

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

Etapa qualitativa

Novo Hamburgo/RS



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 Novo Hamburgo

Roberta Gomes de Oliveira | Secretária de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Mobilidade (SEDUH)

Leandro de Bortoli | Diretor de Transporte Público - SEDUH

Rafael Lucas | Diretor de Mobilidade - SEDUH

Francisco Dalosto | Engenheiro de Tráfego - SEDUH

*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

Sumário	3
Introdução	4
1. Entrevistas e grupos focais	6
1.1 Objetivos e metodologia	6
1.2 Recrutamento e seleção	6
1.3 Participantes	7
1.4 Roteiro	8
1.5 Realização	10
1.6 Destaques e principais resultados	10
1.6.1 Transporte motorizado individual vs transporte público coletivo	10
1.6.2 Mobilidade a pé	12
1.6.3 Planejamento e implementação de políticas com enfoque de classe, raça e gênero	12
1.6.4 Violência contra a mulher no transporte público coletivo	13
2 Oficina intersetorial e participativa	15
2.1 Objetivos e metodologia	15
3.2 Recrutamento e seleção	15
3.3 Participantes	16
3.4 Roteiro	17
3.5 Realização	18
3.6 Destaques e principais resultados	19
3.6.1 Coleta, sistematização e abertura de dados	19
3.6.2 Pontos de parada e intervenções viárias	21
Considerações finais	24
Referências	26
Apêndice	29
A - Ficha de participação	29
B - Termo de consentimento livre e esclarecido	31
C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas	32
D - Roteiro base dos grupos focais	39
E - Materiais de comunicação	44

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 Novo Hamburgo/RS, 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 Novo Hamburgo/RS foram realizadas entre os dias 29 de maio e 01 de junho de 2023. Tendo em vista o objetivo de contribuir com o planejamento de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com atores-chave**, incluindo representantes de órgãos da administração municipal e organizações da sociedade civil, e **grupo focal sobre mobilidade urbana, gênero e raça**. Ainda, foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos desafios vivenciados pela população de Novo Hamburgo em relação à mobilidade urbana e das perspectivas e possíveis ações e soluções para a cidade.

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

1. Entrevistas e grupos focais

1.1 Objetivos e metodologia

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

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

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

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

As entrevistas e grupos focais foram conduzidos por Tainá Bittencourt e Amanda Vieira, da equipe técnica do Projeto AcessoCidades.

1.2 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelos pesquisadores, em conjunto com a Prefeitura de Novo Hamburgo, 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 Novo Hamburgo por meio da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, por meio da Diretoria de Transporte Público, via ofício, mensagens por celular e telefonemas. Previamente à realização das entrevistas, foi solicitada a todos os participantes o preenchimento de uma ficha de participação (Apêndice A), com a coleta de informações e características pessoais, tais como organização, idade, escolaridade, raça/cor, gênero, orientação sexual, quantidade de filhos, etc. Além disso, todas e todos assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) (Apêndice B), em que concordam em participar da pesquisa.

1.3 Participantes

Ao todo, 9 pessoas participaram das entrevistas e do grupo focal, incluindo pessoas técnicas e gestoras de diferentes áreas do poder público municipal. 65% das pessoas participantes são homens cis e 45% mulheres cis, sendo 89% autodeclaradas brancas, conforme a Tabela 01, o que está em consonância com a distribuição de cor/raça da população local, que é 90,4% branca (IBGE, 2010).

Quase todas as pessoas fazem parte do corpo técnico da Prefeitura Municipal, sendo apenas uma pessoa representando entidades profissionais. A sobrerrepresentação do poder público municipal nas entrevistas é atribuída ao baixo nível de engajamento da população em atividades participativas, já observado durante o processo de revisão do Plano Diretor, também liderado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Além disso, pela comunicação menos ativa e personalizada junto a associações e organizações da sociedade civil, apesar dos inúmeros e-mail, ofícios e mensagens de WhatsApp enviadas.

No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, 77,8% se declaram heterossexuais e 11,1% homossexual, sendo que uma pessoa preferiu não responder. Com relação ao nível de escolaridade das pessoas entrevistadas, 88,9% possuem o ensino superior completo e 11,1% possuem o ensino médio completo.

Tabela 01: Pessoas entrevistadas ou que participaram do grupo focal, por gênero e raça.

Gênero	Branca	Parda	Total
Mulher cis	3	1	4
Homem cis	5	1	6
Total	8	2	10

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação

- Secretaria de Cultura
- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado do Rio Grande do Sul
- Coordenadoria de Políticas Públicas para Mulheres - Secretaria de Desenvolvimento Social
- Coordenadora de Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência - Secretaria de Desenvolvimento Social
- Coordenadoria de Políticas Públicas para a Pessoa Idosa - Secretaria de Desenvolvimento Social

1.4 Roteiro

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

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

Eixo	Foco das perguntas
1. Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana	Perguntas introdutórias e mais abrangentes sobre o processo de planejamento urbano e de transportes municipal. Busca-se compreender os principais aspectos e critérios considerados para o desenho, priorização e implementação de políticas e ações.
2. Eixo temático de raça/cor	Perguntas relacionadas à abordagem de raça/cor no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de racismo e injúria racial, em especial no transporte público coletivo.
3. Eixo temático de gênero	Perguntas relacionadas à abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de assédio e importunação sexual, em especial no transporte público coletivo.
4. Eixo temático de classe social	Perguntas relacionadas à abordagem das desigualdades socioeconômicas no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância do tema, ações já realizadas, dificuldades encontradas e produção de dados e estatísticas com esse recorte. Ainda, busca aprofundar as questões de indicadores

	de qualidade do transporte público e de definição da política tarifária, tendo em vista possíveis restrições de acesso por motivos financeiros.
5. Impasses, impressões e próximos passos	Perguntas que buscam captar planos e projetos futuros de cada organização para trabalhar com esses temas (raça/cor, gênero e classe social). Retoma-se, com mais detalhes, os métodos de coleta e análise de dados, especialmente com desagregação espacial, temporal e social.
6. Política de contratação e políticas de inclusão do órgão	Perguntas com foco na visão da organização sobre a incorporação de questões de raça, gênero e classe na estrutura interna de trabalho e as formas de contratação e retenção de trabalhadoras e trabalhadores. O objetivo é entender se existem políticas de inclusão e diversidade na equipe, com ações de busca ativa por profissionais mulheres e negros/as e de treinamento e capacitação contra a discriminação racial e o assédio sexual no ambiente de trabalho.
7. Atuação específica	Este eixo conta com blocos de perguntas específicas para cada organização, a depender da sua atuação específica. Nos casos de organizações que trabalham com políticas setoriais ou afirmativas, o foco é coletar ideias de medidas de mobilidade que possam contribuir para a redução de desigualdades nas respectivas áreas de atuação. Ainda, busca fomentar a articulação intersetorial e participação, com perguntas voltadas a ações que poderiam fomentar parcerias e ações conjuntas entre as organizações.
8. Vivências	Por fim, o eixo de vivências pode incluir experiências pessoais e individuais trazidas pelas pessoas entrevistadas durante as entrevistas, para além da sua atuação enquanto representantes de organizações formais. Inclui ainda uma reflexão final solicitada a todas as pessoas entrevistadas: <ul style="list-style-type: none"> - qual(is) o(s) principal(is) problema(s) de mobilidade na cidade; e - o que o/a faria se sentir mais feliz na cidade.

Fonte: Elaboração própria

Para a realização do grupo focal, o roteiro base parte da discussão coletiva a partir de perguntas problematizadoras, mostrado no Quadro 03 e mais detalhadamente no Apêndice D. Tal como as entrevistas, a depender do perfil do grupo e da dinâmica das discussões, algumas perguntas eram adaptadas ou suprimidas do roteiro, de forma a aproveitar ao máximo os conhecimentos e vivências das pessoas participantes e mantendo a duração do grupo focal para no máximo 90 minutos.

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

Eixo	Temas abordados	Duração
1. Recepção e apresentação	Agradecimentos e acordos coletivos	5 a 10 minutos
	Atividade quebra-gelo de apresentação	5 a 10 minutos

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

1.5 Realização

O grupo focal e as entrevistas foram realizados nos dias 29 e 30 de maio de 2023, respectivamente, na Casa das Artes¹.

1.6 Destaques e principais resultados

1.6.1 Transporte motorizado individual vs transporte público coletivo

De acordo com a última pesquisa de mobilidade realizada na cidade, no âmbito da elaboração do plano de mobilidade, em 2017, a maioria da população utiliza o automóvel em seus deslocamentos cotidianos e, ainda mais especialmente, os homens (ver diagnóstico quantitativo de Novo Hamburgo). Isso é reforçado pelas pessoas participantes das entrevistas e grupo focal, a grande maioria com ensino superior completo. Entre os motivos para utilizarem o carro, estão o menor tempo de viagem e o conforto e comodidade dos deslocamentos, apesar do mais alto custo.

A reclamação geral é que o transporte público coletivo é ruim, com ônibus velhos e sucateados. No entanto, em um exercício hipotético de alta qualidade do transporte público, com ônibus novos e informação em tempo real sobre itinerários e horários, nenhuma pessoa estaria disposta

¹R. Primeiro de Março, 59 - Centro, Novo Hamburgo/RS

a trocar seus modos de transporte. No máximo, trocariam o automóvel próprio pelo transporte por aplicativos, mas com ressalvas. A mesma resposta é dada se o custo de utilizar o automóvel aumentasse, com o encarecimento do estacionamento em vias públicas, por exemplo. O sentimento externalizado por uma das pessoas participantes, é que utilizar o transporte público coletivo ou transporte por aplicativos significaria perder a autonomia e liberdade nos deslocamentos.

“Eu tenho uma personalidade que precisa ser autosuficiente, tem que ser... Se eu usar transporte público, eu não vou me sentir assim. É meio de personalidade, assim. Eu tenho que ter essa liberdade de poder ir pra onde eu for. Eu já pensei várias vezes, vender o carro e usar aplicativo, é que é mais em conta, mas ele não vai me dar a autonomia que eu preciso. Autonomia, que eu preciso, é essa palavra.”

É evidente que a classe social e, conseqüentemente, o poder aquisitivo das pessoas tem relação intrínseca com a escolha modal, especialmente quando consideramos a sensibilidade em relação aos custos. Porém, para as pessoas de mais alta renda, o preço afeta bem menos suas decisões do que outros fatores como qualidade e comodidade, como citado anteriormente.

Quando considerados os deslocamentos intermunicipais, especialmente no trajeto Novo Hamburgo - Porto Alegre, a maioria das pessoas entrevistadas utiliza o trem. Não apenas para evitar o trânsito da rodovia, mas também como forma de ter contato com “pessoas diferentes”, isto é, diferentes classes, raças, gêneros e diversidades, o que não é visto no dia a dia de pessoas que utilizam predominantemente o seu próprio carro. A percepção é que o trem é muito mais diverso do que o cotidiano. No entanto, esse trajeto troncal de trem é frequentemente complementado por trajetos de automóvel na primeira e última milha, seja próprio ou por aplicativo.

“Teve uma época que eu trabalhei um mês lá, fiz um trabalho lá. E eu amei a coisa de todo dia ir pra Porto Alegre e pegar o trem. Eu amei ficar uma hora pensando em nada, olhando pras pessoas.”

“E aí fico observando as várias... O tipo diferente de pessoas que utilizam. É estudante, é branco, é negro, é mulher, é gordo, é magro, sabe? Então, eu fico observando as pessoas e diz que como o mundo é diversificado. Os cachorros, de um modo geral, são todos seres parecidos. É a raça deles. Nós não. Nós somos tão diferentes uns dos outros.”

De fato, sendo a população de Novo Hamburgo majoritariamente branca, o contato com pessoas negras, especialmente entre as pessoas de classes média e alta, é reduzido. No entanto, a proporção de pessoas negras aumenta consideravelmente entre as ocupações de trabalho manual e com menores salários.

“Eu não convivo muito com pessoas pretas. De engenharia, arquitetura e tal. Muito pouco. Ainda mais arquiteto. Aqui, não vejo. São as loirinhas, arrumadinha, olho azul. Assim que vejo. Aí tu vai pro mundo das obras e já vê.”

1.6.2 Mobilidade a pé

Dois temas perpassam os comentários sobre andar a pé em Novo Hamburgo: acessibilidade universal e segurança viária.

Em primeiro lugar, apesar da largura das calçadas serem consideradas razoáveis no centro da cidade, a percepção é que possuem inúmeros obstáculos aos deslocamentos a pé, especialmente por pessoas com mobilidade reduzida – pessoas idosas ou com diversidades funcionais. Os obstáculos incluem diferentes tipos de piso, elevações, matos, etc. No entanto, o grande desafio é a responsabilidade privada sobre o espaço público, agravada pela falta de fiscalização.

Outro ponto de atenção está relacionado a aspectos culturais. De acordo com as pessoas entrevistadas, as faixas de pedestres dificilmente são respeitadas pelos motoristas, o que ocasiona diversos sinistros de trânsito e, em casos mais extremos, lesões e mortes no trânsito. A falta de campanhas mais efetivas e constantes de conscientização é apontada como uma das razões desse problema.

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

Enquanto os temas de transporte motorizado individual e transporte público coletivo envolvem decisões e escalas de planejamento a nível macro, isto é, olhando para toda a cidade (e também região metropolitana), as políticas públicas para a mobilidade a pé, como garantir acessibilidade universal nas calçadas e travessias, envolvem muitas decisões e ações a nível micro, na escala da rua. Essas duas escalas de planejamento são realizadas dentro da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação e da Secretaria de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários.

Um dos maiores desafios destacados para o planejamento da mobilidade urbana sustentável é a desigualdade de uso do espaço entre os modos de transporte e a resistência política e social à aplicação da hierarquia já prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012). Tendo em vista que o transporte motorizado individual ocupa um espaço muito maior do que os demais modos de transporte e tem um peso social bastante forte na cidade, como garantir uma distribuição mais equitativa? Em geral, restringe-se o planejamento a como melhorar a mobilidade sem tirar o estacionamento, sem reduzir o número de faixas ou diminuir o espaço disponível para o automóvel.

A mudança desse paradigma passa, segundo as pessoas entrevistadas, por uma mudança cultural na cidade, a partir da conscientização da população sobre a mobilidade urbana sustentável. Isto é, desvincular a imagem que o transporte individual motorizado é o melhor meio de transporte e mostrar quais as vantagens do transporte público coletivo e dos modos ativos. A percepção é que, em vários pequenos trajetos, é possível ir até mais rápido de maneira sustentável do que cada um de maneira individualizada, além das contribuições sociais e ambientais. Além da conscientização,

passa também por trazer paridade real aos investimentos públicos, priorizando modos ativos e coletivos.

Isso inclusive está relacionado com a redução de desigualdades socioeconômicas, especialmente em relação à tarifa cobrada das pessoas que utilizam o sistema de transporte público coletivo. Ao contrário de outras cidades que já subsidiam o transporte coletivo, Novo Hamburgo ainda não conta com uma separação entre tarifa técnica e tarifa pública, com apenas uma experiência de subsídio em 2022/2023, logo após a pandemia.

Hoje a tarifa é de R\$ 5,00 e não existe um estudo ou levantamento que estime a quantidade de pessoas que reduzem seus deslocamentos em função do preço da passagem de ônibus. Isso faz com que utilizar o automóvel no cotidiano, para quem já tem que arcar com os custos fixos do veículo, seja muitas vezes mais barato do que usar o transporte público. A tarifa de estacionamento rotativo na região central da cidade, por exemplo, varia entre R\$ 1,20 e R\$ 2,40 por hora, sendo ainda gratuito na maior parte do restante do território.

Apesar de não ser considerado sistematicamente no planejamento do transporte, reconhece-se que as desigualdades raciais são um problema espacial, com concentração de pessoas negras nas periferias urbanas e também entre as pessoas que utilizam o transporte público coletivo. Algo parecido acontece em relação ao gênero. Existe a percepção de que as mulheres utilizam mais o transporte público coletivo que os homens, apesar de isso não ser sistematicamente observado.

As reclamações e pedidos sobre a mobilidade urbana são direcionadas aos órgãos por meio da Ouvidoria Geral do Município. As empresas também têm canais próprios de comunicação com as pessoas usuárias, mas estes dados não são compartilhados com os órgãos públicos. Nos últimos anos, não foram recebidas reclamações ou relatos relacionados à questão racial dentro do transporte público, mas foram recebidos relatos sobre assédios e importunações sexuais, o que desencadeou em um trabalho de conscientização contra a violência contra as mulheres no transporte público coletivo.

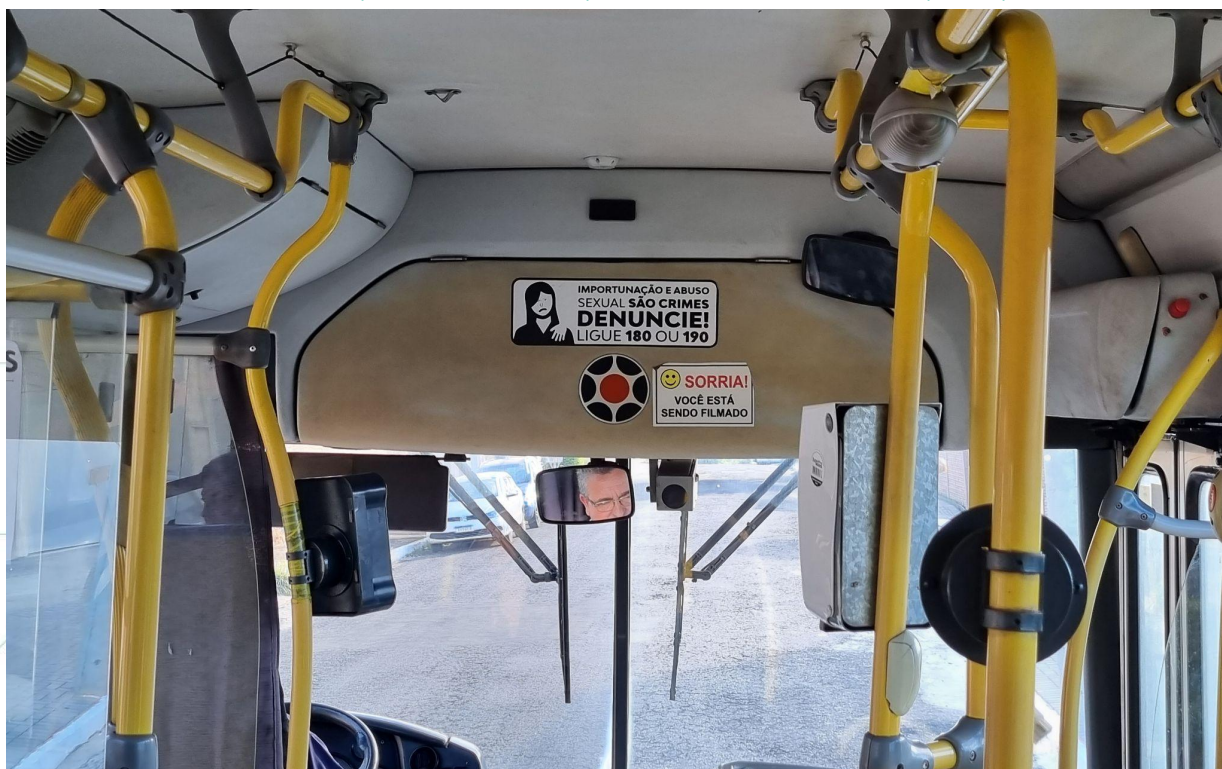
1.6.4 Violência contra a mulher no transporte público coletivo

A primeira campanha contra a importunação sexual em Novo Hamburgo foi lançada no final de 2022, com o apoio de uma das empresas operadoras. A ação envolveu a entrega de folhetos à população, com o objetivo de evidenciar violências frequentemente normalizadas pelas mulheres e pela sociedade, e conversas com os motoristas – realizadas em quatro turmas em dois turnos. A iniciativa partiu de alunas de uma escola de ensino fundamental (Monteiro Lobato), que fizeram um trabalho sobre o tema e apresentaram em uma feira municipal.

A instrução passada à população e também aos motoristas é que, em caso de importunação sexual, deve-se ligar para o 180 ou 190, onde as denúncias entram no compilado geral da Polícia Militar. Não existe sistematização ou acesso aos dados pela Prefeitura. Vale destacar ainda que os motoristas estão autorizados a, em casos de assédio, parar o ônibus e ligar para o 190 ou também dirigir o veículo até a delegacia mais próxima.

A ideia é que as formações com motoristas ocorra anualmente e expanda para o setor de táxis e transporte via aplicativo.

Foto 01: Adesivo fixo da campanha contra a importunação sexual no transporte público coletivo



Fonte: Projeto AcessoCidades (2023)

2 Oficina intersetorial e participativa

2.1 Objetivos e metodologia

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

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Roberta Gomes de Oliveira, secretária de desenvolvimento urbano e habitação Tainá Bittencourt, especialista em mobilidade urbana do Projeto AcessoCidades
Parte I	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados Dinâmica para a levantamentos de desafios e pontos críticos Compartilhamento das discussões sobre problemas levantados e priorização
Parte II	Benchmarking de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero Dinâmica para a discussão de ideias e soluções Compartilhamento das discussões sobre ideias e soluções levantadas

3.2 Recrutamento e seleção

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

A divulgação foi realizada por meio de ofícios e mensagens por celular a atores técnicos, sociais e políticos importantes para a mobilidade urbana municipal e metropolitana, enviados pela Diretoria de Transporte Público, vinculada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

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

Figura 01: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Novo Hamburgo/RS



Fonte: AcessoCidades (2023).

3.3 Participantes

Ao todo, 16 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes do poder público municipal e de associações da sociedade civil. Com idade entre 19 e 59 anos e idade média de 41 anos, 56,2% das pessoas participantes são do sexo feminino e 43,7% do sexo masculino. Em relação à raça, 75% se autodeclararam brancas, 12,5% se reconhecem como pardas, 6,25% como amarelas e 6,25% como pretas. Percebe-se, portanto, uma representação de pessoas brancas em consonância com a população do município, que possui 90,42% de brancos, segundo o último censo demográfico do IBGE de 2010. Não participaram pessoas autodeclaradas trans ou indígenas. A Tabela 08 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas participantes da oficina.

Tabela 08: Distribuição das pessoas participantes da oficina por sexo e raça.

	Amarela	Branca	Parda	Preta	Total
Feminino	-	7	1	1	9
Masculino	1	5	1	-	6
Total	1	12	2	1	16

Fonte: elaboração própria.

93,7% se declara heterossexual e 6,25% preferiram não responder à pergunta. Todas as pessoas participantes têm acesso ao nível superior de ensino, seja completo (93,7%) ou incompleto (6,2%).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a grande maioria das pessoas participantes (87,5%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (12,5%), conforme mostrado na tabela 09.

Tabela 08: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e sexo e raça

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras	Pessoas amarelas	Total
Prefeitura Municipal	9	5	10	3	1	14
Associação ou organização da sociedade civil	-	2	2	-	-	2
Total	9	7	12	3	1	16

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
- Secretaria de Desenvolvimento Social - Coordenadora de Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência
- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação
- TransLAB Urb
- WRI Brasil

3.4 Roteiro

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

Quadro 05: Roteiro seguido na primeira parte da oficina participativa

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

<p><u>Objetivo:</u> Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Novo Hamburgo.</p>	<p><u>Tópicos abordados:</u> Metodologia do diagnóstico Distribuição espacial da população Acesso aos sistemas de transporte Acesso a oportunidades e desigualdades Padrões de mobilidade Estrutura institucional Percepções e vivências da mobilidade (raça e gênero)</p>
---	--

Quadro 06: Roteiro seguido na segunda parte da oficina participativa

Apresentação		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
Quais as perspectivas para a mobilidade urbana de Novo Hamburgo?		
<p><u>Objetivo:</u> Apresentar iniciativas nacionais e internacionais que contribuem para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e/ou de gênero</p>	<p><u>Tópicos abordados:</u> O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero Exemplos de macroestrutura de planos que consideram a dimensão de gênero na mobilidade Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades</p>	
Dinâmica		<u>Previsão de duração:</u> 90 minutos
Troca de ideias e perspectivas para a mobilidade urbana		
<p><u>Objetivo:</u> Discutir possíveis ações para a mobilidade em 2 temas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Coleta, sistematização e abertura de dados Pontos de parada e intervenções viárias 	<p><u>Descrição:</u> Formação de grupos com 5 pessoas. Cada grupo tem 15 minutos para discutir um dos temas elencados (45 minutos no total) e escrever as principais ideias ou ações de mobilidade e acessibilidade de Novo Hamburgo, anotando as questões-chave de cada ideia em um post-it. Depois de elencados os problemas, os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 na parede e compartilhar as discussões.</p>	

3.5 Realização

A oficina intersectorial e participativa foi realizada no dia 31 de maio de 2023 (quarta-feira), no auditório da Casa das Artes². Durante a oficina, foi realizado um intervalo para o consumo de água, café, salgadinhos, doces e bolos, em espaço anexo ao auditório, no segundo andar.

² R. Primeiro de Março, 59 - Centro, Novo Hamburgo - RS

Fotos 03 e 04: Apresentações e discussões em grupo



Fonte: Projeto AcessoCidades (2023)

Foto 04: Compartilhamento das discussões



Fonte: Projeto AcessoCidades (2023)

3.6 Destaques e principais resultados

3.6.1 Coleta, sistematização e abertura de dados

Foram identificados dois grandes desafios na coleta, sistematização e abertura de dados de mobilidade urbana: dificuldade de coleta e processamento de dados e problemas na divulgação e apresentação da informação.

Em relação à **dificuldade de coleta e processamento de dados**, duas grandes fontes de dados foram apontadas.

Em primeiro lugar, o acesso aos dados da operação do transporte público coletivo, incluindo GTFS, GPS da frota e de validações, deve ser aprimorado com a nova licitação dos sistemas de bilhetagem eletrônica, que já incorporam estas informações. O grande desafio relacionado é como

obter os dados não apenas em formato bruto, mas também em formato de indicadores com diferentes agregações espaciais, temporais e sociais. Isto é, não apenas matrizes origem-destino por dia ou faixa horária são importantes, mas também como isso se reflete de acordo com níveis de escolaridade, raça e gênero que, em geral, podem ser obtidos a partir do cadastro dos cartões de transporte.

Em segundo lugar, a realização de novas pesquisas que permitam obter não apenas as viagens realizadas com base na oferta de transporte existente, mas também os desejos da população. Nesse sentido, pesquisas em polos geradores de viagens (PGVs), incluindo indústrias, grandes empregadores, escolas, etc., podem ser insumos importantes para o planejamento do transporte público coletivo. Porém, algumas dúvidas aparecem nesse sentido: Qual o formato da pesquisa (digital/físico)? Quem deve respondê-la? Como obrigá-los a respondê-los?

Talvez a grande referência nesse sentido seja a [Pesquisa Origem-Destino do Recife](#). Realizada de forma online a cada dois anos, a pesquisa visa trazer informações sobre os deslocamentos de forma mais barata e, conseqüentemente, frequente. Ao preencher o formulário online, é gerado um código de confirmação, necessário para comprovar a participação na pesquisa. Isso é importante, pois a [Lei Municipal nº 18.205/2015](#), que disciplina a requisição e o fornecimento das informações necessárias ao planejamento da política e sistema de mobilidade urbana do Recife, obriga os seguintes empreendimentos a prestar as informações sobre o preenchimento do formulário pelos seus funcionários/alunos:

- empreendimentos considerados de impacto na forma descrita no [Plano Diretor do Município do Recife](#);
- estabelecimentos de ensino de qualquer natureza em funcionamento no município (durante o processo de matrícula dos alunos);
- estabelecimentos de qualquer natureza com mais de 200 (duzentos) funcionários do quadro próprio ou terceirizados;
- conjuntos de lojas e/ou salas comerciais que totalizem mais de 2,5 mil metros quadrados de área construída;
- empreendimentos que em conjunto ou separadamente sejam considerados Polo Gerador de Viagem.

No [formulário interativo](#), são perguntadas informações:

- Endereço da residência: estado, município, bairro, logradouro e número;
- Trabalho: ocupação, setor, local/endereço do trabalho, horários e tempos de viagem e modos de transporte (com perguntas adicionais a depender do modo utilizado, incluindo, no caso do transporte público, as linhas utilizadas, locais de transferências, etc.);
- Educação: local/endereço da escola/faculdade, horários e tempos de viagem e modos de transporte (com perguntas adicionais a depender do modo utilizado, incluindo, no caso do transporte público, as linhas utilizadas, locais de transferências, etc.);

- Dependentes que estudam: local/endereço da escola/faculdade, horários e tempos de viagem e modos de transporte de cada dependente (com perguntas adicionais a depender do modo utilizado, incluindo, no caso do transporte público, as linhas utilizadas, locais de transferências, etc.);
- Dados pessoais dos dependentes que estudam: sexo, cor/raça, renda individual, ano de nascimento, deficiência;
- Deslocamentos a outros motivos no último dia útil: com perguntas sobre local/endereço, horários e tempos de viagem e modos de transporte sobre cada motivo de deslocamento indicado;
- Dados pessoais: sexo, cor/raça, ano de nascimento, número de pessoas na residência, número de carros, renda familiar, renda individual, deficiência.
- Contribuições para a melhoria da mobilidade do Recife: espaço livre para sugestões;

Na versão de 2021, também foram incluídas perguntas sobre as mudanças de hábitos e percepções após a pandemia.

Já em relação aos **problemas na divulgação e apresentação da informação**, foi destacada a necessidade da opção física e digital de informações às pessoas usuárias do transporte público coletivo, o que inclui banners e cartazes sobre as linhas, itinerários, horários programados, tarifa, formas de pagamento, etc. nos pontos de parada, bem como informações atualizadas em tempo real por meio de aplicativos e internet ou mesmo de painéis de mensagens variáveis (PMVs).

No entanto, é preciso também atentar para a forma com que essas informações são apresentadas para a população. As informações devem incluir todos os aspectos necessários para o acesso ao sistema de transporte, mas de forma sucinta, objetiva e simples. Sempre que possível, é também desejável utilizar cores (das linhas e veículos) por região da cidade (como exemplo de São Paulo) ou tipo de linha (como Curitiba) para facilitar a identificação por pessoas com dificuldades de compreensão das informações escritas.

3.6.2 Pontos de parada e intervenções viárias

No tema de pontos de parada e intervenções viárias, os desafios estão relacionados aos recursos humanos e financeiros, as formas de arrecadação entre os poderes público e privado, bem como à instituição de espaços de escuta e incentivo à mobilização e engajamento da população de forma a potencializar a iniciativa.

Sobre os **pontos de parada**, algumas ideias foram levantadas, associadas a diferentes aspectos:

- localização: inserção da parada em locais estratégicos de acesso de pessoas cadeirantes e de mobilidade reduzida, que tenham no seu entorno elementos de acessibilidade universal;

- estrutura: realização de adaptações ao projeto modelo de ponto de parada, incluindo metal (prateado) nas extremidades e vidro no centro, aumentando a visibilidade e a segurança do ponto e do entorno;
- implantação, conservação e manutenção: instituição de parcerias e ações interdisciplinares entre secretarias e com o poder privado para redução de custos. As iniciativas de "adote uma parada", a exemplo do "adote uma praça", por estabelecimentos comerciais ou escolas lindeiros, pode alavancar a implementação dos novos pontos, bem como ajudar na manutenção e conservação deles.

Foto 05: Modelo atual de ponto de parada de Novo Hamburgo



Fonte: Projeto AcessoCidades (2023)

Quanto às **intervenções no espaço público e viário**, a prioridade elencada foi padronizar as calçadas para fomentar a acessibilidade e a mobilidade a pé, mais equitativa e sustentável. A instalação de sinaleiras sonoras nas travessias/faixas de pedestres, o desenvolvimento de estratégias para viabilizar a colocação do piso tátil, em uma parceria entre população/proprietários e prefeitura, bem como o fortalecimento da fiscalização sobre o cumprimento das normas de padronização de calçadas, são algumas das ações sugeridas.

De fato, é preciso garantir a participação social em todos os projetos, por meio da mobilização e articulação com os conselhos municipais, pensando em representações mais inclusivas e com atuação transversal. Para o universo maior da população, promover a conscientização sobre a educação no trânsito, pensando em pedestres e motoristas. Essa sugestão alinha-se aos desafios identificados nas entrevistas e grupo focal, que apontaram o alto índice de atropelamentos nas

calçadas e faixas de pedestres. Vale destacar também que a redução de lesões e mortes no trânsito dificilmente ocorre apenas por meio de ações de comunicação. Intervenções de infraestrutura, reduzindo o espaço destinado aos transportes motorizados individuais e aumentando o espaço destinado aos ciclistas e pedestres, é fundamental para o cumprimento das metas estabelecidas pela segunda Década de Ação Global para a Segurança Viária.

Foto 06: Rua compartilhada por pedestres, ciclistas e veículos em Novo Hamburgo



Fonte: Projeto AcessoCidades (2023)

Considerações finais

Reduzir os deslocamentos por **transporte motorizado individual** e aumentar os deslocamentos por modos mais sustentáveis, como o transporte público coletivo, a bicicleta e o modo a pé talvez seja o principal desafio identificado em Novo Hamburgo. De acordo com a última pesquisa realizada na cidade, ainda antes da pandemia da Covid-19, 57% das viagens eram realizadas por automóveis e motocicletas. Tendo em vista a tendência observada de redução das viagens por ônibus, essa proporção deve ser ainda maior atualmente.

O uso intensivo do transporte motorizado individual está relacionado com inúmeros fatores, dentre eles a maior renda média per capita em comparação com outras cidades brasileiras e a priorização dada aos automóveis do espaço viário e também nas formas de investimento e tributação. Contabilizados apenas os custos variáveis de deslocamento, é muitas vezes mais barato se deslocar por carro próprio ou por aplicativo do que se deslocar por transporte público coletivo. Além da falta de priorização aos ônibus nas vias públicas, que reduz a eficiência e aumenta os custos no horário de pico nas vias principais, o preço baixo de estacionamento impede a arrecadação de recursos importantes para melhorar a qualidade do sistema de transporte público e reduzir a tarifa.

No entanto, estando a **cultura do automóvel** imbricada na sociedade, tais medidas são particularmente impopulares. É consenso entre as pessoas que atuam no planejamento urbano e de mobilidade a necessidade de conscientização e engajamento da população sobre pautas de mobilidade urbana sustentável e equitativa. Este trabalho pode ser realizado em parceria com outras secretarias – como a de Educação para ações junto a escolas municipais, ou de Obras Públicas, Serviços Urbanos e Viários para ações no trânsito – e mídias locais, baseado em dados.

De fato, a **coleta, sistematização e abertura de dados** foi um dos temas discutidos na oficina realizada na cidade. Além dos dados automatizados de GPS e bilhetagem eletrônica, pesquisas junto aos Pólos Geradores de Viagens podem ser não apenas fontes de informação, mas também de disseminação de ideias. Isto é, uma campanha que tenha como foco a participação em pesquisa também pode trabalhar questões de mobilidade urbana sustentável e de prioridade e qualificação do transporte público coletivo.

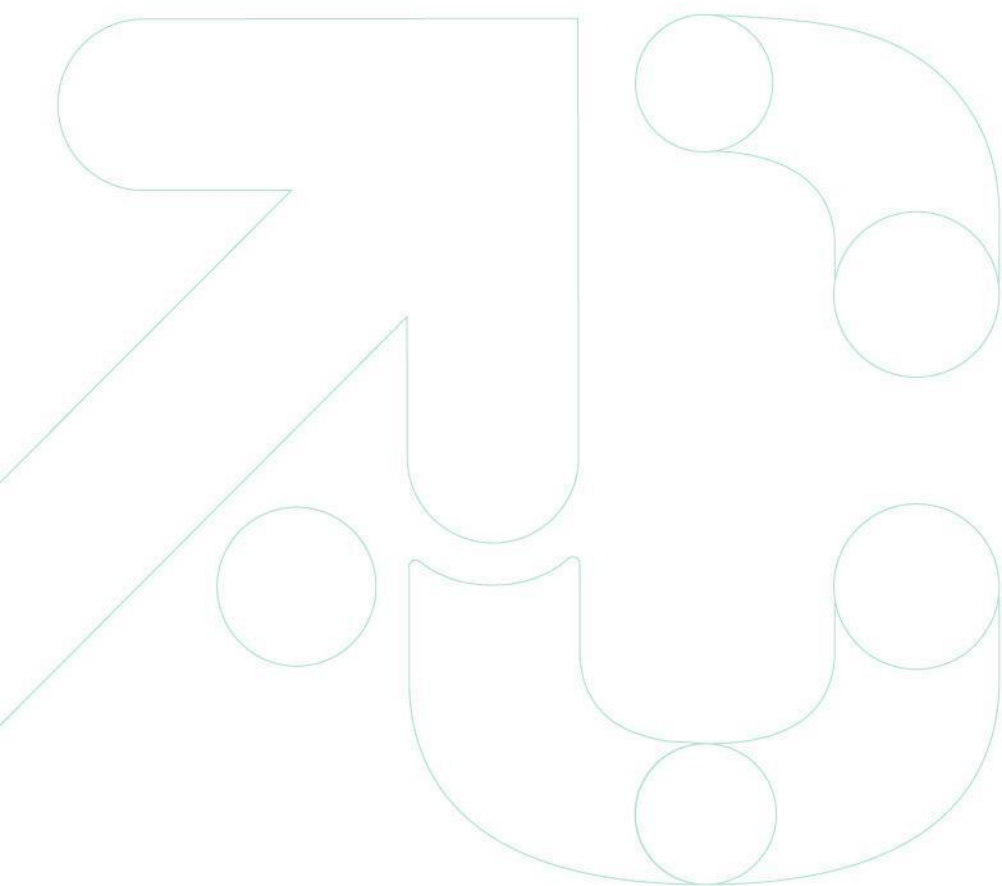
Já quanto aos **pontos de parada e intervenções viárias**, destaca-se novamente a realização de parcerias com órgãos públicos e privados para a definição da localização e do modelo de estrutura das paradas, bem como para a sua implantação, conservação e manutenção.

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

- Apoio à estruturação e divulgação de indicadores de qualidade do transporte público coletivo;

- Apoio à realização de pesquisas com pólos geradores de viagem (indústrias, serviços, comércio, escolas, etc.), incluindo a elaboração de questionários e definição de amostra.

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



Referências

- ANTUNES, M. G., ROMEIRO, T. I. O., & SIGRIST, V. C. (2017). Avaliação da qualidade do serviço de transporte público de ônibus na cidade de Santos. Refas - Revista Fatec Zona Sul, 3(2), 18-39. Disponível em: <<https://www.revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/82>> Acesso em 28 de março de 2023.
- BITTENCOURT, T. & GIANNOTTI, M.. (2021) The unequal impacts of time, cost and transfer accessibility on cities, classes and races. Cities 116, 103257.
- BITTENCOURT, T. & FARIA, J. (2021) Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana 13, 1-20.
- BRANCO, A. M. (1999). Os custos sociais do transporte urbano brasileiro. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, 21, 1º. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/DBDCB305-C07B-4077-BF99-789619B0CE4C.pdf> Acesso em: 25 de março de 2023.
- CERQUEIRA, D.; COELHO, D.S.C. (2014) Estupro no Brasil: uma radiografia segundo os dados da Saúde. Brasília, DF: IPEA. (Nota técnica, n. 11). Disponível em: <https://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> Acesso em: 24 de março de 2023.

MCLAFFERTY, S.; PRESTON, V. (1991) Gender, race and commuting among service sector workers. The Professional Geographer¹, v. 43, p. 1-14.

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

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

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

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

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

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

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

PIZZOL, B., BITTENCOURT, T., LOGIODICE, P., FREIBERG, G., TOMASIELLO, D., BARBOZA, M. & GIANNOTTI, M. (2020) Desigualdades na oferta de infraestrutura cicloviária. 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/nznnfzrCVv9FGXhwnGP07S/?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 responsável Tainá Bittencourt, especialista contratada pela Frente Nacional de Prefeitos, no contexto do Projeto **AcessoCidades**. A especialista pode ser contatada pelo endereço de e-mail taina.bittencourt@fnp.org.br.

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

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

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

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

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

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

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da especialista

Cidade e data da pesquisa

C - Roteiro base das entrevistas semi-estruturadas

1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana

1.1 Percepção sobre a formulação das políticas

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

2 Eixo temático de raça/cor

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

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

3.1.e.i Por que sim ou não?

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

3.1.e.ii.1 Pontos de parada?

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

3.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?

3.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Eixo temático de classe social

4.1 Sobre a abordagem de classe no desenvolvimento de projetos

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

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

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

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

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

4.2 Sobre restrições de acesso por motivos financeiros

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

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

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

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

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

pessoa usuária?

4.2.d Como você avalia o custo da passagem?

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

5 Impasses, impressões e próximos passos

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

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

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

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

5.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

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

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

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

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

6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

6.1 Macro-visão

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

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

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

6.2 Contratação e retenção

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

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

6.2.a.i.1 não-brancos?

6.2.a.i.2 mulheres?

6.2.a.i.3 transsexuais?

6.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

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

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

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

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

6.3 Estrutura normativa

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

7 Atuação específica

7.1 Raça/cor

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

7.2 Gênero

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

7.3 Pessoas com deficiência

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

7.4 Colaborações

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

7.5 Funcionárias e funcionários

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

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

7.6 Políticas setoriais

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

6.7 Legislativo

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

8 Vivências

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

D - Roteiro base dos grupos focais

1 - Recepção e apresentação

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

2 - Mobilidade e Acessibilidade

<u>Atividade ou questão(ões):</u> O que vem à sua mente quando pensam/ouvem algo referente ao transporte municipal em Novo Hamburgo?	<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 Novo Hamburgo?	<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 racial³ 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>
--	---

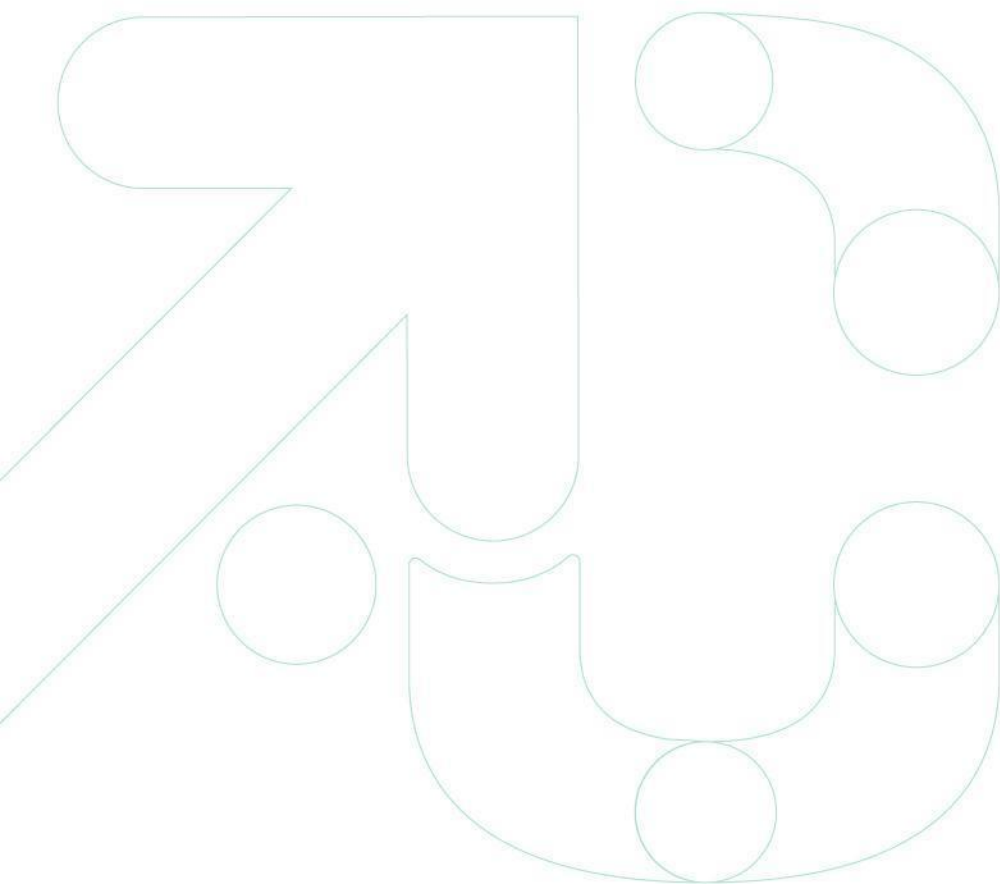
³ “Embora impliquem possibilidade de incidência da responsabilidade penal, os conceitos jurídicos de injúria racial e racismo são diferentes. O primeiro está contido no Código Penal brasileiro e o segundo, previsto na [Lei n. 7.716/1989](#). Enquanto a injúria racial consiste em ofender a honra de alguém 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)

Objetivo:

Expressar e projetar vontades e sonhos, mobilizando cenários ligados à esperança futura.

Descrição:

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.



E - Materiais de comunicação

Prefeitura de Novo Hamburgo e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:

ACESSO CIDADES
Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora: 31 de maio de 2023, das 9h às 17h

Local: Casa das Artes de Novo Hamburgo
R. Primeiro de Março, 59 - Centro

Participe!

Apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoque de classe, raça e gênero de Novo Hamburgo/RS

Perspectivas para políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis

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

Realização: **ACESSO CIDADES** **FNP** FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS **PREFEITURA** NOVO HAMBURGO

Co-financiamento:

Card convite para a oficina: instituições parceiras via whatsapp

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

A prefeitura de Novo Hamburgo 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: 31 de maio de 2023

Horário: das 9h às 17h

Local: Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro

Programação completa no link: <https://tinyurl.com/y2x3nbra>.

Caso o local possua elementos de acessibilidade, sugerimos inserir/adaptar o seguinte parágrafo:

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

Essa iniciativa é resultado de uma parceria de Novo Hamburgo 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 Novo Hamburgo, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 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 Novo Hamburgo, 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 Novo Hamburgo, 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 31 de maio de 2023, entre às 9h e 17h, na Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro. A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/y2x3nbra>.

O local é em frente a plataforma 2 do Paradão, na Praça do Imigrante. e possui 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!

Card de convite para a grupos focais para envio via whatsapp

Prefeitura de Novo Hamburgo e Frente Nacional de Prefeitos
convidam para grupo de discussão:



Participe de discussões sobre a redução de desigualdades na mobilidade urbana

A Prefeitura de Novo Hamburgo e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação convida a todas e todos para participar de grupos de discussão sobre mobilidade, gênero e raça, com o objetivo de coletar insumos para o planejamento de políticas de mobilidade urbana mais sustentáveis e equitativas.

No dia 29 de maio será realizado um grupo (noite), focado em ouvir a experiência de mulheres, pessoas negras e grupos LGBTQIA+ nos deslocamentos cotidianos. Venha contribuir para a melhoria da mobilidade urbana de Novo Hamburgo!

Data: 29 de maio de 2023

Horário: das 18h30 às 20h

Local: na Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro

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

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 Novo Hamburgo com o projeto AcessoCidades, da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que busca contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana no Brasil, com base em evidências e na garantia de direitos.

Ofício convite dos grupos focais via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de Novo Hamburgo, 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 Novo Hamburgo, 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 de um grupo focal de discussão sobre mobilidade urbana, gênero e raça, a ser realizado no dia 29 de maio de 2023, das 18h30 às 20h, na Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro.

A inscrição pode ser realizada por meio do link: <https://tinyurl.com/mobnovohamburgo>.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 31 de maio, entre 9h e 17h, para a apresentação do diagnóstico local de mobilidade e acessibilidade urbana e para a discussão de perspectivas para uma cidade mais equitativa e sustentável. A oficina será realizada na Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro.

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.

Contamos com a sua participação!

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Prefeitura de Novo Hamburgo e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:



ACESSO CIDADES

Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora: 31 de maio, das 9h às 17h

Local: Casa das Artes
R. Primeiro de Março, 59 - Centro, Novo Hamburgo/RS

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



Programação resumida:

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

Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!

Contribua na construção de políticas de mobilidade que atendam às demandas da população de Novo Hamburgo/RS

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



Realização:



Cofinanciamento:



Release para a mídia pré-evento

Planejamento da mobilidade urbana de Novo Hamburgo contará com participação popular

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

Novo Hamburgo vai receber a primeira visita técnica presencial do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). De 29 de maio a 01 de junho, a equipe técnica da associação de municípios estará na cidade discutindo soluções de planejamento para tornar as políticas de mobilidade urbana da cidade mais equitativas e sustentáveis.

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

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

A oficina será realizada no dia 31 de maio de 2023, entre às 9h e 17h, na Casa das Artes, Avenida Primeiro de Março, nº 59, Centro.

A programação completa pode ser encontrada no <https://tinyurl.com/y2x3nbra>.

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:

