto ao Governo do Estado.

Novamente, o transporte informal existe em consonância e utiliza a infraestrutura e os serviços públicos. O ferry-boat que utilizam é, na verdade, o Serviço Público de Transporte Aquaviário Intermunicipal, regulamentado pelo Governo do Estado. Ainda, o espaço onde hoje é o terminal de origem e destino final dos passageiros em São Luís - ou Terminal do Transporte Alternativo da Baixada Maranhense via Ferry-boat (ITABMA) -, compartilhado entre as duas cooperativas, foi cedido pela União e construído com recursos próprios.

Atualmente, para operar o trajeto São Luís - Baixada Maranhense, o veículo e o operador devem atender a algumas exigências e receber a autorização de uma das cooperativas, que então os apoia nos trâmites da aprovação junto à Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB). Ainda, existem regras de comportamento e de boa convivência entre os operadores e entre as cooperativas - especialmente no uso dos terminais - e que causam conflitos diários. Não é raro presenciar uma discussão calorosa entre donos de vans no terminal central em São Luís, feita sem nenhum pudor ou receio de afugentar ou assustar os passageiros que, em sua maioria, são mulheres.

Esse contraste entre operadores homens e passageiras mulheres é evidente no terminal e citado por uma das secretárias entrevistadas da COOPETRAMA. Mulheres com várias sacolas, filhos pequenos ou imensas malas e caixas esperam as próximas vans em direção aos seus destinos, entre ambulantes vendendo cafés, bolos e sanduíches. No entanto, a percepção não é de que as mulheres utilizam o serviço porque ele é melhor ou mais seguro, mas porque “é a única opção”.

*“Porque se a senhora for perceber, agora ao seu redor, a maioria dos passageiros que estão aqui são mulheres. Então eu acho que deveria ter mais esse enfoque, essa coisa mais de até mesmo saber suas leis, seus direitos, seus deveres como pessoa. Quanto à questão da violência doméstica, que eu acho que é um ponto que muitas sofrem, em todos os aspectos, seja físico, verbal, psicológico, entendeu? Então eu acho que a gente ouve muita coisa, a gente vê muita coisa. A gente vê que há essa necessidade.”*

Foto 03: Terminal da COOPETRAMA e da COOPBAMA em São Luís.



Fonte: AcessoCidades (2023)

Entre as dezenas de pessoas que trabalham nas cooperativas, apenas quatro são mulheres, sendo uma delas a presidente da COOPBAMA. As muitas bagagens e encomendas levadas pelos passageiros parece “favorecer que nos carros tenham mais homens do que mulheres trabalhando”. Entre as muitas coisas que poderiam melhorar, para as mulheres entrevistadas, as prioridades seriam consciência, informação e treinamento dos motoristas, especialmente na relação entre eles e no tratamento com os passageiros. As falas parecem reafirmar os conflitos presenciados em menos de uma hora no terminal.

*“Muitos trabalham porque aprenderam no dia a dia. Mas, às vezes, falta um pequeno detalhe. Como é que eu vou abordar uma pessoa numa passagem? Como é que eu vou explicar o itinerário? Como é que eu vou tentar primeiro ouvir essa pessoa? Porque muitas vezes eu respondo grosseiramente, sem entender direito. Então, eu não ouvi com paciência. [...] São várias cabeças, muitos pensamentos. São muitas pessoas que chegam aqui com problemas, nervosas, que às vezes não querem te tratar mal, mas que acabam fazendo, entendeu? E que você, como profissional, tem que estar preparado pra isso.”*

*“A consciência que alguns donos de carro não têm aqui, que eu posso priorizar aqui, é em termos de brigas, sabe? Se eles tivessem um pouco mais de consciência, se eles pensassem que somos cooperativas diferentes, há brigas todo dia, por exemplo, antes de você chegar já teve uma confusão.”*

Os conflitos constantes e a alta criminalidade criam um ambiente hostil e inseguro e, não poucas vezes, respingam (literalmente) nas mulheres ou então em quem queira separar os desentendimentos ou resolver as ocorrências.

*“No início foi um pouquinho complicado. Eu resolvi muita [briga]. Por último, ainda fui queimada de café. Só por simples fator, tentar se separar. Eu fui puxar uma pessoa para evitar um pouco daquela confusão de briga, discussões. Só para dizer assim, calma, calma, a gente vai se ajeitar. E aí, outra pessoa, por impulso, jogou um copo de café. E aí, gerou uma... São muitas situações que acontecem aqui, devido justamente a questão da... Isso é uma questão cultural”.*

*“Não é [seguro]. Aqui você com as suas bagagens tem que tomar cuidado, sabendo que depois que está dentro do carro já é responsabilidade de quem já levou para o carro. Mas não é, aqui a criminalidade é muito grande, aqui você convive com pessoas de todos os tipos. Talvez você esteja com uma pessoa de uma boa aparência, mas que tenha uma maior... Esteja aqui com mais intenções. Então aqui é um ambiente, vamos usar uma palavra bem popular, bem pesado.”*

Trabalhar em um setor masculinizado e em um espaço aberto, faz com que as mulheres que trabalham na cooperativa desenvolvam uma resiliência imperativa ao exercício do trabalho, criando capacidades e estratégias para conseguir um lugar para elas. No terminal, percebe-se uma certa cumplicidade nos olhares e complementação das falas, oferecendo um apoio implícito e sutil.

#### **1.6.4 Rodoviárias**

Na grande maioria das cidades – senão em todas –, as mulheres são minoria entre as pessoas envolvidas na operação do transporte público coletivo e, especialmente, entre motoristas e cobradores. A proporção pequena de mulheres na operação faz com que elementos básicos de higiene e saúde pessoal, ainda mais importantes para elas, sejam negligenciados ou ignorados pelas empresas ou mesmo pelos sindicatos. A inexistência de banheiros e bebedouros, reduz significativamente a qualidade de vida e de trabalho das mulheres no cotidiano e, ainda mais, nos dias de menstruação e em casos de gravidez.

Como uma das estratégias para a falta de infraestrutura adequada, está a criação de elementos de apoio ao longo do trajeto, muitas vezes com a ajuda de outras mulheres. Uma das motoristas entrevistadas, por exemplo, cita a casa de uma mulher perto do ponto final da linha de ônibus que normalmente opera como um espaço seguro onde ela pode ir ao banheiro ou tomar uma água.

*“A gente tem que se virar. Se estiver chovendo... Porque lá onde eu coloco, na estiva, tem uma casa de uma senhora que sempre deixa. Mas eu não posso estar ocupando [a casa dela] um horário tipo 5h30 da manhã. Então, quando não tem jeito nenhum, ou eu vou para o mato fazer xixi antes de começar o serviço, ou eu faço xixi dentro do ônibus. Tem cobrador que roda comigo. Ele fica lá na frente, eu vou e faço xixi na última porta traseira. A época que a gente está, a mulher, no caso, está em período menstrual, é horrível. Eu sinto muita cólica, é muita dor nas pernas. Então, assim, em relação à empresa, eles não dão muito apoio em relação a isso,*

*né? Porque a mulher tem que trabalhar e em qualquer lugar é assim. Banheiro, você se troca em algum lugar, é para dentro do mato mesmo. É assim. [...] Água eu levo de casa. Eu tenho que levar porque a gente tem que tomar muita água. É muito quente, o carro que eu rodo não tem ar-condicionado. Quer dizer, tinha, mas tiraram, né? Por causa da época da pandemia, até agora não colocaram e eu acho que não vão nem botar. É um calor absurdo, é muito quente. Pra mim poder me cuidar, eu tenho que usar protetor solar, porque senão o rosto fica horrível. E trabalho de manga comprida. Então é assim, eu tenho que fazer a minha parte, cuidar de mim, né?”*

Assaltos e roubos são receios frequentes de motoristas e cobradores de ônibus no Brasil, que têm diminuído com a inserção progressiva do pagamento por cartão de transporte e consequente redução do pagamento em dinheiro dentro dos ônibus. No entanto, ainda persistem assaltos contra os passageiros ou equipes de trabalho.

*“Eu gosto mais de trabalhar com homem. Porque assim, por mais que o cobrador não vá fazer nada, né? Mas pelo menos tem um homem ali com ela, pelo menos dá para defender ela em alguma coisa. E duas mulheres não. Como eu já fui assaltada sete vezes, e sete vezes foi com mulher... Só um dos assaltos que eu fiquei com medo. Assim, porque o cara botou a faca na minha cintura e tudo, e queria me furar. Aí desde essa época, assim, eu fiquei com um pouco de nervoso, né? Hoje em dia, quando eu olho alguém estranho, quando entra alguém estranho dentro do carro, dá uma tremedeira, me dá uma dor de barriga. Invento que o carro quebrou e jogo o carro para o estacionamento e pronto, o pessoal desce. [...] Eu levo pouca bolsa, né? Mas o que eu tenho eu procuro esconder. Eu levo um celular velho, que não presta para nada, deixo assim no painel, porque é a primeira coisa que eles pegam.”*

Porém, as mulheres motoristas e cobradoras vivem no seu cotidiano de trabalho diversas violências para além dos assaltos e das discriminações institucionais. Sendo o transporte coletivo um espaço público ocupado, reproduz e materializa as relações e práticas socioculturais. Uma violência cotidiana pouco visibilizada, por exemplo, é o preconceito das pessoas usuárias do sistema de transporte público coletivo frente a uma mulher motorista desenvolvendo uma profissão majoritariamente ocupada por homens.

*“Hoje, o preconceito é muito grande. Esse homem, quando faz alguma besteirinha no trânsito, não sei, ele não chama tanta atenção. Mas a mulher, se faz alguma coisa, é porque é burra, tem que estar na cozinha, não tem que estar dirigindo. Aí, começa aqueles palavrões de baixo calão. E é isso, a gente tem que enfrentar qualquer coisa, né? Tem tanto preconceito, porque, assim, eles pensam que é porque a mulher está dirigindo, a mulher... acham que é lésbica. Isso tem muito aqui ainda. Eu, como sendo motorista, eu nunca... é muito difícil eu levar a cantada de homem. De mulher, eu levo muito mais. [...] Eu sempre ando maquiada, arrumadinha. É para ver se a pessoa olha, pelo menos não termine com preconceito.”*

Além disso, pequenos fatos cotidianos, como o motorista não parar exatamente na frente do ponto, o ônibus atrasar ou o cobrador não ter troco em pagamentos em dinheiro inflamam

reações e contra-reações violentas carregadas de preconceitos e formas de discriminação social, racial e de gênero.

*“Assim como eu respeito todos, eu também quero respeito. Eu preciso desse respeito. Como é que eu vou aceitar quando a pessoa tá me chamando de preta, de macaca, não sei o que, eu estava bem fortinha, gorda, não sei o que, é um monte de coisa. Ah, mas essa, olha o que eu ouvi, olha o que eu ouvi depois que eu fui falar com algumas meninas lá, que eram cobradoras: “Ah, essa mulher continua a te xingar, gente”. [...] Ela já era frequente em maltratar as pessoas. [...] Depois que eu falei [para a empresa], eu não trabalhei naquela linha. Eles me mandaram pra outra linha, entendeu?”*

O autocuidado das motoristas, com uso de protetor solar, maquiagem, roupas bonitas e botas de salto alto e grosso é uma maneira de afirmação da própria identidade e orientação sexual e de posicionamento público para a visibilização, conscientização e transformação de imaginários coletivos. Apesar do trabalho das mulheres na operação do transporte ser frequentemente identificado pelas empresas como de alta qualidade, especialmente em termos de menor sinistralidade, maior respeito aos passageiros e menor necessidade de manutenção dos veículos em relação aos homens, o reconhecimento é escasso e a qualidade do trabalho invisibilizada.

A criação de redes de mulheres fomenta o reconhecimento, criando, também, espaços de troca, compartilhamento e empoderamento individual e coletivo em espaços majoritariamente masculinos. Em São Luís/MA, 78 motoristas de ônibus, caminhão e carreta se organizam em um grupo de whatsapp (Patroas do volante) e em um perfil do Instagram (@asmotoristas.maistopdesaoluis). O objetivo, além de compartilhar fotos do trabalho, é organizar confraternizações, trocar experiências e oferecer uma rede de apoio, solidariedade e mobilização.

Apenas dois homens são permitidos no grupo, também motoristas. Um deles é considerado o instrutor do grupo e é quem geralmente responde em casos de dúvidas sobre mecânica e manutenção. O outro é quem organiza as festas. Essa auto-organização das mulheres acontece de forma paralela às instâncias formais de representação, como os sindicatos, nos quais a direção é predominantemente masculina.

Essa falta de reconhecimento também limita a entrada de novas mulheres à operação do transporte público coletivo. Antes de ser efetivada como motorista “de linha”, por exemplo, nossa entrevistada passou por um estágio não remunerado de seis meses na garagem e mais um ano manobrando e socorrendo ônibus, processo este bastante raro para os motoristas homens.

*“Quando tem [vagas], a gente coloca no grupo e elas vão lá, entregam o currículo. Porque assim, para eles colocarem uma mulher como motorista em uma empresa de ônibus, é mais complicado do que colocar um homem. Porque eles acham que a mulher não dá conta de dirigir. É como no começo, eles me botaram primeiro na manobra, primeiro eu fiquei seis meses sem ganhar nada, para saber se eu ia dar conta, aí eu fiquei na manobra durante um ano, depois que*

*me colocaram como motorista. Os homens geralmente, como às vezes eles já têm um pouco de experiência, eles já colocam logo direto na linha.”*

### **1.6.5 Planejamento da mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero**

Apesar das violências cotidianas e da restrição de mobilidade sofrida por pessoas negras, mulheres e também pela população LGBTQIA+, os aspectos de raça e gênero dificilmente são explicitamente considerados no planejamento do transporte. A abordagem de classe social tende a ser mais comum, centrada na política tarifária e na disponibilidade de opções de transporte adequadas nas áreas periféricas, como relata uma representante do Conselho da Cidade de São Luís.

“A mobilidade urbana já foi discutida no âmbito do conselho, principalmente dentro dessa dimensão da renda, uma dimensão de classe, de reconhecimento de particularidade de determinados grupos, da precariedade do grupo da zona rural, dos bairros mais populosos de São Luís e que dependem fundamentalmente de ônibus. Por exemplo, a Cidade Operária tem um conjunto de dificuldades que vão desde a precariedade das ruas e avenidas para circular os ônibus, até mesmo ao ônibus em si, a qualidade do veículo. Isso sim tem mais visibilidade, a pauta já entrou. Já a questão de gênero, ela já fica mais subsumida nesse conjunto de coisas.”

### **1.6.6 Combate à violência contra a mulher no transporte público coletivo**

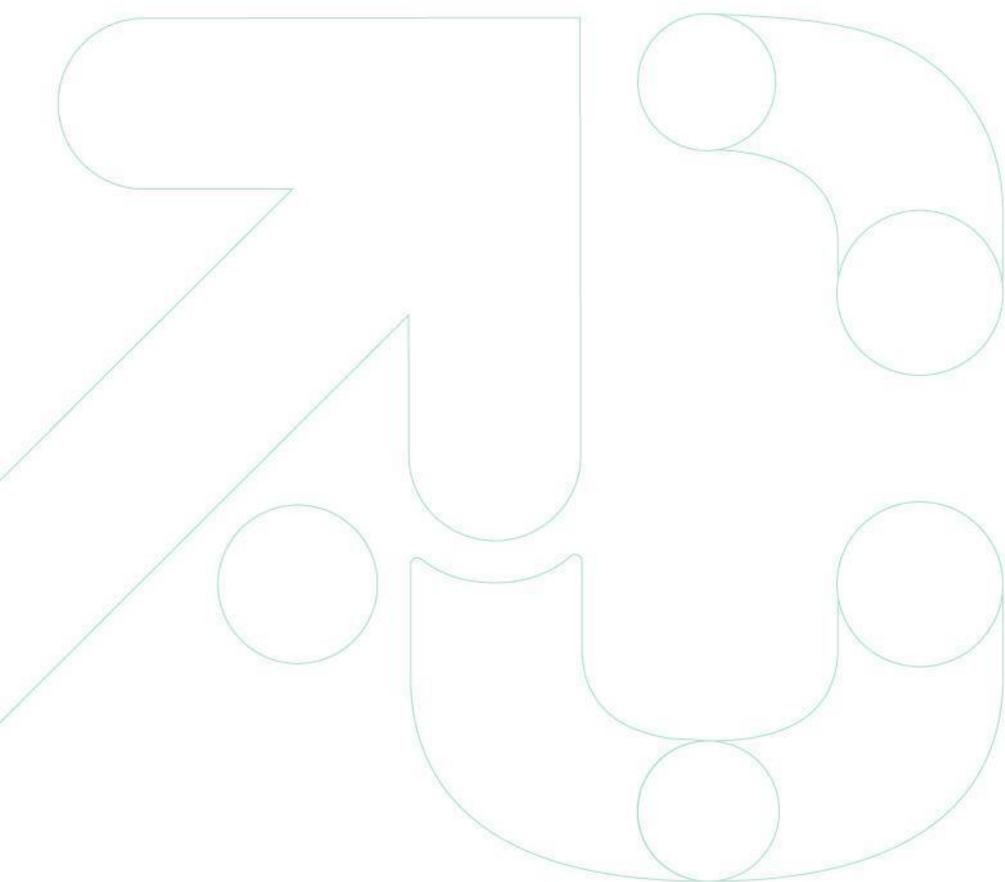
A educação é considerada um grande vetor de multiplicação das informações, envolvendo crianças e adultos em prol de uma mobilidade urbana mais equitativa, segura e sustentável, incluindo não apenas aspectos de segurança no trânsito, como é mais comum, mas também de garantia de direitos a todas as pessoas.

Inclusive, ações de conscientização e fomento do debate acerca das violências sofridas por diferentes grupos sociais, especialmente mulheres, nas suas mobilidades cotidianas, são consideradas importantes pelas pessoas responsáveis pelas políticas de gênero no município. Foram citadas algumas ações no sentido de inibir violências e acolher às vítimas:

- Cartazes fixos nos ônibus com informações sobre o que é importunação sexual, sua tipificação enquanto crime, e instruções sobre como agir em casos de violência, voltados tanto às possíveis vítimas quanto aos possíveis agressores;
- Capacitação de motoristas e cobradores, preparando-as e preparando-os para situações de violência;
- Instalação de dispositivos acionados pelos operadores (motoristas e cobradores) e vinculados à guarda civil ou polícia militar, tal como o botão do pânico, agilizando o atendimento.

Já existe, no município, uma rede de enfrentamento à violência contra a mulher, composta por órgãos da sociedade civil e do poder público, e gerenciada pela Coordenadoria Municipal da

Mulher. Quando um órgão fica sabendo de algum caso, a rede se mobiliza no sentido de divulgar, denunciar e fiscalizar as ações do poder público, buscando também meios para fazer o combate à violência.



## Considerações finais

O sentimento de **insegurança**, manifestado pelo medo de assaltos, assédios, discriminações, sinistros de trânsito, entre outras manifestações de violência, atravessa a vida das mulheres e tem impacto significativo nas escolhas de deslocamentos. Apesar de assaltos, furtos, importunação e assédio sexual e injúria e discriminação racial serem crimes tipificados por lei, na medida em que as escolhas modais e a liberdade de movimento são afetados pelo sentimento e percepção de insegurança, casos como este estapulam a dimensão da segurança pública e tornam-se também desafios de mobilidade urbana. Sua superação, portanto, passa por estratégias e políticas intersetoriais e coordenadas.

Garantir a integridade e a segurança das pessoas dentro dos ônibus, terminais e pontos de parada mostra-se fundamental, combinando elementos físicos (iluminação e câmeras de videomonitoramento), humanos (policiamento, treinamento de motoristas, fiscais e operadores), tecnológicos e de informação (canais de registro, acompanhamento e atendimento a vítimas) e também culturais (campanhas de conscientização).

A **tarifa do transporte**, apesar de afetar de sobremaneira a mobilidade de mulheres, pessoas negras e grupos de baixa renda, aparece apenas marginalmente nos depoimentos coletados. Ao menos entre as mulheres ouvidas (e que já têm acesso financeiro ao sistema de transporte), prioriza-se também outros fatores como tempo, segurança e conforto. Esse ponto é importante, pois reforça a necessidade de políticas públicas focalizadas e transversais.

A regulamentação do **transporte informal**, por exemplo, parte da compreensão dos fatores que levam as pessoas a preferirem esse tipo de transporte e a oferecer soluções mais aderentes a essas necessidades e expectativas dentro de um modelo formal e regulado. Apesar do transporte informal ser reconhecidamente mais inseguro que o transporte formal, muitas vezes essa não é a percepção das pessoas e, em especial, das mulheres.

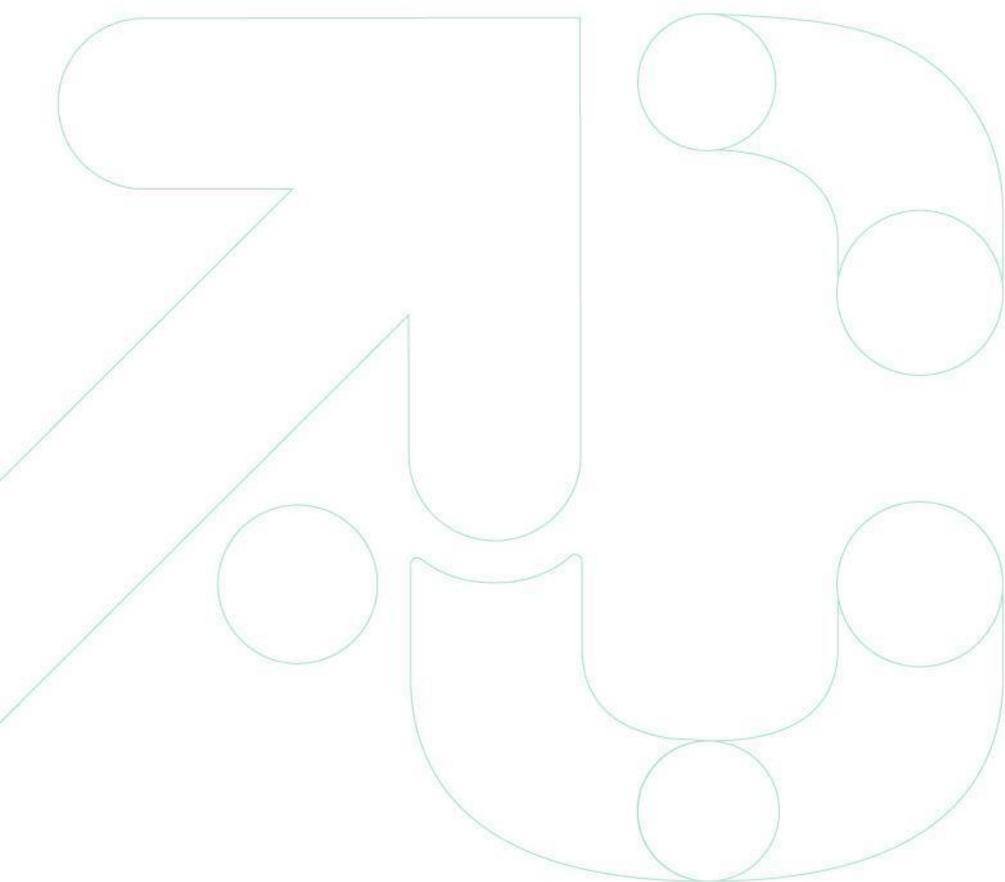
Por fim, destaca-se também os desafios vivenciados pelas pessoas que trabalham na **operação do transporte coletivo** (formal e informal). Sendo ele operado predominantemente por homens, criam-se diversas barreiras e dificuldades para o trabalho das mulheres, incluindo a falta de condições básicas de saúde e segurança do trabalho, o não reconhecimento da qualidade do trabalho feminino, bem como as violências machistas e racistas direcionadas a elas. Como forma de resistência e empoderamento, redes são formadas e muitas vezes mantidas de forma paralela ao poder público e às esferas de representação formal, como sindicatos, com pouco ou nenhum apoio institucional.

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

- Realização de trocas periódicas de experiências entre São Luís, AMB e outros contextos locais relevantes com foco no planejamento, gestão, regulação e operação de sistemas de transporte, bem como na recuperação do Centro Histórico;

- Pareceres técnicos sobre os projetos e planos de mobilidade urbana na região do Centro Histórico.

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



# Referências

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

METRO-SP (2017) Pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de São Paulo - Companhia do Metropolitano.

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

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

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

OMS (2018) Global status report on road safety 2018 - Organização Mundial de Saúde.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

# Apêndice

## A - Ficha de participação

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

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

### Você faz parte de alguma organização?

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

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

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

Data de nascimento: DD / MM / AAAA

### Grau de instrução:

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

Raça/Cor:

- Preta
- Parda
- Branca
- Amarela
- Indígena
- Prefiro não responder

**Gênero:**

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

**Orientação sexual:**

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

**Quantidade de filhos:**

- Nenhum
- 1
- 2
- 3 ou mais

**Bairro de residência:** Campo aberto

**Possui alguma deficiência?**

- Não
- Sim - Qual? \_\_\_\_\_

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

- Sim
- Não

## B - Termo de consentimento livre e esclarecido

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

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

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

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

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

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

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

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da especialista

-----  
Cidade e data da pesquisa

## C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

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

#### 1.1 Percepção sobre a formulação das políticas

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

### 2 Eixo temático de raça/cor

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

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

3.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

pessoa usuária?

4.2.d Como você avalia o custo da passagem?

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

## 5 Impasses, impressões e próximos passos

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

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

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

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

5.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

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

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

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

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

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

### 6.1 Macro-visão

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

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

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

### 6.2 Contratação e retenção

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

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

6.2.a.i.1 não-brancos?

6.2.a.i.2 mulheres?

6.2.a.i.3 transsexuais?

6.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

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

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

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

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

### **6.3 Estrutura normativa**

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

## **7 Atuação específica**

### **7.1 Raça/cor**

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

### **7.2 Gênero**

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

### **7.3 Pessoas com deficiência**

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

### **7.4 Colaborações**

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

### **7.5 Funcionárias e funcionários**

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

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

### **7.6 Políticas setoriais**

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

### **6.7 Legislativo**

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

## **8 Vivências**

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

## D - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas em espaços públicos

Olá! Nós somos pesquisadoras e estamos realizando um levantamento sobre mobilidade urbana em São Luís, em parceria com a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. Nós poderíamos fazer algumas perguntas sobre os seus deslocamentos cotidianos?

1. Você poderia comentar falando um pouquinho do seu dia? Como você chegou até aqui?
2. Em que bairro você mora? É fácil chegar até o ponto de ônibus?
3. E na volta, como você normalmente faz?
4. Que horas mais ou menos você realiza seus deslocamentos? Você faz esses trajetos todos os dias?
5. Você acompanha alguém no seu dia a dia?
6. E nos deslocamentos ocasionais, como ir ao médico, ou a compras, como você se desloca?
7. Você considera que o transporte público é bom? Quais são os principais problemas?
8. Você se sente segura/o no ponto de ônibus? E dentro do ônibus?
9. E quanto a tarifa, você conta com algum auxílio do seu empregador ou familiar?
10. Você considera o preço da tarifa caro? Você deixa de fazer alguma atividade por causa do preço da tarifa?
11. Se você pudesse, você se deslocaria de outra forma? Como? Por que?

Muito obrigada!

## E - 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 São Luís?	<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 São Luís?	<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.	

[Para os grupos focais com enfoque em gênero]

<p><u>Atividade ou questão(ões):</u>          Você conhece alguém que já sofreu assédio, abuso ou importunação sexual no transporte público?          Se sim, sabe como reagiram?          Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u>          10 minutos</p>
<p><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.</p>	<p><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.</p>

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

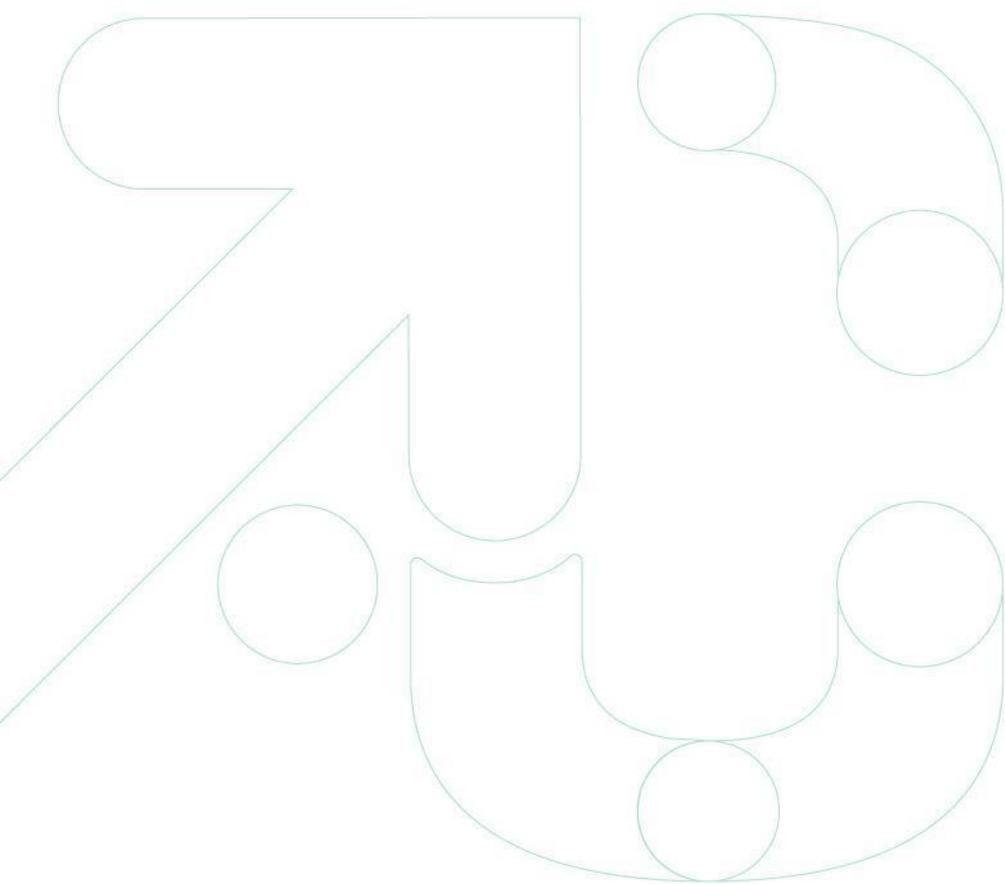
<p><u>Atividade ou questão(ões):</u>          Você conhece alguém que já sofreu racismo ou injúria racial no transporte público?          Se sim, sabe como reagiram?          Se sim, sabe se tiveram algum tipo de recurso/apoio/suporte? Qual(is)?</p>	<p><u>Previsão de duração:</u>          10 minutos</p>
<p><u>Objetivo:</u>          Compreender quais as diferentes percepções na mobilidade urbana ao longo do espaço, em especial no que tange à segurança.</p>	<p><u>Observações:</u>          Não é foco entrar na distinção legal/jurídica entre racismo e injúria racial<sup>2</sup> pois as pessoas frequentemente nomeiam de diversas formas o mesmo fenômeno que é uma pessoa ser ofendida a partir de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem.</p>

## 5 - Fechamento

<p><u>Atividade ou questão(ões):</u>          Complete a frase: Eu me sentiria mais feliz e segura/o na cidade se...</p>	<p><u>Previsão de duração:</u>          de 5 a 10 minutos</p>
--	---

<sup>2</sup> “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém se valendo de elementos referentes à raça, cor, etnia, religião ou origem, o crime de racismo atinge uma coletividade indeterminada de indivíduos, discriminando toda a integralidade de uma raça. Ao contrário da injúria racial, o crime de racismo é inafiançável e imprescritível.” (CNJ, 2005)

<p><u>Objetivo:</u> Expressar e projetar vontades e sonhos, mobilizando cenários ligados à esperança futura.</p>	<p><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.</p>
--	--



## F - Materiais de comunicação

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



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



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

A prefeitura de São Luís 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: 26 de abril

Horário: das 9h às 17h

Local: Auditório da Faculdade UNINASSAU - R. Zoé Cerveira, 120 - bairro: Ivar Saldanha

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

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 São Luís 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 São Luís, por meio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (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 São Luís, 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 São Luís, 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 26 de abril de 2023, entre às 9h e 17h, no auditório da Faculdade UNINASSAU - R. Zoé Cerveira, 120, bairro - Ivar Saldanha. Inscreva-se em <https://tinyurl.com/mobsaoluis>

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!

## Ofício convite dos grupos focais via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de São Luís, 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 São Luís, 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 24 e 25 de abril às 18h30, na Escola de Governo e Gestão Municipal - R. das Sucupiras, 27 -quadra 49 - Jardim Renascença. Escolha a melhor data e inscreva-se em <https://tinyurl.com/mobsaoluis>.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 26 de abril, 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 auditório da Faculdade UNINASSAU - R. Zoé Cerveira, 120, bairro - Ivar Saldanha.

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 São Luís 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 São Luís, 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 24 e 25 de abril, na Escola de Governo e Gestão Municipal - R. das Sucupiras, 27 -quadra 49 - Jardim Renascença.

O horário da entrevista pode ser agendado por meio do link <https://zcal.co/acessocidades/saoluis>.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 26 de abril, 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 auditório da Faculdade UNINASSAU - R. Zoé Cerveira, 120, bairro - Ivar Saldanha.

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

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

## Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Prefeitura de São Luís e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:



**ACESSO CIDADES**

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

**Data e Hora:**  
26 de abril das 9h as 17h

Aponte a câmera do celular para o QRCode para se inscrever e 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

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

Contribua na construção de ações que atendam às necessidades da população de São Luís

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

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



Realização:



Co-financiamento:



## Release para a mídia pré-evento

### Planejamento da mobilidade urbana de São Luís contará com participação popular

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

São Luís vai receber a primeira visita técnica presencial do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Nos dias 24 a 27 de abril, a equipe técnica da associação de municípios estará na capital maranhense 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 São Luís, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos tiveram início ainda em 2022. Representantes da Área Metropolitana de Barcelona (AMB), da Espanha, também contribuirão com o processo através de oficinas de boas práticas na gestão metropolitana do transporte.

A oficina será realizada no dia 26 de abril de 2023, entre às 9h e 17h, na Faculdade UNINASSAU R. Zoé Cerveira, 120 - Alemanha, São Luís - MA.

A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/5cs29xnv>

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:

