ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis e conectadas

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

Etapa qualitativa

Cachoeiro de Itapemirim/ES

Brasília,

Agosto de 2023

CRÉDITOS

Realização

Frente Nacional de Prefeitos

Tainá Andreoli Bittencourt | Especialista em mobilidade urbana

Amanda Vieira | Assessora técnica

César Medeiros | Coordenador do projeto

Apoio técnico

ASK-AR Analysis of Social Knowledge Associated Researchers

Haydée Svab | Consultora

Apoio institucional

Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim/ES

Rodrigo de Almeida Bolelli | Secretário de Obras

Andressa Colombiano Louzada | Coordenadora Executiva de Meio Ambiente

Jonei Santos Petri | Coordenador Executivo de Mobilidade

Kleber Tadeu Massena Paiva | Gerente Adjunto de Mobilidade Urbana

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

Sumário

Introdução **4**
1. Questionários em paradas de ônibus e terminais **6**
1.1 Objetivos e metodologia 6
1.2 Recrutamento e seleção 6
1.3 Participantes 8
1.4 Roteiro 11
1.5 Destaques e principais resultados 12
2. Entrevistas com atores-chave **25**
2.1 Objetivos e metodologia 25
2.2 Recrutamento e seleção 25
2.3 Participantes 26
2.5 Realização 29
2.6 Destaques e principais resultados 30
1.6.1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana 30
1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda nos sistemas de transporte 33
1.6.3 Registro e encaminhamento de casos de assédio sexual e discriminação racial 37
1.6.4 Política tarifária 39
1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social 41
1.6.6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão 43
1.6.7 Dados e indicadores 44
1.6.8 Percepções de presente e futuro 45
3 Oficina intersetorial e participativa **46**
3.1 Objetivos e metodologia 46
3.2 Recrutamento e seleção 47
3.3 Participantes 48
3.4 Roteiro 50
3.5 Realização 51
3.6 Destaques e principais resultados 53
3.6.1 Critérios de priorização 53
3.6.2 Ações de Mobilidade Urbana 54
3.6.3 Pontos de parada 56
3.6.4 Intervenções viárias 58
Considerações finais **61**
Referências **63**
Apêndice **65**

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 sobrerepresentados 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 estrutrante 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 Cachoeiro de Itapemirim/ES, 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, munícipes 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 Cachoeiro de Itapemirim/ES foram realizadas entre os dias 13 a 15 de junho de 2023. Tendo como objetivo fornecer suporte técnico a intervenções urbanas decorrentes do Plano de Mobilidade Urbana já aprovado, com vistas à redução de desigualdades, foram aplicados **questionários** a pessoas usuárias do sistema de transporte público coletivo (ônibus) de Cachoeiro de Itapemirim/ES. Ainda, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo técnicas e técnicos de diferentes secretarias da administração municipal, membros de associações da sociedade civil e representante do consórcio operador dos transportes e foi realizada uma ampla **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Cachoeiro de Itapemirim/ES 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 quatro seções principais, sendo: i) Questionários em paradas e terminais; ii) Entrevistas com atores-chave; e iii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndices.

1. Questionários em paradas de ônibus e terminais

1.1 Objetivos e metodologia

Na etapa qualitativa, foi empregado mais de um método, sendo um deles a aplicação de questionários estruturados, com questões formalmente elaboradas numa sequência padronizada e pré-definida. O questionário conta com menor detalhamento das respostas e depende mais da compreensão e interpretação da pessoa entrevistada. Por outro lado, a coleta é mais rápida, há facilidade de alcançar uma amostra maior e geralmente quem responde fica menos inibido(a) em responder pela possibilidade do anonimato. Ainda, este método de coleta viabiliza múltiplos respondentes simultâneos, já que este instrumento de coleta de dados pode ser preenchido pelos próprios respondentes, o que torna a sua adoção como método bastante vantajoso na situação em que potenciais respondentes estão nas paradas de ônibus em número maior que o de pesquisadoras.

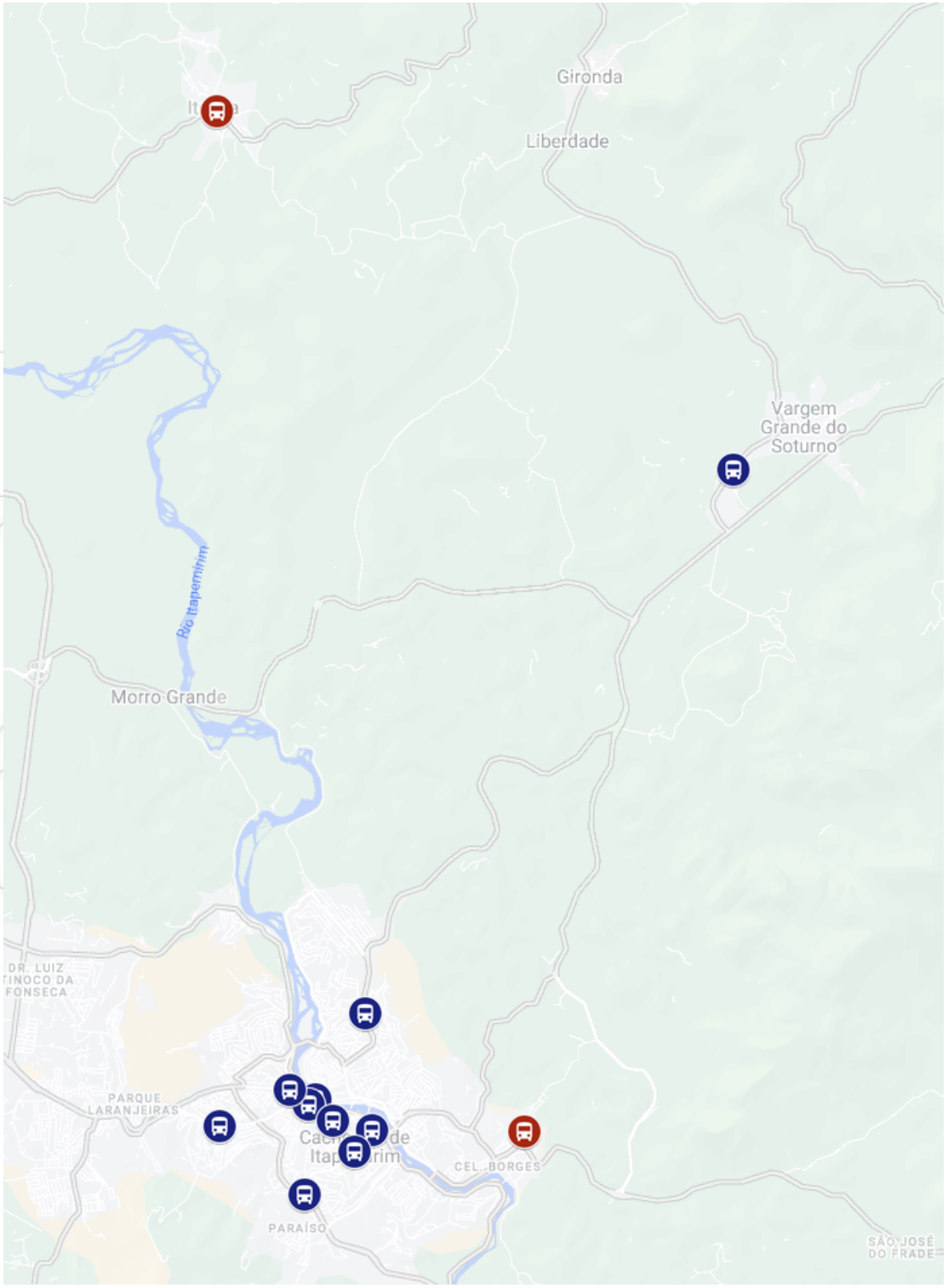
Os questionários foram elaborados por facilitadoras e pesquisadoras especialistas nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe tendo como principal referência o Manual de Pesquisa de Satisfação QualiÔnibus (Barcelos e Albuquerque, 2018). A aplicação foi feita por equipe disponibilizada pelo município de Cachoeiro de Itapemirim/ES que receberam orientações necessárias. Cada pesquisador(a) dispunha inicialmente de cerca de 30 questionários em papel para aplicar em passageiros(as) nas paradas/terminais e também tinha um questionário que ele(a) próprio(a) respondia avaliando as condições da parada em si, com um olhar mais técnico.

1.2 Recrutamento e seleção

Os(as) pesquisadores(as) foram, além da equipe do projeto AcessoCidades, 6 pessoas indicadas pela Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim. As pessoas respondentes foram aquelas que estavam presentes nos pontos de ônibus escolhidos e que aceitaram responder os questionários, no período em que foi aplicado.

Os questionários foram aplicados nos dias 13 e 14/06/2023 entre 17h00 e 19h30 em doze paradas de ônibus no município de Cachoeiro de Itapemirim/ES a saber: (1) Bernardo Horta, (2) Campo Leopoldina, (3) Costa Pereira, (4) Itaoca, (5) Lacerda de Aguiar, (6) Linha Vermelha, (7) Novo Parque, (8) Posto de Saúde, (9) São Luiz Gonzaga, (10) Soturno, (11) Terminal do Interior e (12) Zumbi (ver Mapa 1). Vale ressaltar que não houve movimento no período pesquisado no ponto de Itaoca, logo, este ponto contou apenas com avaliação do pesquisador, sem ter questionários respondidos por usuários(as). O ponto de São Luiz Gonzaga também teve problemas de coleta: apenas 2 questionários respondidos por usuários(as) e sem preenchimento do questionário do pesquisador. Com isso, os dados de São Luiz Gonzaga não puderam ser considerados válidos e foram excluídos das análises e os dados do ponto de Itaoca só serão considerados na avaliação da perspectiva dos(as) pesquisadores(as). Estes estão destacados em vermelho no Mapa 01.

Mapa 01: Localização das paradas avaliadas



Fonte: elaboração própria.

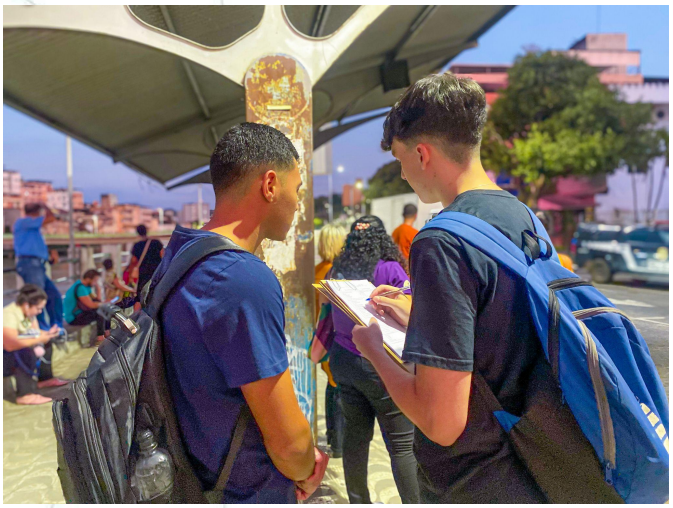
Foto 01 - Último modelo de parada de ônibus

Fonte: Acesso Cidades

Foto 02 - Treinamento de pesquisadores/as

Fonte: Acesso Cidades

Foto 03 - Pesquisador fazendo entrevista em parada de ônibus



Fonte: Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim

1.3 Participantes

Foram recebidas 160 respostas válidas e o perfil médio de respondentes caracterizou-se por ser principalmente de mulheres cisgênero (59,48%), pessoas heterossexuais (70,62%), pessoas negras (56,9%), com pelo menos 1 filho(a) (42,5%), com idade média de 36,4 anos e com pelo menos ensino médio completo (pouco mais de 53%). As Tabelas 01, 02 e 03 trazem mais detalhes do perfil da amostra pesquisada em relação a gênero, raça/cor, quantidade de filhos e orientação sexual.

Em comparação à distribuição de raça/cor da população no geral, vale notar que, no conjunto das paradas avaliadas, a população indígena e amarela (2%) teve percentual um pouco maior que o da população em geral (0,62%), segundo o censo do IBGE (2010). Houve maior participação de pessoas negras (56,9%), principalmente pardas (com 33,8%), e menor de pessoas brancas (25%)

do que no perfil populacional do município. Segundo dados do IBGE (2010), brancos(as) são 47,8%. Esse viés pode estar relacionado à maior utilização do transporte público coletivo por esse grupo social, bem como vieses da abordagem dos(as) pesquisadores(as).

Tabela 01: Distribuição de respondentes por gênero e raça/cor

Gênero | Raça/cor	Amarela	Branca	Indígena	Parda	Preta	Não respondeu	Total
Homem cis	-	13	-	18	12	2	**45**
Homem trans	-	-	-	1	-	-	**1**
Mulher cis	3	27	-	35	25	5	**95**
Mulher trans	-	-	-	-	-	-	**0**
Pessoa não binária	-	-	-	-	-	-	**0**
Não respondeu	-	-	-	-	-	19	**19**
Total	**3**	**40**	**0**	**54**	**37**	**26**	**160**

Fonte: elaboração própria.

Tabela 02: Distribuição de respondentes por quantidade de filho(a)(s)

Quantidade de filho(a)(s)	Total	%
Nenhum	64	40,0
1	24	15,0
2	28	17,5
3 ou mais	16	10,0
Não respondeu	28	17,5
Total	**160**	**100**

Fonte: elaboração própria.

Tabela 03: Distribuição de respondentes por orientação sexual

Orientação sexual	Total	%
Heterossexual	113	70,6%
Bissexual	4	2,5
Homossexual	1	0,6
Outras orientações	1	0,6
Não respondeu	41	25,6
Total	**160**	**100**

Fonte: elaboração própria.

Diariamente, os ônibus de Cachoeiro de Itapemirim transportam quase 36 mil passageiros nos dias úteis, o que faz com que a amostra adotada aqui representa pouco mais de 0,4% do total de pessoas usuárias em um dia típico. Infelizmente, os dados de bilhetagem, que permitiriam uma fotografia mais representativa, não permitem desagregações por gênero e raça. O alto nível de escolaridade desta amostra[1] já era esperado, dado que escolaridade costuma ser *proxy* de renda e

[1] O Censo 2010 do IBGE indica cerca de 31% da população com pelo menos ensino Médio Completo (https://sidra.ibge.gov.br/tabela/3540#resultado).

a maior parte dos pontos pesquisados estavam concentrados no centro da cidade, onde estão os maiores rendimentos (ver Mapa 01).

É importante registrar outros vieses de coleta percebidos no campo, a saber: (i) homens apresentaram maior recusa a responder o questionário, (ii) pessoas com menor grau de escolaridade recusaram mais frequentemente responder o questionário, ainda que a auto-resposta não fosse obrigatória e (iii) houve maior concentração das respostas "prefiro não responder" à pergunta sobre orientação sexual (25,6%). As taxas de não resposta sobre grau de instrução foi de 21,3%, sobre quantidade de filhos foi de 17,5%, sobre raça/cor foi de 16,25% (ver Tabela 05) e sobre gênero foi de 11,9% (ver Tabela 04).

Tabela 04: Distribuição de gênero por parada de ônibus

Parada de ônibus	Bernardo Horta	Campo Leopoldina	Costa Pereira	Lacerda de Aguiar	Antiga Estação	Novo Parque	Posto de Saúde	Sotorno	Terminal do Interior	Zumbi	Total
Homem	1 (11%)	9 (33%)	5 (21%)	3 (23%)	4 (27%)	5 (50%)	2 (13%)	5 (36%)	6 (30%)	6 (46%)	**46 (29%)**
Mulher	7 (78%)	17 (63%)	19 (79%)	8 (62%)	5 (33%)	5 (50%)	10 (67%)	7 (50%)	10 (50%)	7 (54%)	**95 (59%)**
Não respondeu	1 (11%)	1 (4%)	0 (0%)	2 (15%)	6 (40%)	0 (0%)	3 (20%)	2 (14%)	4 (20%)	0 (0%)	**19 (12%)**
Total	**9**	**27**	**24**	**13**	**15**	**10**	**15**	**14**	**20**	**13**	**160**

Fonte: elaboração própria.

Tabela 05: Distribuição de raça/cor por parada de ônibus

Parada de ônibus	Bernardo Horta	Campo Leopoldina	Costa Pereira	Lacerda de Aguiar	Antiga Estação	Novo Parque	Posto de Saúde	Sotorno	Terminal do Interior	Zumbi	Total
Amarela	0 (0%)	0 (0%)	2 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (5%)	0 (0%)	**3 (2%)**
Branca	1 (11%)	7 (26%)	11 (46%)	3 (23%)	2 (13%)	4 (40%)	2 (13%)	0 (0%)	6 (30%)	4 (31%)	**40 (25%)**
Parda	3 (33%)	12 (44%)	5 (21%)	6 (46%)	5 (33%)	5 (50%)	4 (27%)	8 (57%)	5 (25%)	1 (8%)	**54 (34%)**
Preta	1 (11%)	5 (19%)	6 (25%)	2 (15%)	2 (13%)	1 (13%)	6 (40%)	2 (14%)	4 (20%)	8 (62%)	**37 23%)**
Não respondeu	4 (44%)	3 (11%)	0 (0%)	2 (15%)	6 (40%)	0 (0%)	3 (20%)	4 (29%)	4 (20%)	0 0%)	**26 (16%)**
Total	**9**	**27**	**24**	**13**	**15**	**10**	**15)**	**14**	**20**	**13**	**160**

Fonte: elaboração própria.

1.4 Roteiro

O roteiro, apresentado na íntegra no Apêndice A, foi estruturado em duas partes. A primeira é voltada ao(à) pesquisador(a), ou seja, consiste num registro da chegada do(a) pesquisador(a) à parada de ônibus, seguida de avaliação das suas condições físicas considerando iluminação, visibilidade, disponibilidade de informação (sobre linhas e entorno), cobertura, assentos, acessibilidade e videomonitoramento.

A segunda parte é voltada a quem usa o transporte público por ônibus, ou seja, trata-se do questionário que será aplicado aos(às) passageiros(as). Este questionário tem dois blocos de perguntas sobre o transporte e um bloco de caracterização da pessoa respondente. O primeiro bloco de perguntas visa captar percepções de segurança, motivos de deslocamento e integração modal. O segundo bloco de perguntas é uma sequência de dezesseis questões que avaliam o grau de satisfação, com escala Likert de 5 pontos, de atributos como acessibilidade, disponibilidade, confiabilidade, rapidez, lotação gasto, iluminação, limpeza, segurança contra racismo/injúria racial, segurança contra assédio/abuso/importunação sexual e segurança viária.

1.5 Destaques e principais resultados

Em relação aos principais resultados da avaliação das paradas pelos(as) pesquisadores(as), a quantidade de pessoas nos pontos variou de 0 a 20 (no Terminal do Interior e Costa Pereira) e entre 8 e 45 pessoas (Antiga Estação). Em 64% das paradas foi indicado que havia iluminação funcionando e em 27% foi indicado não estar funcionando (Lacerda Aguiar, Novo Parque e Campo Leopoldina), sendo que em uma (Costa Pereira) foi indicado não ser possível avaliar. **Das paradas que avaliaram estes quesitos, nenhuma parada indicou haver wi-fi, embarque em nível ou acesso à informação em tempo real.**

Se por um lado na maioria das paradas (63,6%) a iluminação estava funcionando e/ou havia cobertura com proteção de chuva e sol; por outro lado, a maioria não continha local protegido para pessoas com cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras (63,6%) – o que configura barreira de acessibilidade a pessoas com deficiência e pessoas cuidadoras (majoritariamente mulheres). Embora 81,8% das paradas contassem com banco para sentar, 72,7% das respostas indicaram não serem confortáveis e inclusivos para diferentes corpos.

Em nenhuma parada foi apontado que árvores ou folhagens atrapalhavam o campo de visão, mas em 27,3% dos pontos foi indicado que a estrutura do ponto e elementos acessórios constituem uma barreira de alguma forma. Em 27,3% foi indicado existir informação sobre o entorno no ponto de parada. Ressalta-se que, em geral, quase não existem informações nas paradas (linhas, trajeto, tarifas, meios de pagamento, canais de reclamação ou denúncia). Por fim, **a maior parte das paradas foi avaliada como tendo área de embarque / desembarque suficiente (81,8%), contudo, o entorno (cruzamentos) de menos de ⅓ delas é acessível para pessoas com mobilidade reduzida**. Mais detalhes, ponto a ponto, podem ser vistos nas Tabelas 06 e 07 a seguir.

Tabela 06: Avaliação das paradas de ônibus - iluminação, cobertura, abrigo e visibilidade

Parada	Iluminação artificial funciona	Cobertura que proteja de sol e chuva	Local protegido para pessoas com cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras	A estrutura do ponto e elementos acessórios atrapalham o campo de visão de alguma forma	As árvores / folhagens atrapalham o campo de visão de alguma forma
Bernardo Horta	✅	✅	✅	❌	❌
Campo Leopol-dina	❌	✅	❌	❌	❌
Costa Pereira	-	❌	❌	❌	❌
Itaoca	✅	❌	❌	❌	❌
Lacerda de Aguiar	❌	✅	✅	❌	❌
Antiga Estação	✅	✅	✅	✅	❌
Novo Parque	❌	❌	❌	❌	❌
Posto de Saúde	✅	❌	❌	✅	❌
Soturno	✅	✅	❌	✅	❌
Terminal do Interior	✅	✅	✅	❌	❌
Zumbi	✅	✅	❌	❌	❌

Fonte: elaboração própria.

Figura 04 - Ponto 17 | Campo Leopoldina (Avenida Aristides Campos)

Fonte: GoogleMaps

Figura 05 - Ponto 339 | Terminal do Interior (Av Beira Rio)

Fonte: GoogleMaps

Tabela 07: Avaliação das paradas de ônibus - mobiliário, inclusividade, acessibilidade e informação

Parada	Banco	Lixeira	Assentos confortá-veis e inclusivos para diferentes corpos	Área de embarque e desembar que suficiente	Entorno acessível para pessoas com mobilidade reduzida	Informaçã o sobre o entorno no ponto de parada	Videomoni-toramento público na parada ou próximo à parada
Bernardo Horta	✅	❌	✅	✅	✅	❌	❌
Campo Leopol-dina	✅	❌	❌	✅	❌	✅	❌
Costa Pereira	✅	✅	❌	✅	❌	✅	✅
Itaoca	✅	❌	❌	✅	❌	❌	❌
Lacerda de Aguiar	✅	✅	✅	✅	❌	❌	❌
Antiga Estação	✅	❌	❌	❌	❌	❌	✅
Novo Parque	❌	❌	❌	✅	❌	❌	❌
Posto de Saúde	✅	❌	❌	✅	✅	✅	✅
Soturno	✅	❌	✅	✅	❌	❌	❌
Terminal do Interior	✅	❌	❌	✅	✅	❌	❌
Zumbi	❌	❌	❌	❌	❌	❌	✅

Fonte: elaboração própria.

Figura 06 - Ponto 459 | Posto de Saúde (Av Jones dos Santos Neves)

Fonte: GoogleMaps

Figura 07 - Ponto 2590 | Soturno (Próximo da escola EMEB Jácomo Silotti)

Fonte: GoogleMaps

Em relação aos principais resultados do questionário aplicado a passageiros(as), 86,25% foi aplicado ao público que estava embarcando ou esperando para embarcar no ônibus , e 13,75% a quem estava desembarcando. A Tabela 08 mostra que mais da metade das pessoas chegaram às paradas a pé. Nota-se também que a grande maioria pretende seguir para seus destinos finais a pé, após o desembarque. Aqui está um indicativo do quanto a infraestrutura de calçadas é fundamental no acesso ao transporte público. A quantidade de pessoas indicando que chegou de ônibus e irá embarcar ou que após descer do ônibus pretende pegar outro, é importante, mas não indica um alto índice de uso de mais de um ônibus nos deslocamentos cotidianos. Para confirmar esta hipótese e precisar a taxa de intermodalidade, o ideal seria realizar uma pesquisa origem-destino municipal.

Não houve grande variação dessas distribuições entre as paradas, mas em locais mais periféricos, como Soturno, não houve ninguém que indicou que pegaria outro ônibus depois do desembarque, pois ali é destino final. As integrações com carro, táxi e moto ocorreram apenas em Costa Pereira, Antiga Estação, Novo Parque e na parada do Posto de Saúde.

Tabela 08: Modos antes e depois do ônibus, segmentado por quem embarque e desembarque

Modo	Modo antes do embarque		Modo após desembarque	
	Embarcando/ embarcado	Desembarcando	Embarcando/ embarcado	Desembarcando
A pé	**105 (76,1%)**	0 (0%)	**122 (88,4%)**	**14 (63,6%)**
De bicicleta	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
De carro / táxi	6 (4,35)	0 (0%)	1 (0,7%)	0 (0%)
De moto-táxi	1 (0,7%)	0 (0%)	0	0 (0%)
De ônibus	**26 (18,8%)**	22 (100%)	**15 (10,9%)**	**8 (36,4%)**
Total	**138**	**22**	**138**	**22**

Fonte: elaboração própria.

Uma parte do questionário buscou avaliar o grau de satisfação segundo 15 quesitos, a saber: acesso ao transporte, disponibilidade, confiabilidade, rapidez da viagem, lotação, gasto com transporte coletivo por ônibus, facilidade em pagar e recarregar o cartão transporte, informações sobre linhas e horários nas paradas, iluminação nas paradas, limpeza nas paradas e nos ônibus, segurança (contra roubos/furtos/agressões, contra racismo/injúria racial, contra assédio/abuso/ importunação sexual e viária).

Tabela 09 - Grau de satisfação de respondentes sobre quesitos de transporte coletivo por ônibus

Quesito avaliado	1 - Muito insatis-feito(a)	2 - Insatis-feito(a)	3 - Neutro(a)	4 - Satis-feito(a)	5 - Muito satis-feito(a)
Acesso ao transporte: facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais	13,6%	19,7%	27,2%	17,0%	22,4%
Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito	37,0%	24,0%	21,2%	6,2%	11,6%
Confiabilidade de chegada no horário previsto	36,6%	23,4%	20,0%	11,7%	8,3%
Rapidez da viagem	23,4%	21,4%	27,6%	15,2%	12,4%
Lotação dos ônibus	60,7%	13,6%	12,1%	7,9%	5,7%
Gasto com transporte coletivo por ônibus	33,6%	17,8%	20,5%	13,7%	14,4%
Facilidade em pagar o ônibus e recarregar o Cartão Transporte	24,8%	12,4%	21,4%	12,4%	29,0%
Informação sobre linhas e/ou horários que atendem a parada em que está	33,3%	16,0%	25,0%	13,9%	11,8%
Iluminação da parada de ônibus	38,5%	22,4%	18,2%	10,5%	10,5%
Limpeza da parada de ônibus	34,8%	19,1%	22,0%	12,1%	12,1%
Limpeza dos ônibus	27,9%	13,6%	32,1%	12,9%	13,6%
Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus	54,3%	17,1%	15,7%	7,1%	5,7%
Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus	39,3%	14,3%	25,0%	12,1%	9,3%
Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus	43,5%	18,1%	17,4%	10,9%	10,1%
Segurança em relação a sinistros/acidentes de trânsito na parada ou dentro do ônibus	25,9%	23,7%	21,6%	20,9%	7,9%
Satisfação geral com transporte coletivo	25,0%	22,9%	35,7%	10,0%	6,4%

Fonte: elaboração própria

A Tabela 09 traz detalhes da distribuição das respostas, de onde vale destacar que mais de 50% se declararam insatisfeitos(as) (pouco ou muito) em relação a 9 dos 15 itens avaliados:

- Lotação dos ônibus (74,3%)
- Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou no ônibus (71,4%)
- Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou no ônibus (61,6%)
- Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito (61,0%)
- Iluminação da parada de ônibus (60,8%)
- Confiabilidade de chegada no horário previsto (60,0%)
- Limpeza da parada de ônibus (53,9%)

- Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus (53,6%)
- Gasto com transporte coletivo por ônibus (51,4%)

Há uma diferença de percepção entre homens (cis e trans) e mulheres (cis e trans) em relação a alguns aspectos do sistema de transporte público coletivo, com destaque para aspectos de segurança e de custo da tarifa:

- **Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus:** 81,5% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 54,3% deles.
- **Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus:** 69,6% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 46,7% deles.
- **Gasto com transporte:** 58,5% delas declaram-se insatisfeitas (muito ou pouco) frente a 41,3% deles.
- **Segurança em relação a sinistros/acidentes de trânsito na parada ou dentro do ônibus:** 20,7% delas declaram-se satisfeitas (muito ou pouco) frente a 45,7% deles.

Em relação à diferença de percepção entre homens e mulheres do gasto com o transporte, vale destacar que, de acordo com o diagnóstico quantitativo de acessibilidade e mobilidade urbana de Cachoeiro de Itapemirim, o valor de 2 passagens diárias de transporte público corresponde, em média, a 75% da renda dos 25% mais pobres da população. Entre as mulheres negras e pobres, esse valor representa um pouco mais, quase 80%.

Atributos como disponibilidade (intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que são necessários), lotação dos ônibus, iluminação da parada de ônibus e limpeza dos ônibus foram avaliados de maneira muito similar por homens e mulheres. **O quesito "segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus" também foi avaliado de maneira similar por homens e mulheres, mas de forma diferente entre pessoas brancas e não brancas**, como pode ser observado na Tabela 10, o que evidencia a necessidade de um olhar interseccional que considere também aspectos de raça/cor na formulação de políticas públicas.

Tabela 10 - Grau de satisfação, segundo raça/cor de respondente, do quesito "Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus"

Raça / cor	1 - Muito insatis-feito(a)	2 - Insatis-feito(a)	3 - Neutro(a)	4 - Satis-feito(a)	5 - Muito satis-feito(a)
Branca	32,5%	15,0%	**35,0%**	10,0%	7,5%
Não-branca (preta, parda, indígena, amarela)	**46,2%**	13,2%	22,0%	13,2%	8,8%
Não respondeu	0%	33,3%	16,7%	16,7%	33,3%
Total	**39,3%**	14,3%	25,0%	12,1%	9,3%

Fonte: elaboração própria.

Pela avaliação mostrada até o momento, percebe-se que a **segurança é um ponto de atenção** para as pessoas que utilizam o sistema de transporte público coletivo de Cachoeiro de Itapemirim. Sendo assim, a percepção de segurança foi melhor explorada em outras questões e separada em três momentos: no trajeto até as paradas de ônibus, na parada em si e dentro do veículo.

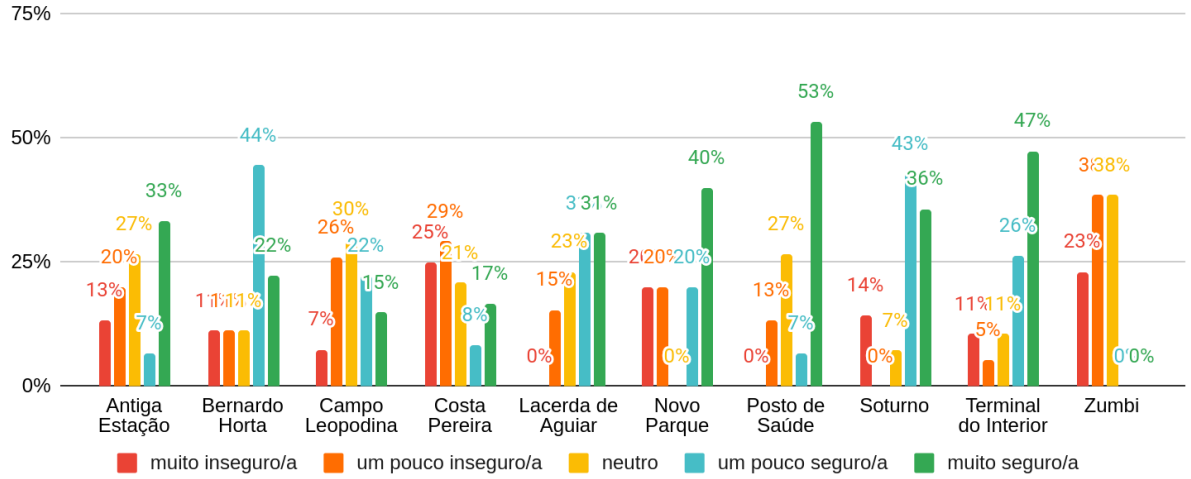
Considerando os **trajetos até as paradas**, 31% indicaram se sentir (muito ou pouco) inseguros(as) e 48% indicaram se sentir (muito ou pouco) seguro(as) - 21% ficaram numa posição neutra (o Gráfico 01a traz esses dados por parada). Há um destaque positivo para o Posto de Saúde, onde a percepção de segurança no acesso é maior do que nas demais: 60% indicaram sentir-se muito seguro(a) e 27% mantiveram posição neutra. Em contraponto, destaque negativo para o acesso ao ponto Zumbi: 61,51% declararam sentir-se (pouco ou muito) inseguro(a)s e ninguém declarou se sentir seguro. Os Gráficos 01b e 01c trazem os dados pormenorizados por parada e por gênero. **Percebe-se que as mulheres são menos neutras em relação à segurança do que os homens, e sentem-se mais inseguras (pouco ou muito) em quase todos os trajetos**, exceto no acesso ao ponto Soturno, em que 40% dos homens indicou sentirem-se muito inseguros, versus 0% das mulheres.

Considerando as paradas em si, 44% indicaram se sentir (muito ou pouco) inseguros(as) e 38% indicaram se sentir (muito ou pouco) seguro(as) - 18% ficaram numa posição neutra (o Gráfico 02a traz esses dados por parada). Vale destacar que **os pontos da Antiga Estação e Novo Parque são percebidos por mais de 50% deles e delas como inseguros (muito ou pouco). Já os pontos Costa Pereira e Zumbi são vistos como inseguros por mais de 50% das mulheres.**. Os Gráficos 02b e 02c trazem os dados pormenorizados por parada e por gênero.

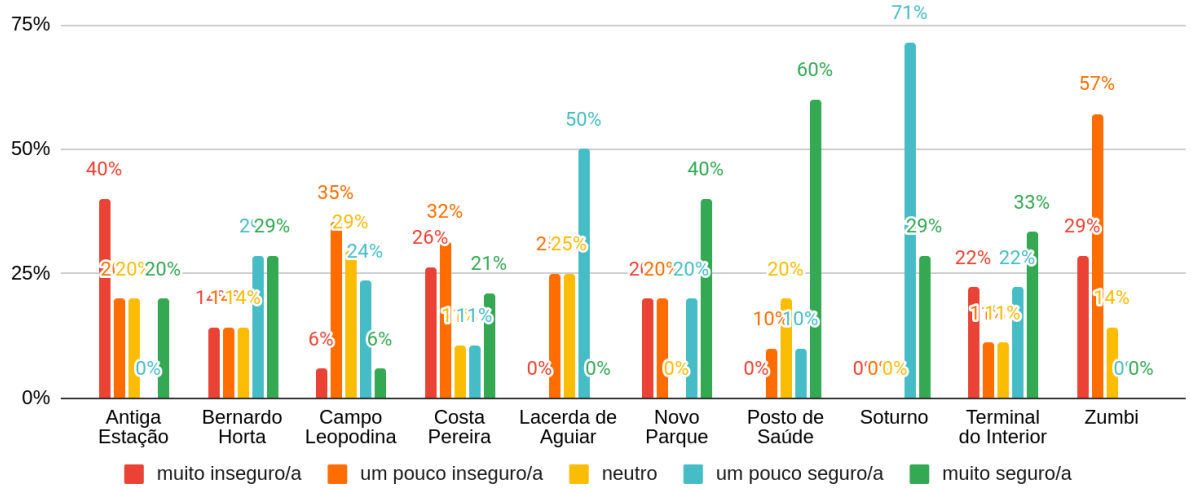
Considerando a segurança dentro dos veículos, 28% indicaram se sentir (muito ou pouco) inseguros(as) e 53% indicaram se sentir (muito ou pouco) seguro(as) - 19% ficaram numa posição neutra (ver Tabela 11). Essa maior percepção de segurança, especialmente em relação ao trajeto e às paradas, ocorre tanto para mulheres como para homens. Isto é, **em geral, as pessoas sentem-se mais seguras dentro dos ônibus do que fora deles (no trajeto ou na espera).**

Gráfico 01: Percepção média de segurança no trajeto até as paradas de ônibus

a) GERAL



b) MULHERES



c) HOMENS

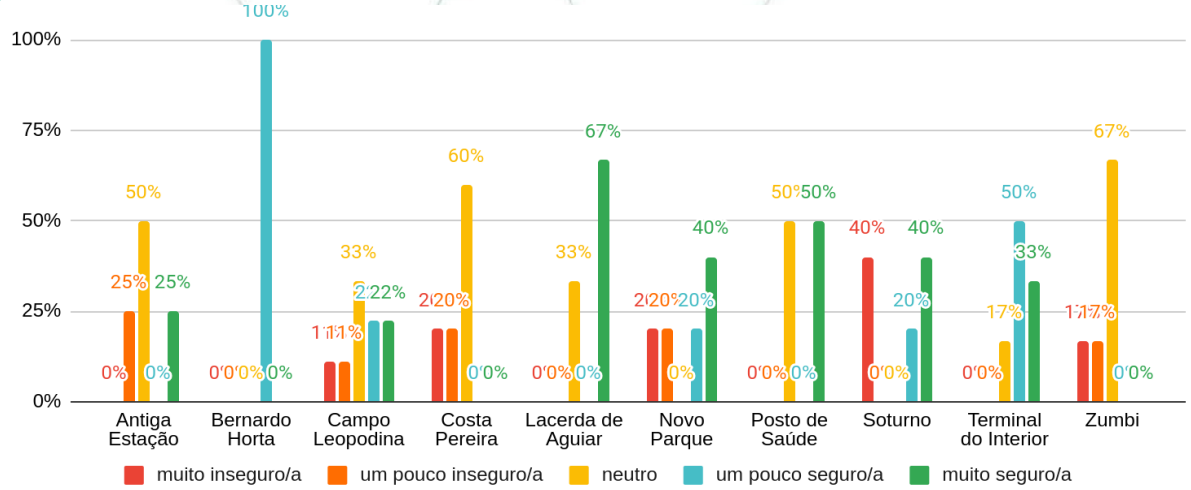
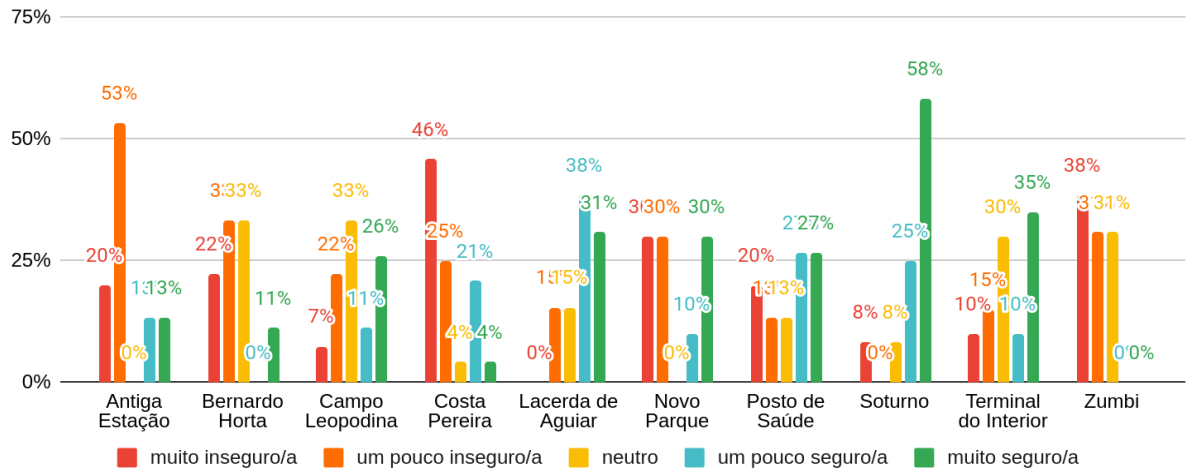
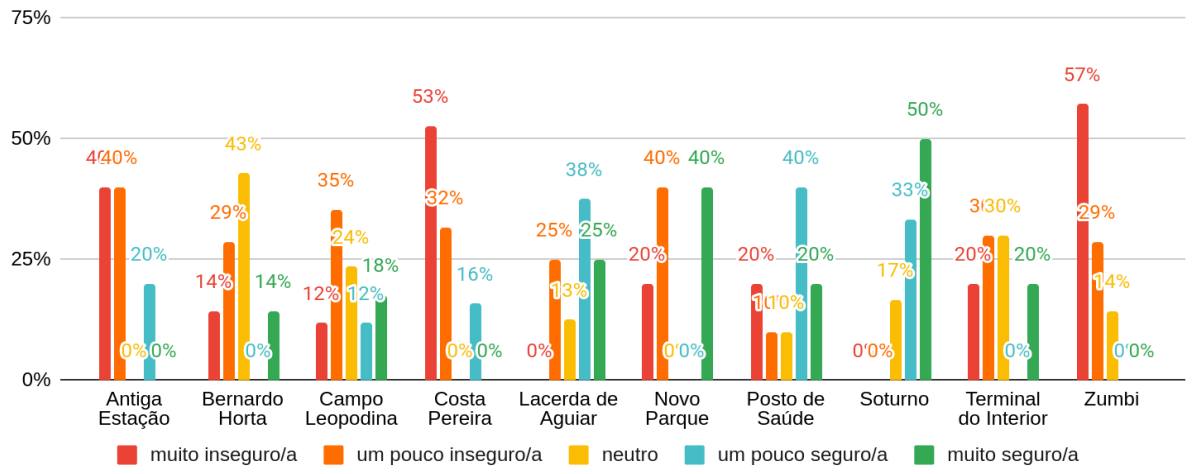


Gráfico 02: Percepção média de segurança nas paradas de ônibus

a) GERAL



b) MULHERES



c) HOMENS

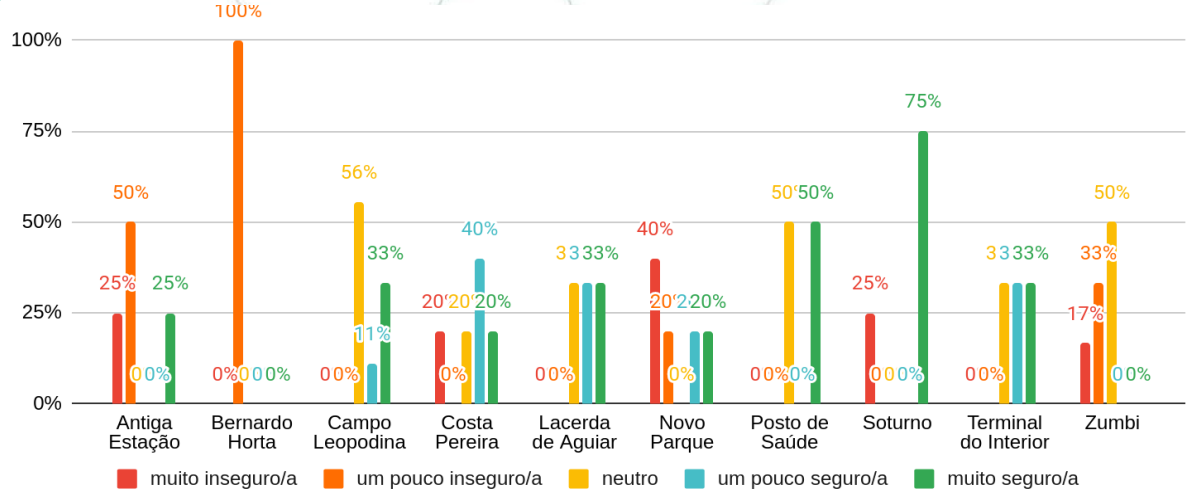


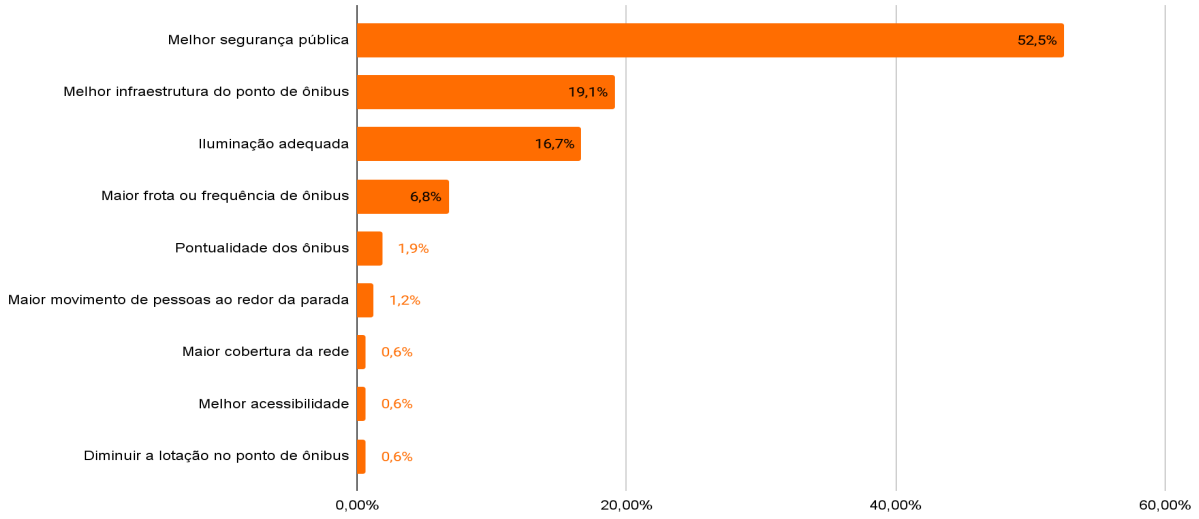
Tabela 11: Percepção de segurança no interior dos ônibus

Percepção de segurança	Mulheres (cis e trans)	Homens (cis e trans)	Total
Muito inseguro(a)	13%	13%	12%
Um pouco inseguro(a)	19%	7%	16%
Neutro	17%	26%	19%
Um pouco seguro(a)	**34%**	24%	**30%**
Muito seguro(a)	17%	**30%**	23%
Total	**100%**	**100%**	**100%**

Fonte: elaboração própria.

Em pergunta aberta sobre o que faria as pessoas se sentirem mais seguras e confortáveis nas paradas de ônibus, a resposta mais frequente foi relacionada à melhoria da segurança pública: mais da metade das pessoas respondentes (52,5%) indicaram que **desejam a melhoria do sistema de segurança pública**, seja com agentes policiais, seja com câmeras de videomonitoramento. Na sequência, as melhorias mais apontadas foram acerca da **infraestrutura do ponto de ônibus** (cobertura, bancos confortáveis, ponto de energia para carregar celular, WiFi, etc.) (19,1%) e de uma **iluminação adequada** (16,7%). Nota-se que as principais características a melhorar apontadas nas questões abertas são aderentes aos quesitos pior avaliados nas perguntas fechadas sobre satisfação do(a) passageiro(a) (da Tabela 09). Melhorar requisitos operacionais do transporte coletivo de ônibus como pontualidade, maior frequência e cobertura espacial mais ampla da rede também podem mitigar sensação de insegurança nas paradas (ver Gráfico 03).

Gráfico 03: Frequência relativa do que faria alguém sentir-se mais seguro(a) ou confortável na parada de ônibus



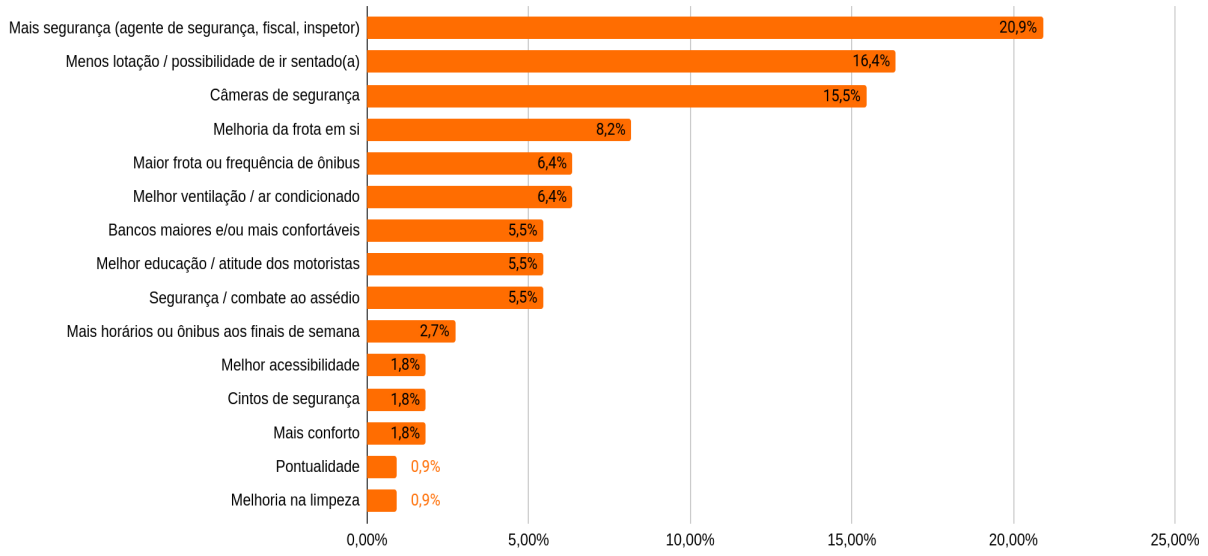
Fonte: elaboração própria.

Já em relação à pergunta sobre **o que faria as pessoas se sentirem mais seguras nos ônibus, a resposta mais frequente foi também relacionada a mais segurança**: 20,9% das respostas indicaram desejo de haver alguma pessoa (agente de segurança, fiscal, inspetor, etc.) que inspire e traga mais segurança dentro do veículo. Vale notar que nem sempre essa pessoa apontada era um agente oficial das forças de segurança, muitas vezes haver algum tipo de funcionário adicional das operadoras (além do(a) motorista) já traria uma sensação adicional de segurança. Ademais, a terceira resposta mais frequente foi câmera de segurança (15,5%), enfatizando a preocupação da população com segurança. Isto é aderente aos itens indicados de insatisfação, em que foram apontados com mais de 50% de insatisfação ligada a diversos aspectos de segurança: pública, contra assédio/abuso/importunação sexual e contra racismo/injúria racial. Em relação ao segundo aspecto de melhoria mais sugerido, 16,4% indicaram **desejar menos lotação nos ônibus**. Aqui também há coerência entre o que foi apontado na questão aberta e nas perguntas fechadas sobre satisfação do(a) passageiro(a) - lotação foi um quesito com quase 75% de insatisfação.

No que concerne à frota, observações gerais sobre **melhoria e aumento da frota**, juntas, são indicadas como demanda de 14,5% das pessoas respondentes. Já 11,8% indicam necessidades específicas como: **melhor ventilação / adoção de ar condicionado e disponibilidade de bancos maiores e/ou mais confortáveis** nos veículos.

Questões relacionadas a comportamento como **melhor educação / atitude dos motoristas** (atenção, disposição, agilidade, não correr demais) e **segurança relacionada ao combate ao assédio** aparecem citadas por 5,5% cada. Demais quesitos citados com menos frequência também podem ser observados no Gráfico 04 a seguir.

Gráfico 04: Frequência relativa do que faria alguém sentir-se mais seguro(a) ou confortável no ônibus



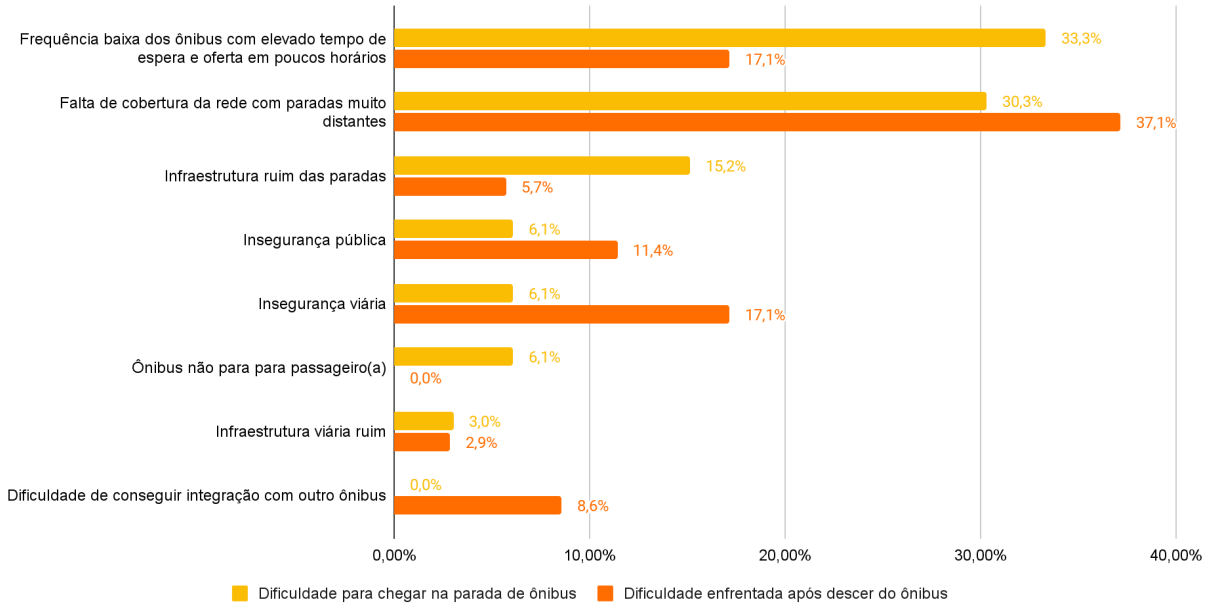
Fonte: elaboração própria.

Em relação à acessibilidade, 74,4% de respondentes (71,6% de mulheres e 78,3% de homens) indicaram que não tiveram dificuldade para chegar até a parada avaliada. Uma fatia um pouco

maior de respondentes, 78,1% (75,8% de mulheres e 80,4% de homens) indicaram que geralmente não têm dificuldades após descer do ônibus. Aqui a percepção deles é de maior satisfação com a acessibilidade do que elas. Em contrapartida, do questionário de satisfação cujo resultado foi sintetizado foi apresentado anteriormente na Tabela 09, obtém-se que **apenas 33% das mulheres e 46% dos homens estão satisfeitos (pouco ou muito) com o acesso ao transporte, ou seja, com a facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais**. Parece que a questão fechada direcionando o(a) passageiro(a) a refletir especificamente sobre acessibilidade trouxe à luz certa insatisfação com a acessibilidade, o que a pergunta aberta e mais ampla não captou. Outrossim, vale considerar que as duas pessoas (1,25%) que indicaram ter algum problema motor (coluna e perna) e as duas pessoas (1,25%) que indicaram deficiência (sem especificar qual) apontaram enfrentar alguma dificuldade, seja para chegar à parada, seja após descer no ônibus.

Os principais itens agregados das dificuldades apontadas são apresentados no Gráfico 05. A maior parte de quem indicou ter alguma dificuldade de acesso não especificou qual. De quem especificou a dificuldade em chegar na parada, **congestionamento/trânsito** foi o fator mais apontado (principalmente por quem chegou de ônibus e estava fazendo integração) por 27% de respondentes, seguido por **frequência baixa dos ônibus com elevado tempo de espera e oferta em poucos horários**, com 18,9%. Entre os que especificaram a dificuldade após descer do ônibus, o fator mais frequente foi a **insegurança** (falta de iluminação adequada, falta de segurança ao caminhar, etc.) com 20,7%, seguido por **lotação**, com 17,2%.

Gráfico 05: Frequência relativa das dificuldades enfrentada até embarque e após desembarque



Fonte: elaboração própria.

Sobre a **frequência de utilização do transporte público coletivo**, a maior parte (70%) de respondentes utiliza o transporte por ônibus mais de 3 vezes por semana, 19% usa entre 1 e 3 vezes na semana e 11% declararam que raramente usam o ônibus. Vale ressaltar que, proporcionalmente, o local que mais teve passageiros(as) eventuais foi o ponto Bernardo Horta, indicando que é **relevante a existência do transporte público para atender demandas não tão frequentes, entre elas aquelas com motivo de compras**.

Não foi encontrada uma correlação entre quantidade de pessoas na parada e percepção de segurança, indicando estar relacionada com outros aspectos, conforme abordado no Gráfico 03. Destaca-se que a **percepção de ponto lotado é intensa entre 17h e 19h** nas paradas analisadas, principalmente as centrais, indicando um movimento pendular consistente com um "rush" da volta do trabalho (concentrado nas áreas mais centrais) para a residência. De fato, trabalho foi o motivo de viagem mais citado, seguido por estudo, como pode ser visto na Tabela 12. Observando as proporções de viagens relativas a atividades do cuidado (acompanhar, levar, buscar ou cuidar de alguém), **entre quem declarou deslocar-se para alguma atividade de cuidado, 80% eram mulheres (cis ou trans) e 20% eram homens (cis ou trans)**.

Tabela 12: Distribuição de respondentes por motivo de viagem no destino

Motivo do deslocamento	Total	%
trabalho	97	60,6
estudo	24	15,0
outro motivo	11	6,9
saúde	9	5,6
lazer	4	2,5
não respondeu	15	9,4
Total	**160**	**100**

Fonte: elaboração própria.

2. Entrevistas com atores-chave

2.1 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 e entrevista projetiva. Aqui, optou-se por entrevistas semi-estruturadas porque ela é focalizada em um assunto e conta com um roteiro inicial, mas que pode ser complementado por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas à entrevista (Mazini, 1990/1991), ficando a critério da pessoa entrevistadora avaliar as respostas obtidas e explorá-las em maior profundidade.

As entrevistas foram conduzidas por Haydée Svab e Amanda Vieira, pesquisadora e assessora nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe, de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

2.2 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelas pesquisadoras, em conjunto com a Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim, 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; 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 Cachoeiro de Itapemirim por meio da Secretaria Municipal de Obras 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 B), 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 C), em que concordam em participar da pesquisa.

2.3 Participantes

Ao todo, foram 10 pessoas entrevistadas, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, representante da agência reguladora, membros de conselhos formais, representante do consórcio operador dos ônibus, pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros. A maioria (60%) das pessoas entrevistadas são homens, uma proporção um pouco superior à da distribuição populacional masculina de Cachoeiro de Itapemirim/ES (48,9%) (IBGE, 2010).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (60%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (30%). Vale notar que os homens entrevistados concentram-se nos cargos de gestão (em especial no poder público) e que as mulheres concentram-se mais em cargos técnicos e organizações da sociedade civil (conselhos e associações) - ver Tabela 13. Cabe mencionar que uma mesma pessoa pode declarar pertencer a mais de uma organização, o que explica os números maiores do que o total de pessoas entrevistadas.

Tabela 13: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
Prefeitura Municipal	2	4	2	4
Governo do Estado	-	-	-	-
Legislativo Municipal	-	-	-	-
Associação ou organização da sociedade civil	1	1	1	1
Entidade ou órgão de representação	-	-	-	-
Universidade ou instituto de pesquisa	-	-	-	-
Empresa privada	-	1	1	-
Conselho municipal	2	-	1	1
Cidadã autônoma ou cidadão autônomo	-	-	-	-
Total	**5**	**6**	**5**	**6**

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Secretária Municipal de Segurança e Trânsito
- Secretaria Municipal de Obras
- Secretaria de Fazenda
- Agersa - Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cachoeiro de itapemirim
- Consórcio Novotrans
- Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência
- ONG Mova-se
- Federação dos Movimentos Populares e Associações de Moradores de Cachoeiro de Itapemirim (FAMMOPOCI)

Em relação à raça, metade das pessoas entrevistadas se autodeclararam brancas e metade negras (pretas ou pardas) (ver Tabela 14), o que converge para dados populacionais gerais, em que 47,8%

das pessoas do município se declararam brancas, tendo em vista o censo demográfico do IBGE de 2010. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias, amarelas ou indígenas. No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, todas se declararam heterossexuais.

Tabela 14: Distribuição das pessoas entrevistadas por gênero e raça/cor

	Preta	Parda	Branca	Total
Mulher cis	1	2	1	**4**
Homem cis	0	2	4	**6**
Prefiro não responder	-	-	-	**0**
Total	**1**	**4**	**5**	**10**

Fonte: elaboração própria.

A totalidade das pessoas entrevistadas têm acesso ao ensino superior, sendo que 90% já completou e 10% apontou tê-lo incompleto. Há, portanto, um viés na amostra das pessoas entrevistadas se comparada à população de Cachoeiro de Itapemirim/ES. Porém, não há intenção de que a amostra das pessoas entrevistadas tenha plena aderência à população em todos seus aspectos e vieses de escolaridade são esperados em entrevistas com representantes do poder público e da sociedade civil, pois muitas vezes são cargos que demandam maiores níveis de escolaridade.

2.4 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 D.

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

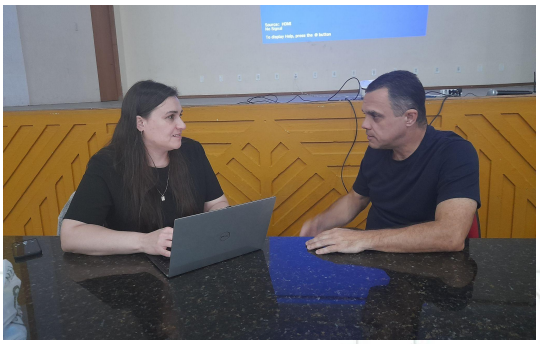
	compreender a existência e funcionamento de protocolos contra casos de racismo e injúria racial, em especial no transporte público coletivo.
3. Eixo temático de gênero	Perguntas relacionadas à abordagem de gênero no desenvolvimento de projetos e políticas municipais, incluindo a percepção sobre a relevância 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: - 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

2.5 Realização

As entrevistas foram realizadas no dia 14 de junho de 2023 na Secretaria do Meio Ambiente (Semma)[2] de forma concomitante por 2 pesquisadoras da Frente Nacional de Prefeitos.

Figura 8: Entrevista com Jonei Santos Petri, Coordenador Executivo de Mobilidade



Fonte: Acesso Cidades

Figura 9: Entrevista com Kleber Paiva, Gerente Adjunto de Mobilidade Urbana

Fonte: Acesso Cidades

2.6 Destaques e principais resultados

1.6.1 Planejamento e implementação de políticas de mobilidade e acessibilidade urbana

Segundo os representantes dos entes públicos responsáveis pelo planejamento da mobilidade urbana e da cidade, os principais aspectos e critérios considerados para o planejamento do **transporte público** são bastante gerais e transversais, como cuidar das pessoas, prover conforto ao usuário e garantir os deslocamentos da população de forma a promover qualidade de vida. Ao especificar mais sobre qualidade de vida, aspectos relacionados à gestão do trânsito emergem e fica claro que deseja-se fluidez nas vias e pouco congestionamento. Se por um lado algumas pessoas entrevistadas indicam como necessário promover medidas de priorização do transporte público coletivo, por outro lado, outras pessoas apontam estacionamento como algo desejável e sinal de qualidade de vida para a população. Foi pontual e espontaneamente citada a necessidade de se considerar desigualdades no planejamento da mobilidade urbana, mas referindo apenas ao atendimento das necessidades de pessoas com deficiência (PCDs).

> *"As principais estratégias que a gente utiliza no dia a dia é principalmente atender à demanda. (...) Geralmente, essas demandas chegam de duas formas. Primeiro, no nosso canal de atendimento ao cliente [da operadora] . Segundo, por meio da AGERSA, que também tem uma política de atendimento ao cliente, na qual ela recebe essas notificações. Então, diante dessas notificações, a gente entende a necessidade de uma nova oferta. Isso para casos novos. Para casos onde eu já tenho a oferta (...) nós temos análises dos dados do transporte de passageiros, por linha, por faixa horária."*

Há, portanto, o reconhecimento, tanto do poder público quanto da sociedade civil organizada, das dificuldades enfrentadas por PCDs para se deslocarem pelo município e o reconhecimento das

[2] Secretaria do Meio Ambiente (Semma) - Av. Monte Castelo, 60 - Independência, Cachoeiro de Itapemirim - ES, 29306-500

limitações do transporte público na efetivação do direito à cidade para esse público. Como política pública focada nesse grupo social foi estabelecido em 2015 o **Programa Ir e Vir**, um serviço especial que integra o transporte público municipal de Cachoeiro de Itapemirim[3]. Segundo membros do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, o programa nasceu quando o município não tinha ônibus adaptados. Para usufruir do serviço é preciso que a pessoa se cadastre junto à empresa concessionária do transporte coletivo, que também é responsável pela operação deste serviço. No cadastro, além das informações pessoais, a pessoa requerente também indica se é necessário um acompanhante ou não. Essas informações devem ser compartilhadas pela concessionária com a AGERSA e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (SEMDES). Para utilizar o serviço a pessoa beneficiária deve contatar a central de agendamento com antecedência de 2 dias para viagens eventuais e 15 dias para viagens habituais.

Na impossibilidade de atender todos os pedidos, a priorização do atendimento é feito em função do motivo de viagem, nesta ordem: (1) tratamento de saúde; (2) educação; (3) trabalho; (4) cultura e eventos; (5) lazer e esportes; (6) outros motivos. As pessoas usuárias indicaram que a demanda é grande e que nem sempre conseguem atendimento: há cinco vans neste serviço, das quais três estão em serviço - segundo o poder público, duas são de frota reserva; segundo a sociedade civil, essas duas estão quebradas. O fornecimento de veículos deste programa, bem como a renovação dos mesmos, é de competência do município.

> *"Acredito que poderia ter mais uma [van] para auxiliar, porque nos ônibus, eu tenho dificuldade pra andar (...) às vezes o elevador não funciona. O motorista às vezes parece que não quer estar operando [a plataforma elevatória], né? (...) Apesar de que é só o motorista para cuidar do coletivo, receber, e operar o elevador que a gente tá subindo. Eu acho que é muita responsabilidade, são várias funções pra uma pessoa só. Antigamente tinha o trocador..."*

> *"Já teve vezes do ônibus quebrar, da gente ter que descer a cadeira da minha filha no braço, porque o elevador não subia e nem descia. Então o ônibus não podia sair porque estava de porta aberta. Aí eles falam "pô, mas tem um Ir e vir, por que que ela não anda no ir e vir?" Como a demanda do ir e vir tá grande, às vezes a gente tem que esperar por duas horas o retorno da gente (...) "*

> *"Não funciona direito no fim de semana (...) quando tem eventos durante o fim de semana, tem que agendar com muita antecedência. Há muita demanda e não tem vaga."*

Há uma **preocupação em atender à demanda**, em especial por parte da agência reguladora e da operadora: que a oferta deve ser necessária para atendimento da demanda, calculada com base em histórico de bilhetagem e ajustada em função de demandas pontuais da sociedade civil

[3] Lei nº 7.370 de 30/12/2015 - Institui o Serviço Especial "Ir e Vir", que integra o serviço público de transporte coletivo municipal de Cachoeiro de Itapemirim-ES. Disponível na íntegra em: https://agersa.es.gov.br/site-agersa/wp-content/uploads/2021/11/lei73602015servicoespecialirevir.pdf

que chegam através de solicitações ou reclamações. Não se percebe a adoção de paradigmas do desenvolvimento orientado ao transporte (TOD)[4].

> *"As principais estratégias que a gente utiliza no dia a dia é principalmente atender à demanda. (...) Geralmente, essas demandas chegam de duas formas. Primeiro, no nosso canal de atendimento ao cliente [da operadora] . Segundo, por meio da AGERSA, que também tem uma política de atendimento ao cliente, na qual ela recebe essas notificações. Então, diante dessas notificações, a gente entende a necessidade de uma nova oferta. Isso para casos novos. Para casos onde eu já tenho a oferta (...) nós temos análises dos dados do transporte de passageiros, por linha, por faixa horária."*

As ações priorizadas e que efetivamente são implementadas parecem responder mais às demandas do que a um planejamento estruturado com metas de curto, médio e longo prazos. Há dificuldades de atuação intersetorial e intersecretarial que garantam o cumprimento das ações, projetos e programas previstos no **Plano de Mobilidade** (PlanMob) de Cachoeiro de Itapemirim.

> *"Hoje, ainda não existe na cidade uma interação, um procedimento intersetorial institucionalizado. Então, tem muito ruído, muita dificuldade(...) [o que gera] uma assimetria de informações muito grande [na atuação do poder público]."*

Em relação à **infraestrutura viária**, há planos que dão diretrizes e estudos pontuais, mas que nem sempre guiam as ações de implementação. Mais de uma pessoa entrevistada citou o relevo e a conformação viária atual como um desafio do município, indicando inclusive o uso de micro-ônibus para acessar determinados bairros, que não são acessados por veículos maiores. AGERSA e concessionária não influenciam nas decisões, apenas respondem operacionalmente.

> *"Cachoeiro é uma cidade que tem uma planta muito orgânica"*

> *"Tem um trânsito muito pesado e ao mesmo tempo as vias não comportam"*

Em relação à **infraestrutura para mobilidade ativa**, o Plano Diretor Municipal (PDM)[5] aponta para a valorização, necessária, desse tipo de infraestrutura, como é possível constatar entre suas diretrizes:

- Promover a qualidade do espaço público melhorando a acessibilidade das calçadas e ampliando espaços de lazer e de convivência; e
- Assegurar a prevalência da mobilidade ativa de pedestres e ciclistas com investimentos em calçadas acessíveis e ciclovias seguras sobre outros modais.

O PDM também faz diversas referências à Mobilidade, das quais se destacam:

---

[4] Para saber mais sobre TOD (transit-oriented development) vale consultar: What is TOD? - Institute for Transportation and Development Policy

[5] Lei nº 7.915 de 22/12/2021 - Institui o Novo Plano Diretor Municipal - PDM. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/es/c/cachoeiro-de-itapemirim/lei-ordinaria/2021/792/7915/lei-ordinaria-n-7915-2021-institui-o-novo-plano-diretor-municipal-pdm

- Ser uma diretriz da Política Municipal de Mobilidade a priorização da infraestrutura cicloviária em toda a extensão do município;
- Estar previsto um prazo de 18 (dezoito) meses para elaboração do Programa de construção e adaptação das calçadas, que integra o PlanMob Cachoeiro, o que resultaria em junho/2023 a contar da data da aprovação da lei.

Ainda em relação ao PDM, seu artigo 122 prevê uma qualificação da circulação viária, a partir da realização de estudos específicos como o Plano Viário e Plano de Alinhamento e Melhoria das Calçadas. E seu Anexo XIX[6] apresenta o conceito de Calçada Ideal ou Calçada Cidadã, que se baseia na NBR 9050[7] e vai além, trazendo um olhar mais urbano e integrador com outras normas como NBR 16537[8] e CTB[9].

Ou seja, há arcabouço normativo e legal para a melhoria da **infraestrutura para mobilidade ativa**, porém, apesar de reconhecer a necessidade, a importância e os benefícios dos modos bicicleta e a pé, todas as pessoas entrevistadas também reconheceram que não vem sendo priorizada como política pública, nem urbana, nem de mobilidade, nem de obras. As calçadas, quando existem, muitas vezes não são acessíveis e vê-se que há um déficit de ciclovias e ciclofaixas, em especial nas áreas mais pauperizadas do município.

"É um entrave na cidade: as calçadas não são adequadas, principalmente nas zonas periféricas."

"Não temos infraestrutura cicloviária implementada de forma adequada (...) elas não se conectam. No nosso PlanMob isso está previsto mas ainda não implementado, mas estamos buscando isso. (...) Uma dificuldade nos bairros é o relevo, mas na área central temos condições de fazê-lo, principalmente às margens do rio."

1.6.2 Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda nos sistemas de transporte

No Quadro 02 estão tabuladas as principais visões sobre necessidade, importância e exemplos (quando houver) sobre abordagens específicas de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda no desenvolvimento de políticas, planos, e projetos e operação dos sistemas de transporte.

Quadro 02: Abordagem de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda, por ator-chave

Setores-chave	Raça/cor	Gênero/sexo	Classe/renda
Setor público - Planejamento e gestão da mobilidade	Há uma divisão das pessoas entrevistadas sobre a necessidade de abordagem específica de	A maioria concorda que a abordagem de gênero é necessária, principalmente por reconhecerem que a	Sim, a abordagem de classe é necessária porque: (i) há preconceito com

[6] Anexo XIX do Plano Diretor Municipal de Cachoeiro de Itapemirim - Calçadas. Disponível em: https://prefeitura.cachoeiro.es.gov.br/servicos/pdm/15/19.0-anexo-xix-calcadas.pdf
[7] NBR 9050/2015: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
[8] NBR 16537/2016: acessibilidade e sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação
[9] Lei nº 9.503 de 23/09/1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm

	raça/cor. Quem indicou ser necessária a abordagem, apontou que a população negra é mais vulnerável por conta de um preconceito estrutural da sociedade. Quem indicou não ser necessário este olhar, indicou que todas as pessoas são iguais ou que ao se respeitar a dignidade da pessoa humana como um todo isso não seria necessário.	sociedade ainda é muito conservadora e preconceituosa e que as mulheres estão em papel de maior vulnerabilidade social, em especial a população trans. Quem discorda e indica como desnecessário esse recorte específico, justifica que *"pessoas são pessoas, precisam ser tratadas como tal, respeitadas e se dar ao respeito".*	pessoas mais pobres, (ii) as necessidades são reconhecidas como diferentes entre pessoas de classes socioeconômicas diversas, (iii) é preciso dar melhores condições para a população que mora mais afastada do centro e (iv) as classes mais ricas são as que menos usam o transporte público, e já têm condições de acesso às melhores oportunidades.
Setor público - Regulação do transporte público coletivo	Sim, a abordagem de raça/cor é vista como necessária porque temos um histórico de escravidão e há preconceito na sociedade.	Sim, a abordagem de gênero é necessária porque ainda existe muito preconceito e que quanto mais se falar, mais o preconceito vai diminuir.	Sim, a abordagem de classe é necessária para fazer a prestação de serviços dentro de uma política de isonomia.
Setor público - demais secretarias e órgãos	A perspectiva de raça/cor não foi apontada como necessária porque *"estamos tratando de pessoa humana e não de classificações"* ainda que reconheça existir bastante preconceito social.	Sim, a abordagem de gênero é necessária porque as mulheres são um grupo mais vulnerável e precisam de proteção contra preconceito e outras violências, como agressões físicas e morais.	Sim, a abordagem de classe é necessária porque é preciso *"tratar os desiguais de maneira desigual"* e são nas periferias que estão as pessoas que mais precisam de transporte público.
Setor privado - operadora de transporte coletivo	Sim, a abordagem de raça/cor é vista como importante por reconhecer que "*quanto mais periférico é o bairro, a tendência é que tenha mais pessoas pretas*". Mas indica também que não há ações efetivas com essa abordagem.	Sim, a abordagem de gênero é necessária porque as mulheres são mais vulneráveis a uma situação de assédio do que os homens, principalmente com lotação alta.	Sim, a abordagem de classe é necessária porque *"as pessoas que mais usam o transporte coletivo são as pessoas que têm uma renda mais baixa".*
Sociedade civil organizada - associação ou membros de conselhos	A maioria concorda que a abordagem de raça/cor é importante, principalmente devido à desigualdade social entre pessoas brancas e negras construída por um	Há uma divisão das pessoas entrevistadas sobre a necessidade de abordagem específica de gênero. Quem indicou ser necessária essa abordagem, apontou que	Sim, a abordagem de classe é necessária porque há um reconhecimento geral de que desigualdade socioeconômica existe e que quem tem mais

	histórico de racismo e preconceito. Quem discorda indica que *"a política deve ser feita para a sociedade de uma forma geral"*.	as mulheres precisam de políticas públicas melhores e mais inclusivas. Quem foi contra, justificou que ele induz a uma segregação, que não é desejável.	renda, tem acesso a melhor infraestrutura (ruas mais bem tratadas, melhores, bairros, etc).

Apesar da maioria das pessoas entrevistadas acreditar que as questões de raça/cor, gênero/sexo e classe/renda são importantes no desenvolvimento de políticas públicas, elas ainda não são consideradas de forma explícita e específica na gestão. Especialmente as dimensões de raça e gênero são bastante recentes no debate da mobilidade no Brasil e também localmente em Cachoeiro de Itapemirim

Na gestão pública não há consenso sobre a necessidade de endereçar especificamente **raça/cor** nas políticas, planos e ações de mobilidade urbana. Entre os que veem essa abordagem como importante observa-se alguma dificuldade de apontar concretamente como incorporar essa visão de maneira específica em programas, projetos e ações. Um mecanismo apontado por um dos seis interlocutores(as) do setor público foram as cotas para ingresso na carreira pública, instituídas pela administração municipal em 2022[10]. Além disso, foram elencadas como possibilidade promover campanhas de conscientização da população no transporte público e políticas públicas de segurança que visem o combate ao racismo.

Há a percepção de que questões de raça (assim como as de gênero) são tabus e de que falta capacitação do pessoal sobre os temas. Por exemplo, nas entrevistas são descritas situações de **racismo estrutural e ambiental**[11], contudo, sem que se reconheça e nomeie estes fenômenos e sem que se estabeleça a relação entre eles e o papel do planejamento de transportes e/ou urbano. Por fim, ainda pelo prisma do setor público, mesmo quem considera a abordagem importante não enxerga a cor da pele como fator que gere mais ou menos insegurança na mobilidade. Já os entes privados chegam a reconhecer situações de insegurança ligadas à raça/cor.

> *"(...) onde está a população de cor preta? Nos bairros de baixa renda, e edificações do Minha Casa Minha Vida em locais íngremes, sem acesso de pontos de ônibus (...)"*

> *"(...) se você pensar em segurança emocional ou psicológica... talvez onde tem uma maior aglomeração de pessoas brancas e de classe mais alta, essas pessoas [as negras] tendem a ter uma sensação de passar por algum tipo de constrangimento maior do que em outras regiões."*

[10] Lei nº 7.947 de 23/03/2022 - Dispõe sobre a reserva de vagas em prol de negros/pretos, pardos e indígenas, nos concursos públicos e processos seletvos no âmbito da adminsitração pública do município de Cachoeiro de Itapemirim/ES e dá outrs providências. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/es/c/cachoeiro-de-itapemirim/lei-ordinaria/2022/795/7947/lei-ordinaria-n-7947-2022-dispoe-sobre-a-reserva-de-vagas-em-prol

[11] Racismo ambiental é um termo utilizado para descrever como comunidades minorizadas por causa de raça/cor/etnia são sistematicamente submetidas a situações de degradação ambiental, como a ocupação de encostas e várzeas inundáveis. E não se trata apenas uma questão de distribuição desigual de riscos ambientais, mas também de privação de benefícios ambientais, como acesso a parques, espaços verdes, recursos naturais e políticas públicas.

É importante ressaltar que muitas vezes a dificuldade da gestão pública em adotar políticas focadas num determinado grupo social, é o receio de ferir o princípio da impessoalidade[12] - o que pode ser superado ao compreender que esse princípio deve prevenir que servidores(as) discriminem algum(a) cidadão(ã) no exercício da sua função, mas que não pode impedir que as políticas públicas reduzam as desigualdades sociais e econômicas existentes. Outra dificuldade identificada é o preconceito da sociedade como um todo e o consequente ônus político que medidas afirmativas e/ou de inclusão podem gerar aos gestores públicos eleitos.

A consideração de **gênero** geralmente está relacionada a políticas de **combate à violência contra a mulher**, mas sem um pensamento integrado e intersecretarial sobre as formas de denúncia, atendimento e acolhimento às vítimas. É frequente a identificação de maior uma vulnerabilidade tanto de mulheres quanto da população LGBTQIAPN+ em função de local (principalmente periferias) e horário (noturno) e, por conseguinte, iluminação pública, melhoria de infraestrutura e aumento de policiamento aparecem como medidas de segurança desejadas. Segundo o Consórcio Novotrans o monitoramento por câmeras já existe nos ônibus, mas ainda não conta com camada de inteligência para tratar especificamente violências motivadas por algum marcador social como gênero ou raça.

> *"Nós temos hoje câmeras de videomonitoramento, mas a empresa não faz uma análise das imagens de vídeo monitoramento buscando esse tipo de situação. Nós só buscamos esse tipo de situação quando há denúncias."*

Em termos operacionais, a **lotação do veículo** é frequentemente indicada pelos(as) entrevistados(as) como um elemento senão causador, facilitador das situações de assédio sexual contra mulheres. Nos locais onde se faz o registro mais sistemático dessas ocorrências, indica-se que há ocorrência de assédio mesmo com baixa lotação. Ainda que a lotação seja um fator de agravo, ressalta-se que ela **não é causa da importunação sexual**, mas sim o comportamento do assediador que conta com uma cultura que não apenas não pune, mas legitima seu comportamento. Alguns entrevistados argumentaram que para a diminuição da lotação seria inevitável aumentar a tarifa, mas isso não apenas não resolverá o problema como penalizará mais as mulheres, que são quem já dispõem de menor renda que os homens. Ainda sobre a operação, Cachoeiro de Itapemirim/ES autoriza o desembarque fora das paradas para idosos e pessoas do sexo feminino após às 20h[13], mas essa medida não contempla a população LGBTQIAPN+.

Há também um entendimento compartilhado entre setor público e sociedade civil de que o **comportamento e a cultura**, que reforçam preconceitos e machismo, são os principais desafios para se lidar ao adotar um enfoque de gênero em políticas de mobilidade urbana. Desta maneira,

---

[12] O princípio da impessoalidade assegura que a administração pública deve atender a todos os cidadãos e cidadãs, sem qualquer tipo de privilégio ou discriminação, o que é reforçado pelo artigo 5º da Constituição Federal de 1988 determina que "todos são iguais perante a lei".

[13] Lei nº 7549 de 15/02/2018 - Dispõe sobre critérios para desembarque de mulheres fora da parada de ônibus, em período noturno nos veículos de transporte coletivo do município de Cachoeiro de Itapemirim e dá outras providências. Disponível em: https://sapl.cachoeirodeitapemirim.es.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2018/485/485_texto_integral.pdf

várias pessoas entrevistadas acham necessário haver capacitação da gestão pública sobre o tema, bem como campanhas de conscientização para a população em geral.

"Preconceito é a principal dificuldade: tem como consequência não enxergar essa discussão."

Reconhecendo as mulheres como as principais vítimas de assédio no transporte público, tanto pessoas do setor público como da sociedade civil citaram a medida que prevê **a adoção de veículo exclusivo para mulheres**. Essas mesmas pessoas já identificam dificuldades para pôr em prática tal iniciativa, por exemplo, não conseguindo imaginar como seria viável separar homens e mulheres nos ônibus. A adoção de veículos exclusivos para mulheres traz desafios cujas respostas não são dadas e nem simples.

"No Rio, por exemplo, tem vagões de metrô exclusivos para mulheres. É uma questão polêmica, mas é um absurdo a sociedade precisar de medidas desse tipo. Mas parece que ainda precisamos de políticas desse tipo quando ouço o que minhas filhas e mulher relatam o que passam cotidianamente.

Do ponto de vista da gestão da frota, considerando que as mulheres são cerca de metade da população: (i) há frota de ônibus exclusivo para atender a toda a demanda feminina em todas as linhas e em todos os períodos? e (ii) há motoristas mulheres suficientes para essa frota exclusiva? Do ponto de vista de procedimentos operacionais, se a mulher estiver acompanhada de amigo, filho ou companheiro: (i) o mesmo poderá acompanhar a mulher no ônibus exclusivo caso ele passe primeiro? ou (ii) a mulher precisará se separar do acompanhante para usufruir do ônibus deixando ele ou ela sujeitos a um maior tempo de espera? Do ponto de vista cultural, (i) a existência de ônibus exclusivos pode ter como efeito negativo deixar as mulheres ainda mais vulneráveis ao partilharem os ônibus não exclusivos com homens? e (ii) como será assegurado o respeito às mulheres trans nos ônibus exclusivos?

1.6.3 Registro e encaminhamento de casos de assédio sexual e discriminação racial

Não existem protocolos abrangentes e simples para a denúncia, atendimento e acolhimento de vítimas de importunação /ou assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público.

"Não é feito [registro específico destes tipos de casos]. A gente ouve falar e tenta apurar, mas não temos ideia de como fazer. (...) Geralmente chega por canais informais. Sempre que temos conhecimento tentamos entrar em contato para entender a situação e dar o tratamento adequado - reforço da polícia, apoio da assistência social, etc."

Entre os entes públicos não houve um consenso sobre qual seria o melhor canal de entrada caso haja denúncias desse tipo. Foram apontadas as ouvidorias do município de Cachoeiro de

Itapemirim/ES[14], da AGERSA[15] e do Consórcio NovoTrans[16], além do 190, da Polícia Militar, resultando em 8 diferentes números de telefone, além dos emails, o que torna o ato de denunciar confuso, quanto à unificação de informações advindas de tantos canais de entrada diferentes. De toda forma, ouvidorias e "fale conosco" apontados **não contam com canal específico para tratamento de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público**. A Ouvidoria do município funciona como a central de (qualquer tipo de) reclamações e, ao receber a demanda do cidadão ou cidadã, direciona para a pasta/secretaria específica. Já a ouvidoria da AGERSA e do Consórcio, evidentemente, se destinam exclusivamente a receber reclamações referentes ao transporte público, mas o tratamento dado às demandas, embora bem definido em termos de relacionamento com o cliente, não o é em termos de resolutividade ou de políticas públicas.

"Há um canal de atendimento e reclamação do usuário em geral, mas nada específico para denúncia de assédio. O usuário aciona o atendimento ao cliente e faz a reclamação. Essa reclamação é registrada num CRM[17] que nós temos interno e ela sobe para a equipe operacional. A equipe operacional faz a avaliação do caso e dá o retorno para o atendimento ao cliente das análises que foram feitas" [Consórcio NovoTrans]

Há evidências indicadas, tanto por parte do Consórcio operador quanto da sociedade civil, da **realização de capacitação das equipes operacionais** (no SESC SENAT) que abordam ocorrência de assédio sexual e/ou discriminação racial. Todavia, há uma percepção de que ainda há um certo despreparo para lidar com esses assuntos no cotidiano. Isso pode advir da baixa incidência de denúncias e/ou da falta de capacitação específica, que treine o reconhecimento dessas situações.

Embora não exista um procedimento padrão definido e de conhecimento público, **a gestão pública tem alguma expectativa de que exista esse protocolo**, que poderia envolver: (i) registro da denúncia pela operadora, (ii) comunicação com para AGERSA, (iii), registro do boletim de ocorrência, (iv) solicitação de filmagem do ônibus, informando data, hora, linha e número do veículo, (v) apuração do caso, (vi) encaminhamento da vítima para rede acolhimento e proteção e (vii) acompanhamento do agressor. Além disso, identifica-se que seria positivo a existência de um aplicativo com botão de pânico que alertasse imediatamente as forças de segurança para receber auxílio imediato. Nesse exercício do que pode ser um protocolo para tratamento de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público, percebe-se que há algum conhecimento sobre a abordagens necessárias do ponto de vista de segurança pública, articulada à mobilidade urbana. No entanto, ainda falta expandir essa visão de forma a incluir a

[14] Canais da ouvidoria municipal: 156 | (28) 3155-5237 | WhatsApp: (28) 98814-3357 | ouvidoria@cachoeiro.es.gov.br - Fonte: https://fala.cachoeiro.es.gov.br:8443/FalaCachoeiro.aspx
[15] Canais da ouvidoria da AGERSA: 0800 283 4048 | (28) 99917-3262 | presencialmente no endereço no nosso endereço à Rua Quintiliano de Azevedo, nº 31, Ed. Guandu Center, 6º andar - Fonte: https://agersa.es.gov.br/ouvidoria/
[16] Canais da ouvidoria do Consórcio NovoTrans: (28) 3526-5200 | (28) 99917-0060 | contato@novotrans.com.br - Fonte: https://www.novotrans.com.br/fale-conosco
[17] CRM é a sigla referente a Customer Relationship Management, termo em inglês que pode ser traduzido como Gestão de Relacionamento com o Cliente. Foi criado para definir toda uma classe de sistemas de informações ou ferramentas que automatizam as funções de contato com o cliente.

abordagem de acolhimento e condução da vítima: como incentivá-la e apoiá-la a fazer o registro da ocorrência (já que não é um processo trivial para quem sofre a violência) e quais suportes estarão à sua disposição após a ocorrência, considerando as dimensões de apoio jurídico, psicológico e de assistência social.

A falta de um canal bem definido e divulgado para tratar casos de importunação e assédio sexual e de injúria racial colaboram para a **subnotificação de casos** e invisibilização do fenômeno, que ocorre e que afeta ainda mais a população LGBTQIAPN+. Houve também consenso entre entrevistados(as) do poder público acerca da ausência de registros de reclamação de racismo / injúria racial, o que justificaria a ausência de um protocolo bem estabelecido e de estatísticas. Porém, entre as pessoas entrevistadas houve o relato de uma reclamação feita formalmente acerca da qualidade do serviço prestado e com componente de injúria racial - denúncia esta que, provavelmente, teve esse componente ignorado no seu registro. Ou seja, somado ao fenômeno da subnotificação, essa informação pode estar chegando, mas sem ser devidamente coletada e tabulada.

1.6.4 Política tarifária

Em Cachoeiro de Itapemirim, a tarifa é definida pela AGERSA com base nos custos[18], sem subsídio governamental e, quando há reajuste, seu cálculo se dá em função da inflação. Em 2018, cerca de 60% das pessoas pagavam em dinheiro e o maior custo da operação era a folha de pagamento. Para reduzir o custo com pessoal, em específico, suprimir a figura do(a) cobrador(a), não era possível deixar o motorista acumular essa função com aquele montante de pagamento em espécie. Assim, foi desenhado um mecanismo de incentivo financeiro (desconto na tarifa) para que a população adotasse o meio eletrônico de pagamento. Hoje, então, o valor integral da tarifa é R$4,40, e o desconto de R$0,90 é recebido mediante o uso do Cartão Cidadão (bilhetagem eletrônica) (ver Figura 10), baixando a tarifa para R$3,50.

O município também conta com vale-transporte para pessoas com vínculo empregatício formal (carteira assinada)[19] (ver Figura 11) e a tarifa para estudantes[20] (ver Figura 12), que seria de R$2,20 (50% da tarifa integral), mas há um subsídio de R$0,45 da Prefeitura, de forma que o valor final fique R$1,75 (50% de R$3,50). Existe ainda o **Programa Social do Transporte Coletivo de Cachoeiro de Itapemirim** (PSTC-CI), instituído por lei municipal[21] que ao conferir o Passe Livre (ver Figura 13), "garante a gratuidade no serviço de transporte coletivo a pessoas socialmente carentes do município"[22]. Segundo o site da Secretaria de Desenvolvimento Social de Cachoeiro de Itapemirim, o benefício destina-se a: (i) quem possui renda familiar per capita de até um quarto

[18] Segundo o Consórcio Novotrans, são levantados os custos operacionais e a quantidade de passageiros transportados, aí o custo total é dividido pela quantidade de passageiros pagantes (idosos e gratuidades são consideradas).
[19] Mais informações sobre o cartão melhor vale-transporte disponíveis aqui: https://cartaomelhor.com.br/cartao-melhor-vale-transporte/
[20] Mais informações sobre o cartão melhor escolar disponíveis aqui: https://cartaomelhor.com.br/escolar/
[21] Lei nº 7.359 de 30/12/2015 que reformula a lei nº 3.701 de 05/06/1992, institui o Programa Social de Transporte Coletivo de Cachoeiro de Itapemirim e dá outras providências. Disponível aqui: https://leis.cachoeiro.es.gov.br:8081/normas/images/leis/html/L73592015.html
[22] Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Social de Cachoeiro de Itapemirim - https://www.cachoeiro.es.gov.br/desenvolvimento-social-semdes/beneficios-e-programas-sociais/

do salário mínimo vigente à época da solicitação e (ii) pessoas que estejam desempregadas e necessitem de assistência financeira para deslocamento dentro dos limites do município, com o objetivo de reinserção no mercado de trabalho, participação em cursos de qualificação profissional ou tratamento médico ou hospitalar. Outras gratuidades previstas pelo programa, considerados critérios socioeconômicos, são: (i) PCDs, (ii) crianças, adolescentes ou jovens que participem de atividades e ações em entidades regularmente inscritas no Conselho Municipal de Assistência Social; (iii) gestantes que necessitem do transporte público para a realização de consultas pré-natais e exames; (iv) atiradores do Tiro de Guerra e (v) estudantes e demais inscritos em atividades socioeducativas e/ou pedagógicas ofertadas pelo Poder Público.

Esse segundo grupo de gratuidades depende de uma avaliação socioeconômica da SEMDES, que não conta com critérios objetivos claros e divulgados, mas para desfrutar da gratuidade é preciso que "*fique comprovada que a condição socioeconômica não permita pagar pela utilização do serviço de transporte público municipal sem prejuízo do sustento próprio ou da sua família*". Adicionalmente a este contexto, todas as pessoas entrevistadas da sociedade civil avaliaram como caro o custo da passagem e relataram que, tanto PCDs como seus acompanhantes (ver Figuras 14 e 15), têm enfrentado dificuldades em obter gratuidade no transporte coletivo mesmo com garantia legal (por exemplo, pela Lei nº 4340/1997, em vigor, que prevê gratuidade para acompanhantes de PCDs), independente do (PSTC-CI).

> *"[O custo da passagem] está alto. Uma coisa que os surdos reclamam muito. Eles tinham direito a um cartão que dava direito a passagem. Hoje, eles e pessoas com outro tipo de deficiência, não tem mais: é uma reclamação constante. " (representante do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência)*

> *"Se precisar se locomover pra UPA, tem que vir pro centro, do centro embarcar em outro ônibus e ir pra lá, aí acaba se tornando caro, porque tem que pagar 4 passagens e nem sempre funciona a integração. Eu não tenho tarifa social." (responsável por pessoa PCD)*

Há ainda outras gratuidades previstas em lei para: menores de 5 anos[23], pessoas com idade igual ou superior a 65 anos[24] e algumas categorias profissionais como guardas municipais[25].

[23] Lei nº 7.986 de 21/09/2022 - Concede gratuidade aos menores de 05(cinco) anos de idade no transporte coletivo do município de Cachoeiro de Itapemirim. Disponível em: https://cachoeiro.legislacaocompilada.com.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L79862022.html?identificador=370032003600380039003A004C00

[24] O benefício é garantido pela Constituição Federal (Artigo 230, parágrafo 2º) e pelo Estatuto do Idoso (Lei Federal 10.741/03, Artigo 39, parágrafo 1º). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm

[25] Lei nº 5.649 de 21/09/2022 - Dispõe sobre gratuidade de Transporte Coletivo aos membros Integrantes da Guarda Municipal. Disponível em: https://cachoeiro.legislacaocompilada.com.br/Arquivo/Documents/legislacao/image/L56492004.tif?identificador=30003A004C00

Figura 10 - Cartão Cidadão

Fonte: Site Cartão Melhor

Figura 11 - Cartão Vale-transporte

Fonte: Site Cartão Melhor

Figura 12 - Cartão Escolar

Fonte: Site Cartão Melhor

Figura 13 - Cartão Passe Livre

Fonte: Site Cartão Melhor

Figura 14 - Cartão Especial

Fonte: Site Cartão Melhor

Figura 15 - Cartão Especial com Acompanhente

Fonte: Site Cartão Melhor

Ademais, há o benefício da **integração temporal** gratuita de linhas no intervalo de 60 minutos. Foi comum o relato entre os(as) entrevistados(as) de que a "integração não funciona". O que ocorre é que a integração não funciona entre quaisquer ônibus e em qualquer sentido. A integração se dá apenas no que foi definido como "seguimento da viagem". Então, caso a segunda viagem seja compreendida por algum motivo como "retorno", é cobrada nova tarifa. Ou seja, o(a) passageiro(a) precisa estar embarcado num ônibus identificado com o selo "Linha integrada" para que, após passar seu cartão no validador e ser descontado o valor de uma tarifa, comece a contar o tempo de até 60 minutos para que, ao embarcar novamente, não haja cobrança de nova passagem[26].

Tanto em relação às políticas de gratuidade quanto em relação à integração temporal, o poder público não comunica bem quais são as regras de funcionamento para a população. Especificamente sobre a integração temporal, o que foi definido como "ida" e como "retorno" tem por detrás o conceito de viagem pendular, calcada num **padrão de mobilidade masculino** (casa-trabalho-casa) e que desconsidera padrões de mobilidade ligados às atividades do cuidado com a casa e com a família. É fundamental reconhecer que não apenas as mulheres ganham menos, mas que elas também fazem mais atividades ligadas ao cuidado, e quando o sistema de integração tarifário não considera a mobilidade do cuidado, acaba onerando mais quem já tem um orçamento menor.

[26] Fonte: Como a Integração seu dia a dia fica ainda Melhor! - https://cartaomelhor.com.br/integracao/

1.6.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Outro ponto bastante abordado foi a dificuldade de estabelecer um canal de diálogo profícuo entre gestão pública e sociedade civil. Ainda que tenham sido citados conselhos municipais[27] se identifica lacunas nos espaços de participação para a formulação das políticas públicas, em especial se for avaliado transversalmente o quesito diversidade. No Conselho Municipal de Transportes e Tarifas, por exemplo, não há representantes dos Conselhos dos Direitos da Mulher e ~22% dos(a) titulares são mulheres, todas indicadas pelo poder público (ver Quadro 03). Também há uma percepção da sociedade civil de que há muita burocracia a ser vencida para se estabelecer eventuais parcerias e que a sociedade é mais aberta ao diálogo com a Prefeitura do que o inverso. A operadora de transportes participa de encontros pontuais a partir de demandas. Inclusive a situação narrada (falta de oferta em determinado território) poderia ser debatida no âmbito do Conselho Municipal de Transporte e Tarifas, que já conta com uma estrutura e poderia ter calendário periódico garantido, com registro e publicação de atas contendo debates e decisões. Em certa medida, pela falta participação social, entende-se que determinadas **demandas e necessidades reais** não são atendidas.

> *"A única situação que nós temos é, por exemplo, em locais que nós não temos atendimento ou que o atendimento é pequeno: costumamos nos reunir com os chefes de associação de moradores para troca de ideias, para ver qual o melhor formato de atendimento. Mas não existe uma grade ou uma periodicidade, nada disso. É sob demanda." (Consórcio NovoTrans)*

Quadro 03 - Composição do Conselho Municipal de Transportes e Tarifas em 2023

Governo				Operadora	Sociedade Civil			
SEMURB	SEMGOV	SEMAD	AGERSA	NOVOTRANS	FAMMOPOCI	CMICI	ACISCI	CDL
Titular	Titular	Titular	Titular	Titular	Titular	Titular	Titular	Titular
Suplente	Suplente	Suplente	Suplente	Suplente	Suplente	Suplente	Suplente	Suplente

Legenda: homem mulher

Fonte: elaboração própria a partir do Decreto nº 32.553 de 10/01/2023

Reconhecendo que a própria gestão municipal ganha com a participação popular, algumas medidas que podem fortalecer essa relação são: (i) existência de espaços permanentes de diálogo como fóruns e assembleias; (ii) preocupação com diversidade de raça, gênero e classe nos espaços de diálogo; (iii) garantia de respostas (positivas ou negativas) quando gestores públicos são

[27] As pessoas entrevistas e/ou as organizações que representam também participam dos Conselhos Municipais: de Promoção da Igualdade Racial, dos Direitos da Mulher, dos Direitos da Pessoa com Deficiência e de Transporte e Tarifas.

demandados, em curto prazo; (iv) realização de convites focados para movimentos sociais e coletivos e (v) abertura e compartilhamento pesquisas e dados, em formatos abertos.

A **dificuldade de diálogo** por parte do poder público não é só com a sociedade civil, mas também dentro da própria estrutura - não foi indicado por ninguém algum fórum permanente para discussões e alinhamentos, embora tenha sido apontado que há previsão de um grupo de trabalho no PlanMob de Cachoeiro.

> *"O Planmob prevê a instituição de um GT [grupo de trabalho]. A instituição desse grupo seria importante pra isso (atuar de maneira mais transversal em relação aos projetos de outros órgãos/secretarias."*

1.6.6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

A compreensão de que os **motoristas estão sobrecarregados** na operação do transporte público coletivo é frequente entre as pessoas usuárias. A eliminação do posto de cobrador ou trocador, acabou por adicionar mais funções aos motoristas que, além de dirigir, agora precisam atender a passageiros e passageiras, controlar o interior do ônibus, dar informações sobre as viagens, auxiliar no acesso de cadeirantes ao veículo pelo elevador, etc.

Na área operacional há uma predominância de motoristas homens: apenas 4% de quem dirige os ônibus são mulheres. Diagnosticou-se que a empresa operadora faz sua contratação de forma bastante tradicional, com anúncio em redes sociais, site e por empresas de recrutamento, sem que haja uma busca ativa nem cursos de treinamento específico para a **contratação de motoristas mulheres**. O serviço ir e vir, que conta com 5 vans sempre conta com 1 mulher e 1 homem no atendimento - caso todas as vans estejam operando, sobram apenas 3 das 8 motoristas da empresa para a operação dos ônibus.

> *"Temos um serviço de atendimento de pessoas cadeirantes, que chama ir e vir. Seja na direção ou no acompanhamento, sempre tem um homem e uma mulher, pelo trato com cadeirantes. Se você está transportando um cadeirante que seja mulher, a gente prioriza que o trato com ela seja feito por uma mulher. Se o cadeirante é homem, a gente prioriza que o trato seja feito por homem."*

No **setor público**, a maioria das vagas são preenchidas por concurso público, e aí os critérios de contratação são dados: pessoas elegíveis precisam passar numa prova. Adicionalmente à política de cotas para a contratação de pessoas com deficiência, determinado por lei federal, há **uma recente política de cotas**[28] para incentivar o ingresso de pessoas negras e indígenas nas carreiras públicas do município, mas não há mecanismo semelhante no que tange à contratação de mulheres. Ressalta-se que as cotas vêm sendo propostas e adotadas nos processos de contratação como forma de mitigação das desigualdades, compreendendo que é positivo para as

[28] Lei nº 7.947 de 23/03/2022 - Dispõe sobre a reserva de vagas em prol de negros/pretos, pardos e indígenas, nos concursos públicos e processos seletvos no âmbito da adminsitração pública do município de Cachoeiro de Itapemirim/ES e dá outrs providências. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/es/c/cachoeiro-de-itapemirim/lei-ordinaria/2022/795/7947/lei-ordinaria-n-7947-2022-dispoe-sobre-a-reserva-de-vagas-em-prol

organizações contar com um contingente de funcionários e funcionárias com características diversas e que, por diversas condicionantes sociais e econômicas, não conseguem acessar esses postos de trabalho. Existem programas de **progressão de carreira** que seguem um plano de cargos e salários, para servidores(as) efetivos(as) que prevê promoções horizontais e verticais, quase sempre com base na escolaridade, e sem recortes específicos por raça/cor, gênero, classe ou parentalidade. Em relação à **parentalidade**, as licenças oferecidas são de 20 para paternidade e 6 meses para maternidade.

Foi relatado um déficit de funcionários(as) concursados(as) indicando que ou as equipes não vêm sendo renovadas, ou vêm sendo preenchidas por contratados(as). As contratações para cargos de confiança parecem seguir critérios políticos para as nomeações. Essas vagas, com regras mais flexíveis de contratação, também não contam com critérios intencionais e/ou explícitos de diversidade para seu preenchimento. Independentemente da forma de ingresso da pessoa servidora, ela está sujeita ao **código de ética**[29] da municipalidade. Não há programas internos específicos focados na promoção da diversidade, seja na estrutura ligada ao planejamento, seja na operação dos sistemas de transporte.

No caso de **ocorrência de assédio moral ou sexual dentro da organização**, o que foi indicado pelo por entes do setor público foi que a vítima deve fazer uma reclamação na ouvidoria do município: uma comissão de processo administrativo (COPAD) recebe denúncia e encaminha o caso, garantindo confidencialidade e anonimidade. Nem todos(as) interlocutores, porém, têm clareza desse processo. Na operadora, foi indicado que nunca houve denúncia, não se sabe se pela falta de ocorrência ou pela falta de um canal e procedimento definidos.

> *"É um problema, mas as ocorrências são veladas. Violência contra mulher é mais evidente, mas assédio (moral e sexual) é mais velado."*

Em relação a **treinamento relacionado à igualdade de oportunidades e comportamentos adequados no local de trabalho**, foi indicado que a administração pública contava com um programa de formação que abordava esses aspectos, mas que foi descontinuado. A operadora indica que tanto equipe administrativa como operacional fazem treinamentos focados em atendimento ao cliente, que envolvem aspectos éticos e de comportamento. Não obstante, não houve formação focada em prevenção e combate à importunação ou assédio sexual, assédio moral ou discriminação ou injúria racial. Vale destacar que já há na plataforma SEST-SENAT treinamentos como Ética e Cidadania no Transporte Coletivo de Passageiros e Prevenção ao Abuso Sexual e à Violência no Transporte Coletivo Público, gratuitos para profissionais do transporte.

[29] Decreto nº 32.820 de 28/04/2023 - Atualiza o Código de Ética do Agente Público Municipal da Administração Direta e Indireta do Município de Cachoeiro de Itapemirim. Disponível em: http://transparencia.cachoeiro.es.gov.br/uploads/Decreto_no_32.820_-_Codigo_de_Etica.pdf

1.6.7 Dados e indicadores

A **falta de dados** desagregados (por gênero e raça/cor) e confiáveis é uma avaliação compartilhada entre setor público, setor privado e sociedade civil organizada. Essa falta de dados não ocorre apenas em relação a casos de assédio / abuso / importunação sexual e/ou racismo/injúria racial, mas também em relação a sinistros de trânsito ou qualquer outra ocorrência nos sistemas de transporte ou vias. Essa carência dificulta a elaboração de políticas públicas com base em evidências.

Em relação aos **indicadores** utilizados na gestão do transporte público coletivo de Cachoeiro de Itapemirim/ES, figuram os clássicos como pontualidade, regularidade, cumprimento de viagem e idade média da frota, além de contabilizações de infrações e penalidades, reclamações de usuários, falhas mecânicas. A realização de questionários e o levantamento de reclamações de usuários e usuárias são os principais instrumentos de aferição de satisfação do público com a qualidade do transporte oferecido. Mapeou-se um anseio por utilização de ferramentas tecnológicas como o uso mais inteligente do aplicativo Ponto Cachoeiro, mas sem sugestões muito específicas. Sobre o uso de tecnologia de forma mais ubíqua nos sistemas de transporte, é importante pontuar a necessidade de haver reflexões sobre implicações e limitações éticas, em especial no que diz respeito à privacidade e ao reforço de vieses e desigualdades (O'Neil, 2016; Eubanks, 2018; Noble, 2018; Silva, 2022).

1.6.8 Percepções de presente e futuro

De acordo com as pessoas entrevistadas, o principal problema da mobilidade urbana em Cachoeiro de Itapemirim é o **serviço de transporte público**, em especial o ônibus. Há um entendimento de que as vias da cidade são estreitas, mal planejadas e mal distribuídas, o que afeta o desempenho operacional e a qualidade do transporte ofertado. Além disso, **falta oferta em termos de linhas, itinerários e horários de forma bem distribuída em todas regiões do município**. Esses fatores, somados, afetam o acesso às oportunidades de trabalho, estudo, saúde e lazer.

Segundo as pessoas entrevistadas, uma cidade que colocasse em prática as diretrizes previstas nos seus instrumentos de planejamento (como Plano de Mobilidade) trariam mais qualidade de vida e as deixaria mais felizes e se sentindo mais seguras em Cachoeiro de Itapemirim/ES. Como, por exemplo, mais investimentos em ciclovias, praças, parques, cultura e recreação.

Figura 16: Nuvem de palavras com os principais problemas de mobilidade urbana em Cachoeiro de Itapemirim, segundo as pessoas entrevistadas

Figura 17: Nuvem de palavras com os principais aspectos que fariam as pessoas entrevistadas se sentirem mais felizes em Cachoeiro de Itapemirim

Fonte: elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas.

3 Oficina intersetorial e participativa

3.1 Objetivos e metodologia

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

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Prefeito Victor da Silva Coelho Vice-prefeito Ruy Guedes Barbosa Junior Secretário de Obras Rodrigo de Almeida Bolelli Secretário de Urbanismo, Desenvolvimento e Meio Ambiente Antônio Carlos Nascimento Valente Coordenadora Executiva de Meio Ambiente Andressa Colombiano Louzada Coordenador Executivo de Mobilidade Urbana Jonei Santos Petri
Parte I	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados pela equipe do Projeto Acesso Cidades. Dinâmica para elencar e debater: - critérios de priorização que devem ser considerados na hora de avaliar um projeto de mobilidade urbana; e - Ações de Mobilidade Urbana tendo em vista o Plano de Mobilidade de Cachoeiro e o diagnóstico apresentado.
Parte II	Apresentações sobre o Programa de Requalificação da Área Central (do Plano de Mobilidade de Cachoeiro), breve estudo do binário da 25 de março seguido de um benchmarking de como outras cidades estabeleceram sistemas binários e trinários, além de benchmarking de medidas que contribuem para a redução de desigualdades, mais focadas em projetos de intervenção (ruas completas, calçadas, ciclovias, corredores e paradas de ônibus). Dinâmica para a discussão de desafios e soluções sobre: pontos de parada e intervenções viárias (binário da 25 de março) Ao final foi feito um compartilhamento das discussões realizadas.

As apresentações e dinâmicas foram realizadas e facilitadas por Haydée Svab, pesquisadora especialista em mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe, e Amanda Vieira, assessora técnica do AcessoCidades, de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

3.2 Recrutamento e seleção

A oficina foi aberta a todas e todos que desejassem participar das discussões sobre o diagnóstico de mobilidade e acessibilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero em Cachoeiro de Itapemirim/ES e sobre as perspectivas para o planejamento da mobilidade urbana na cidade.

A divulgação foi realizada por meio de peças de comunicação publicadas em redes sociais, site institucional da Prefeitura e sites locais. Além disso, a Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim/ES, por meio da Secretaria de Obras, enviou ofícios e mensagens por celular a atores técnicos, sociais e políticos importantes para a mobilidade urbana municipal, de forma a reforçar o convite à participação.

Figura 18: Exemplos de peças de comunicação para a oficina em Cachoeiro de Itapemirim/ES

Fonte: Instagram da Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim/ES (2023)

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

3.3 Participantes

Ao todo, 35 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, membros de conselhos formais, setor privado e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros.

Com idade média de 44 anos, 37% das pessoas participantes são mulheres (cis) e 60% são homens (cis) e 1 pessoa preferiu não responder seu gênero. Em relação à raça, entre quem respondeu, 63% das pessoas participantes se autodeclararam brancas, 34% se identificaram como negras (pretas ou pardas) e as demais preferiram não declarar raça/cor. Percebe-se uma sub-representação de pessoas negras e uma sobre-representação de pessoas brancas comparadas à população do município, sendo 51,6% e 47,8% segundo o censo demográfico do IBGE de 2010, respectivamente. Não participaram pessoas indígenas, que representam menos de 1% da população do município. A Tabela 15 resume a distribuição por raça e gênero das pessoas

participantes da oficina. Técnicos e gestores do poder público executivo municipal são a maioria das pessoas participantes (85,7%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (8,6%), entidades de representação e empresa privada (2,9% cada). Os homens são maioria em todas as categorias de participantes, como mostra a Tabela 16. Dentre quem declarou raça/cor, percebe-se um predomínio muito grande de pessoas brancas da Prefeitura (54%), como mostra a Tabela 17. Não houve participação de representantes do Legislativo Municipal, nem pessoas de universidades ou institutos de pesquisa e nem cidadãos/cidadãs autônomos(as).

Tabela 15: Distribuição das pessoas participantes da oficina por gênero e raça.

	Preta	Parda	Branca	Amarela ou Indígena	Não respondeu	Total
Mulher cis	3	3	6	-	1	**13**
Homem cis	1	5	15	-	-	**21**
Não respondeu	-	-	1	-	-	**1**
Total	**4**	**8**	**22**	**0**	**1**	**35**

Fonte: elaboração própria.

Tabela 16: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e gênero

	Mulheres	Homens	Não declarou gênero
Prefeitura Municipal	12	17	1
Entidade ou órgão de representação	-	1	-
Associação ou organização da sociedade civil	1	2	-
Empresa privada	-	1	-
Total	**13**	**21**	**1**

Fonte: elaboração própria.

Tabela 17: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e raça/cor

	Pessoas brancas	Pessoas negras	Não declarou raça/cor
Prefeitura Municipal	19	10	1
Entidade ou órgão de representação	-	1	-
Associação ou organização da sociedade civil	2	1	-
Empresa privada	1	-	-
Total	**22**	**12**	**1**

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim
- SEMO - Secretaria Municipal de Obras
- SEMURB - Secretaria de Urbanismo, Desenvolvimento e Meio Ambiente
- SEMSEG - Secretaria de Segurança e Trânsito
- SEMSEG / Educação de Trânsito
- SEMSEG / SUBTRAN
- SEMCULT - Secretaria de Cultura e Turismo
- AGERSA - Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cachoeiro de itapemirim
- Consórcio Novotrans
- Igreja Evangelica Jesus é o Senhor
- MESSES - Movimento Empresarial Sul Espírito Santo
- ONG Mova-se
- Sindicato Rural de Cachoeiro

De quem informou a orientação sexual, 90,9% se declaram heterossexuais e 9,1% se declaram homossexuais - 2 pessoas preferiram não informar. A maioria tem ensino superior completo (82,9%) ou incompleto (8,6%), seguida por pessoas com ensino médio completo ou incompleto (5,7%) - 1 pessoa preferiu não fornecer essa informação. O nível de escolaridade média é superior ao da população, o que era esperado, visto que o público majoritário é composto por técnicos e gestores do poder público municipal - em geral, posições que demandam maior grau de instrução.

3.4 Roteiro

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

Quadro 05: Roteiro seguido na oficina participativa

Apresentação 1	Previsão de duração: 40 minutos
Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero?	
Objetivo: Apresentar, em termos gerais, como são estruturadas as desigualdades sociais, raciais e de gênero na sociedade e na mobilidade urbana.	Tópicos abordados: Desigualdades raciais e de gênero na sociedade Motivos e padrões de viagem, modos de transporte, segurança pessoal e custo financeiro do transporte
Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero	

Objetivo: Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Cachoeiro de Itapemirim.	Tópicos abordados: Metodologia do diagnóstico Distribuição espacial da população Acesso aos sistemas de transporte Acesso a oportunidades e desigualdades Padrões de mobilidade
Dinâmica 1	Previsão de duração: 60 minutos
Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbana	
Objetivo: Como a cidade já conta com um Plano de mobilidade e atualmente enfrenta o desafio de tirá-lo do papel, a dinâmica referente a esta parte foi composta de dois momentos: a. Critérios de priorização para avaliação de um projeto de mobilidade urbana b. Ações de Mobilidade Urbana tendo em vista o PlanMob de Cachoeiro	Descrição: Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 20 minutos para debater e indicar suas conclusões, tanto sobre (a) critérios quanto sobre (b) ações. Os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.
Apresentação 2	Previsão de duração: 40 minutos
Quais as perspectivas para a mobilidade urbana?	
Objetivo: Apresentar iniciativas nacionais e internacionais que contribuem para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e/ou de gênero, tendo como foco pontos de parada e intervenções urbanas	Tópicos abordados: O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero, com resgate dos Principais pontos do PlanMob de Cachoeiro, em especial o Programa de Requalificação da Área Central. Exemplos de: (i) ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades, e (ii) como outras cidades estabeleceram sistemas binários e trinários.
Dinâmica 2	Previsão de duração: 60 minutos
Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbana	
Objetivo: Discutir e elencar quais são os principais desafios e soluções/ações para a mobilidade de Cachoeiro de Itapemirim, em dois temas: - Intervenções viárias (binário 25 de março) - Pontos de parada	Descrição: Formação de grupos com 5 a 7 pessoas. Cada grupo tem 20 minutos para escrever os principais desafios e ideias tendo o tema discutido pelo grupo. Depois de elencados os problemas, os grupos devem colocar todos os post-its sobre a folha A2 do seu respectivo grupo.

3.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 15 de junho de 2023, no Anfiteatro da EMEB Zilma Coelho Pinto[30]. As apresentações e dinâmicas foram facilitadas pela pesquisadora Haydée Svab e pela assessora técnica Amanda Vieira.

Figura 19: Abertura do evento com a fala do Prefeito Victor Coelho

Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 20: Apresentação da consultora Haydée Svab

Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 21: Apresentação de membro da Sociedade civil sobre critérios de priorização e ações de mobilidade urbana

Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 22: Apresentação de técnico da Prefeitura sobre desafios e soluções para intervenção viária do binário da 25 de março

Fonte: Acesso Cidades (2023)

[30] Anfiteatro da EMEB Zilma Coelho Pinto - R. João Mota, 11 - Ferroviários, Cachoeiro de Itapemirim/ES

3.6 Destaques e principais resultados

3.6.1 Critérios de priorização

As pessoas participantes elencaram diversos critérios, que entendem como os principais, para avaliar projetos de mobilidade urbana. Ao agrupar por semelhança, chegou-se nos 14 critérios listados a seguir, que se relacionam com temas macro como dados, pesquisa, planejamento, projeto, operação, gestão pública e governança.

1. promove a segurança pública
2. promove melhoria da acessibilidade
3. incentiva a multimodalidade
4. contribui com a qualificação da infraestrutura
5. contribui com a melhoria da frota
6. promove mudança de cultura
7. promove a melhoria da qualificação profissional
8. contribui para melhor integração das secretarias
9. coleta dados desagregados por classe, raça/cor e gênero
10. fortalece decisões orientadas por dados
11. fortalece a comunicação orientadas por dados
12. utiliza planos e projetos já existentes
13. apresenta boa relação custo benefício
14. tem fonte de custeio prevista

Destaca-se que tanto a população (por meio dos questionários) quanto pessoas-chave da gestão pública (pelas entrevistas) indicaram a **segurança** como um fator de atenção importante. Adicionalmente, as condições de **acessibilidade** também emergem com frequência. Esses pontos também ressoam entre os critérios de priorização de projetos de mobilidade.

Um aspecto não levantado pela população e que apareceu pontualmente nas entrevistas é o **custo** - um critério extremamente relevante na tomada de decisão da gestão pública. Afinal, é preciso tanto prever com a melhor precisão possível o investimento necessário, como avaliar se os benefícios decorrentes do empenho compensam. Com orçamento e justificativa, é indispensável ter fonte de custeio prevista, pois sem isso programas / projetos e ações ficam inviabilizados. Adicionalmente, convém sempre que possível **utilizar e seguir planos e projetos já existentes**, pois isso contribui com o princípio da administração pública da eficiência, já que os recursos públicos já foram usados nesses planos e projetos, sem contar que corrobora para políticas públicas robustas e contínuas no tempo.

Outro ponto interessante foi haver o reconhecimento do **levantamento desagregado de dados, considerando classe, gênero e raça/cor**. E mais, de forma a apoiar decisões e comunicação que usem tais dados, seja de forma mais geral, por exemplo, disponibilizando *dashboard* com informação e estatísticas públicas relevantes, seja mais específico, apoiando a construção de canal de denúncia contra assédio / abuso / importunação sexual nos transportes.

3.6.2 Ações de Mobilidade Urbana

Considerando o PlanMob de Cachoeiro, o contexto atual e a discussão acerca dos critérios, foram elencadas 35 ações prioritárias. Tais ações foram agregadas por semelhança e agrupadas em 7 temáticas, a saber:

1. Transporte público coletivo
2. Mobilidade por bicicleta
3. Mobilidade a pé
4. Planejamento urbano e acessibilidade
5. Informação e participação
6. Segurança
7. Aspectos culturais e sociais

Em relação ao **transporte público** foram elencadas ações que buscam priorizar o transporte coletivo, reservando espaço viário para sua circulação e o retirando do tráfego misto. Com isso é possível ganhar desempenho operacional, com menores tempos de viagem e maior frequência, sem a necessidade de investimento em aumento de frota. Há também o reconhecimento de que a frota precisa de melhorias - o que conversa com as reclamações sobre os elevadores quebrados e assentos desconfortáveis apontados anteriormente. A necessidade de maior cobertura, em especial temporal, fica evidente quando se elenca o desejo de linhas até 23h - horário de saída de cursos noturnos. Por fim, técnicos(as) do município indicam que a malha de pontos de ônibus é desnecessariamente densa e que alguns pontos poderiam ser suprimidos sem a perda de cobertura.

- Corredor exclusivo para ônibus
- Frota de ônibus moderna e atualizada
- Linhas de ônibus até 23h
- Redução do número de pontos de ônibus

Em relação à **mobilidade por bicicleta** foi indicada somente a ação de Implementar ciclovias, o por um lado indica a necessidade da infraestrutura para estímulo ao pedalar e, por outro lado, evidencia que não é um tema que gera muita mobilização no município.

Em relação à **mobilidade a pé** foram elencadas ações que visam principalmente garantir a segurança e a acessibilidade de quem caminha. Assegurado isso, um passo além também foi apontado: a criação de circuitos para pedestres, identificados, pela cidade, como forma de estimular esse modo de transporte.

- Garantia de segurança para a mobilidade pedonal com qualificação de calçadas e ruas
- Calçadas cidadãs
- Circuitos para pedestres

Sobre **planejamento urbano e acessibilidade**, é evidente a necessidade não apenas de técnicos/as, gestão pública e população conhecer, mas também de utilizar os arcabouços normativos existentes em suas ações e decisões. Por exemplo, Plano Diretor Municipal (PDM), Programa Calçada Cidadã, NBR 9050 e NBR 16537, no seu conjunto, assegurariam a acessibilidade nos espaços públicos.
A criação de áreas verdes e faixas verdes de conexão entre elas (pela arborização das ruas) é um exemplo prático, indicado pela oficina participativa, de uma ação que traduz princípios do PDM e sua seção sobre desenvolvimento ambiental. Lembrando que espaços verdes melhoram a qualidade do ar, mantêm a resiliência do microclima e incrementam as possibilidades de lazer e a qualidade de vida da população.

- Qualificação e acessibilidade para com a sinalização viária nas ruas e nas edificações de uso público
- Implantação de rotas e circuitos acessíveis
- Pontos de ônibus em nível dos embarques (estrutura)
- Fiscalização de Obras de acordo com PDM
- Criação de áreas verdes / arborização

No que tange a **informação e participação**, além da necessidade da desagregação por raça/cor, renda e gênero, foi indicada a necessidade de divulgação de dados de violência. É fundamental a transparência na divulgação de informações porque são um valioso instrumento de controle social. Porém, há de se ter cuidado em como informações de segurança e violência são disponibilizadas para que se evite: (i) exposição de dados pessoais; (ii) aumento do risco para pessoas em situação de vulnerabilidade e (iii) estigmatização de território ou grupo social.

- Coleta de Dados com ênfase em raça, renda e gênero
- Inclusão no diagnóstico de raça e gênero
- Divulgação de painel de dados para combate às violências com base em evidências

No que tange à **segurança**, as ações a tecnologia foi a grande aliada envolvida nas ações apontadas: na adoção de câmeras de monitoramento e no uso de aplicativos para disponibilizar um canal de denúncias de casos de assédio / abuso / importunação sexual, racismo / injúria racial ou algum outro tipo de ocorrência. Mediante a expressão do desejo de se adotar um canal de denúncias no App ônibus, registram-se os seguintes pontos de atenção: os canais de denúncia podem ser diversos, mas precisam ter um fluxo interno à prefeitura unificado, é preciso ser um serviço de atendimento a emergências (que funcione pelo menos durante todo o período da operação do transporte público) e ter integração com órgãos de segurança pública.

- Investimento em tecnologia para facilitar a fiscalização e/ou segurança pública
- Videomonitoramento de pontos e ônibus
- Qualificação dos abrigos de ônibus e da iluminação pública para melhorar a segurança
- App Ônibus incluir canal de denúncias

Sobre **aspectos culturais e sociais**, a ênfase foi dada na qualificação profissional, com oferecimento de capacitação e treinamentos, tanto para agentes do setor público, quanto para empregados das operadoras privadas de transporte público coletivo. Também houve destaque para o papel da educação escolar, onde deveriam ser abordados temas referentes à educação de trânsito. Atualmente, encontra-se em tramitação no Senado Federal o Projeto de Lei nº 1304/2022 que pretende incluir educação para o trânsito nos currículos da educação básica (alterando a Lei de Diretrizes e Bases da Educação). Em Cachoeiro localizou-se a iniciativa, ocorrida em 2020, em que as escolas poderiam solicitar palestras on-line de educação no trânsito.

- Investimentos em qualificação profissional
- Cumprir a legislação referente à educação de trânsito nas escolas
- Mudança de cultura através da conscientização da base escolar

3.6.3 Pontos de parada

Os pontos de parada foram objeto tanto de avaliação pelos questionários (item 1 do presente relatório), como também de debate da oficina participativa. O Quadro 06 a seguir traz os principais desafios e as respectivas propostas de solução apresentadas pelos(as) participantes.

Quadro 06: Desafios e propostas de solução para pontos de parada

Desafios	Propostas de Solução
Insegurança	Adotar energia solar nos abrigos para garantir iluminação
	Prover abrigos com informações aos usuários
Cobertura inadequada / insuficiente	Terminais e paradas adequados e acessíveis
Nível das calçadas dificulta acessar ônibus	
Ponto de ônibus em locais inadequados	Mudar os pontos de parada que estão em locais inadequados
Parada fora da baia	Notificar empresas e motoristas quando parar fora da baia
Espaço dos pontos insuficiente para abrigar vários ônibus ao mesmo tempo	Aumentar o espaço das baias para caber 2 ônibus
	Pontos intercalados (ligados às informações)
	Estabelecer horários e itinerários diferenciados
	Priorizar as faixas de ônibus
Paradas com ônibus enfileirados que chegam a fechar cruzamentos	Mudar o trânsito para evitar bloqueios de cruzamentos

Fonte: elaboração própria.

Para os desafios “ausência de recursos para investimento” e “revisão do sistema semafórico e localização das faixas de pedestre” não houve proposta de solução redigida na oficina. Em relação aos investimentos, entende-se que a ausência mencionada é de recurso público. Vale lembrar que há a possibilidade da atuação de entes privados, por exemplo, por concessão de exploração da publicidade em pontos em troca de manutenção dos mesmos; ou ainda, pela construção / reforma de paradas de ônibus como mecanismo de compensação de impactos de empreendimentos imobiliários.

Novamente a **segurança** aparece sendo o principal desafio indicado, ligada também à dificuldade de manter a iluminação funcionando, especialmente em lugares mais distantes e/ou ermos. Uma ideia apontada é a adoção de **alimentação elétrica a partir da energia solar**, pois em lugares mais afastados isso minimiza o custo de precisar construir toda a infraestrutura elétrica da rede existente até o ponto, que fica mais autônomo. A **garantia de informação confiável** a passageiros(as) também minimiza a sensação de insegurança. Essa informação pode ser acessada pelo aplicativo já existente, mas também é importante disponibilizá-la nas próprias paradas para que quem não tem acesso à internet não fique privado(a) da informação.

A **infraestrutura das paradas**, que já apareceu como desafio nos questionários aplicados nos pontos de ônibus, reaparece na oficina também. Cachoeiro conta com bom exemplo de parada de ônibus (ver Figura 23), mas cuja adoção concentra-se no centro, não chegando nas periferias. Já há um caminho conhecido e boa prática municipal, resta conseguir ampliar seu alcance, de forma que todos terminais, paradas e entornos sejam acessíveis e adequados (em termos de iluminação, cobertura e mobiliário).

Figura 23: Ponto de parada de Cachoeiro de Itapemirim, com estrutura protegida (teto e laterais), transparente e com mínima interferência na visibilidade do entorno.

Fonte: Acesso Cidades (2023)

Se por um lado, na seção 1 deste relatório as paradas avaliadas foram, em sua maioria, indicadas como tendo área suficiente para (des)embarque de passageiros(as), por outro lado, na oficina participativa, o corpo técnico apontou diversos poréns sobre a localização do pontos e o tamanho das baias. Foi indicado que o tamanho insuficiente para abrigar mais de 1 ônibus somado à localização de algumas paradas faz com que os ônibus se enfileirem e/ou parem fora das baias e/ou fechem cruzamentos. Como solução principal **é preciso reavaliar a localização dos pontos para que alguns sejam mudados de local ou até suprimidos**, para que se previna situações inseguras. Além disso, ainda da perspectiva de intervir na infraestrutura, onde houver demanda e for possível, convém aumentar o espaço das baias para caber 2 ônibus. Da perspectiva operacional de gestão do trânsito, foi elencada a possibilidade de nem todos ônibus pararem em

todos os pontos do percurso, desde que haja informação em todas as paradas de quais linhas param ali. Pode haver resistência da população que precisará andar mais para chegar no ponto que passa a linha de que precisa e, num contexto de ônibus em tráfego misto e sem faixa de ultrapassagem, ainda é possível formar fila: um ônibus que não vai atender um determinado ponto esperando atrás de um ônibus que atende aquele ponto. Foi elencada a estratégia operacional adotada de mudar o trânsito para evitar bloqueios de cruzamentos - o que funciona como resposta de emergência, mas não deveria ser algo costumeiro. Recomenda-se fortemente **estudar a adoção de faixas exclusivas para ônibus** (se possível com faixa de ultrapassagem nas paradas): talvez ao fluir melhor, os ônibus não formem comboios nas paradas.

3.6.4 Intervenções viárias

O PlanMob de Cachoeiro conta com um Programa de Requalificação da Área Central (ver Figura 24), localizada na área central às margens do rio Itapemirim e que prevê melhorar as condições gerais de circulação, segurança viária e qualidade urbana, além da priorização de pedestres e ciclistas.

Figura 24: Área de intervenção prioritária do Programa de Requalificação da Área Central

Fonte: PlanMob Cachoeiro de Itapemirim, (2013, p. 25)

Neste contexto, se insere o estudo em curso da Prefeitura acerca da adoção de um binário formado pelas Ruas 25 de Março e Moreira (ver Figuras 25 e 26). A partir de visitas in loco e material técnico da Prefeitura, foi feita apresentação breve da proposta e em cada grupo de discussão havia alguém que formulou ou estudou a proposta para subsidiar tecnicamente o debate. Entre as **principais vantagens da intervenção estão: a priorização do transporte coletivo e a eliminação de alguns conflitos viários**, como o da rotatória na Rua Moreira X Ponte João dos Santos Filho (ver Figura 27).

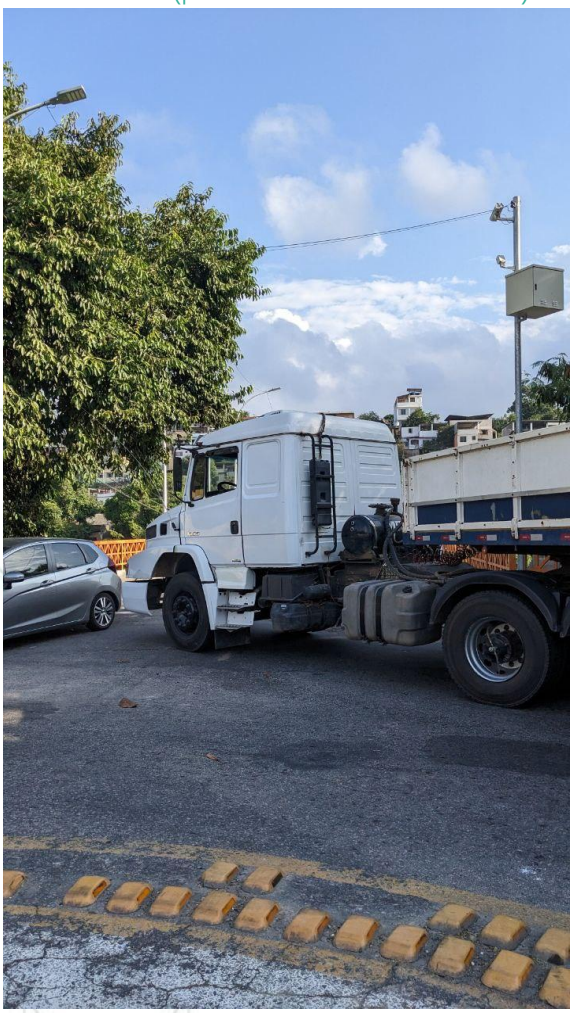
Figura 25: Binário proposto na Rua 25 de Março - Rua Moreira

Fonte: Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim (2023)

Figura 26: Fluxos existentes nas ruas que são objeto da intervenção

Fonte: Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim (2023)

Figura 27: Rotatória na Rua Moreira X Ponte João dos Santos Filho - conflito entre carro e caminhão (proibido de circular no local)



Fonte: Acesso Cidades (2023)

Entre os principais desafios levantados na oficina estão:

- Impacto no acesso a alguns bairros e equipamentos públicos;
- Necessidade de requalificação viária;
- Diminuição de vagas de estacionamento de automóveis privados;
- Resistência à mudança.

Não foram propostas formas de como lidar com cada desafio desses individualmente, mas foi apontado um conjunto de medidas que, complementarmente, buscam resolver ou minimizar os possíveis impactos negativos e resistências decorrentes da intervenção.

Primeiramente, é preciso identificar e traçar planos de como **tratar os conflitos identificados** - isso possibilita que a população identifique que a intervenção proposta ainda está aberta a pequenos ajustes e mostra o poder público aberto ao diálogo construtivo.

Como nas 2 vias, hoje, há fluxo em ambas as direções e após a adoção do binário isso não será mais assim, algumas pessoas precisarão atravessar as pontes para ter acesso à outra mão de direção. Isso pode tornar mais difícil o acesso a equipamentos públicos como escolas, hospitais, INSS, comércios, Liceu, CREI. Foi levantado pelas pessoas participantes que **um programa de reurbanização junto da implantação do binário que traga requalificação viária e do entorno somada à disponibilização de equipamentos urbanos que estimulem a mobilidade ativa** podem minimizar esse impacto. Além disso, também é possível avaliar a realocação ou a construção de novos equipamentos públicos.

Uma das premissas para esta intervenção viária é a priorização do transporte público coletivo em detrimento do individual privado. Quando isso se desdobra na prioridade de uso do viário urbano, como por exemplo diminuir vagas de estacionamento de automóveis privados em vias públicas, invariavelmente haverá resistência à mudança. **Elaborar um bom projeto, que promova a humanização da cidade e a melhoria da segurança pública, articulado a um processo participativo e à boa comunicação**, podem ser saídas interessantes para lidar com as resistências. Exemplificando: calçadas acessíveis e bem iluminadas, mobiliário urbano convidativo e inclusivo, ciclovias adequadas e circuitos focados na mobilidade ativa que **valorizem o patrimônio histórico e paisagístico** podem incentivar mais movimento de pessoas, e desenvolvimento econômico, do que as ruas atuais, fartas de lugar para estacionar carros.

Figura 28: Seção da Avenida Beira-Rio com ponto de ônibus

Fonte: PlanMob Cachoeiro de Itapemirim, (2013, p. 42)

Considerações finais

Sem dúvidas, o transporte público coletivo é visto pelas moradoras e pelos moradores de Cachoeiro de Itapemirim/ES como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade. Foram **mal avaliados principalmente aspectos ligados à segurança** (contra roubos, furtos e agressões, contra assédio/abuso/importunação sexual e contra racismo/injúria racial, na parada ou dentro do ônibus). A maioria também se mostrou insatisfeita com a lotação dos ônibus; a disponibilidade em termos de horários e locais; a iluminação e a limpeza das paradas; e o custo da tarifa. Esse **grau de insatisfação nem sempre é sentido de forma igual** por homens (cis e trans) e mulheres (cis e trans): elas se incomodam mais com segurança (todos aspectos) e gasto com transporte público. Analogamente, pessoas brancas e não-brancas avaliam de forma diferente o quesito "segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus": o grau de insatisfação de pessoas brancas não passa de 50% e de pessoas não-brancas chega a quase 60%.

No geral, as **pessoas sentem-se mais seguras dentro dos ônibus do que fora deles** (no trajeto ou na espera). Percebe-se, portanto, que os pontos de ônibus são os elos mais frágeis no planejamento de transportes, frequentemente sendo vistos como de competência da zeladoria urbana, de obras e não como parte relevante do acesso ao transporte público. Nas paradas, as três ações que mais fariam diferença positiva na percepção de segurança são: (i) melhorar a segurança pública, (ii) melhorar a infraestrutura do ponto de ônibus e (iii) melhorar a iluminação.

Das entrevistas com pessoas chave diagnosticou-se a percepção de que falta oferta em termos de linhas, itinerários e horários **de forma bem distribuída em todas regiões do município**. Esses fatores, somados, afetam o acesso às oportunidades de trabalho, estudo, saúde e lazer da população. Também emergiu a necessidade de **melhoria da comunicação**, seja intersecretarial, seja entre governo e sociedade civil, para que questões como critérios da integração temporal do Cartão Cidadão e do ingresso no Programa Social do Transporte Coletivo sejam transparentes e compreendidas pela sociedade como um todo. Além disso, foi registrado um desejo coletivo de que sejam **postas em práticas as diretrizes previstas nos seus instrumentos de planejamento** (como Plano Diretor e Plano de Mobilidade) - o que certamente traria mais qualidade de vida ao município.

Da oficina participativa, foram elencadas ações mais diretamente ligadas à mobilidade urbana nas temáticas de transporte público coletivo (como corredores exclusivos para ônibus), de mobilidade por bicicleta (como construção de ciclovias) e de mobilidade a pé (como promoção de calçadas cidadãs). Ações ligadas a segurança, planejamento urbano e acessibilidade, informação e participação e aspectos culturais e sociais também foram listadas. Merece destaque o **conjunto de critérios de priorização de projetos** que foi elencado - pode ser um bom início para a construção de uma matriz multicritério no suporte à tomada de decisão. Segundo os relatos de problemas operacionais, além da necessidade de melhoria da infraestrutura das paradas em si e em todos os bairros do município, ficou evidente a necessidade de se **reavaliar a localização dos pontos e de se estudar a adoção de corredores exclusivos para ônibus**.

Em relação à intervenção viária em estudo (binário Rua 25 de Março - Rua Moreira) há prós (priorização do transporte coletivo e a eliminação de alguns conflitos viários) e contras (Impacto no acesso a alguns bairros e equipamentos públicos e resistências a mudanças) que devem ser considerados na hipótese da sua adoção. A **construção de um projeto de requalificação que acompanhe a alteração do fluxo viário, de forma participativa com a sociedade**, pode trazer mais robustez e menor suscetibilidade a alternâncias políticas na sua consecução.

No que tange à prevenção de violência de gênero e raça, faz-se necessário **definir um protocolo contra o assédio sexual e injúria racial no transporte** que conte com atendimento especializado que acolha e encaminhe adequadamente a vítima. Atualmente esse protocolo não existe. Além disso, é crucial pensar cuidadosamente nos canais de denúncia: ao mesmo tempo que precisam ser diversos (aplicativo, whatsapp, etc) para a população em geral, precisam ter seus dados integrados pela Prefeitura para que se consiga ter uma visão geral e não fragmentada do que ocorre. A comunicação é muito importante, seja para divulgar os canais de denúncia, seja para promover campanhas de conscientização. É fundamental que as campanhas tenham por objetivo sensibilizar desde os altos escalões da política, responsáveis pelas grandes decisões, até os motoristas, a ponta da operação do serviço.

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

- Apoio à estruturação de metodologias de pesquisa e avaliação de projetos de transporte;
- Apoio à estruturação de um protocolo de denúncia, atendimento e acompanhamento de vítimas de assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial no transporte público, articulada com campanhas de prevenção;
- Apoio à organização de um programa de capacitação de motoristas e agentes envolvidos na operação do transporte público coletivo sobre assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial, vinculado ao protocolo instituído.

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

Referências

BARCELOS, M.M., ALBUQUERQUE, C. (2018) Manual de Pesquisa de Satisfação - Qualiônibus: Programa de qualidade do serviço de ônibus. Versão 1.0. 1ª edição. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/publicacoes-programa-qualionibus> Acesso em 10 de fevereiro 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.

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

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.

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Apêndice

A - Roteiro dos questionários

0. Anotações sobre a parada:

A. Nome da parada: _____

B. Horário de chegada na parada: _____

C. Horário de saída da parada: _____

D. Quantidade mínima de pessoas na parada (além da pesquisadora): _____

E. Quantidade máxima de pessoas na parada (além da pesquisadora): _____

F. Há iluminação artificial funcionando? ☐ Sim ☐ Não ☐ Não foi possível avaliar	G. Existe cobertura que proteja de sol e chuva na parada? ☐ Sim ☐ Não
H. Existe local que dê para sentar e aguardar o ônibus na parada? ☐ Sim ☐ Não	I. Os assentos são confortáveis e inclusivos para diferentes corpos? ☐ Sim ☐ Não
J. Existe local protegido para pessoas com cadeira de rodas, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras ☐ Sim ☐ Não	K. Durante a realização das entrevistas, avaliou-se que a área de embarque/desembarque é suficiente? ☐ Sim ☐ Não
L. A presença de árvores / arbustos / folhagens/ etc atrapalha o campo de visão de alguma forma? ☐ Sim ☐ Não	M. A estrutura do ponto e elementos acessórios do ponto de parada atrapalham o campo de visão de alguma forma? ☐ Sim ☐ Não
N. Existe informação suficiente no ponto de parada (linhas, trajetos, tabelas horárias, pagamento) ☐ Sim ☐ Não	O. O entorno do ponto (cruzamentos e travessias) é acessível para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida? ☐ Sim ☐ Não
P. Existe informação sobre o entorno no ponto de parada? ☐ Sim ☐ Não	Q. Existe videomonitoramento na parada? ☐ Sim ☐ Não

1. Questionário para usuário(a)

☐ esperando para embarcar no ônibus ☐ desembarcando do ônibus

1.1 Como você chegou até aqui? ☐ a pé ☐ de bicicleta ☐ de carro / táxi ☐ de ônibus	1.2 Houve/há alguma dificuldade para chegar até esta parada? ☐ Não ☐ Sim Qual(is)? _____
1.3 No trajeto até aqui, como você se sentiu? ☐ muito seguro/a ☐ um pouco seguro/a ☐ neutro ☐ um pouco inseguro/a ☐ muito inseguro/a	1.4 Como você se sente nessa parada? ☐ muito seguro/a ☐ um pouco seguro/a ☐ neutro ☐ um pouco inseguro/a ☐ muito inseguro/a
1.5 Em geral, como se sente dentro do ônibus? ☐ muito seguro/a ☐ um pouco seguro/a ☐ neutro ☐ um pouco inseguro/a ☐ muito inseguro/a	1.6 Depois de descer do ônibus você pretende: ☐ caminhar até o destino final ☐ de bicicleta até o destino final ☐ ir de carro / táxi até o destino final ☐ pegar outro ônibus até o destino final
1.7 Em qual parada desce?	1.8 Geralmente enfrenta alguma dificuldade após descer do ônibus? ☐ Não ☐ Sim Qual(is)? _____
1.9 Com que frequência você pega ônibus? ☐ mais de 3 vezes na semana ☐ entre 1 a 3 vezes na semana ☐ raramente / menos de 1 vez por semana ☐ esta é a primeira vez	1.10 Enquanto você espera aqui, geralmente quantas pessoas têm ao redor? ☐ ninguém ☐ poucas pessoas ☐ muitas pessoas
1.11 Qual o motivo do seu deslocamento agora? ☐ trabalho ☐ estudo ☐ saúde ☐ lazer ☐ outro motivo	1.12 Você está se deslocando para acompanhar, levar, buscar ou cuidar de alguém? ☐ sim ☐ não

1.13. O que te faria sentir mais seguro(a) ou confortável nos pontos de parada?

_____

1.14. E nos ônibus?

_____

1.15 Considerando uma escala de 1 a 5, em que 1 é muito insatisfeito(a) e 5 é muito satisfeito(a), como você avalia a sua satisfação em relação aos seguintes aspectos do transporte público coletivo:

1 Acesso ao transporte: facilidade em chegar nas paradas e circular nos terminais	1	2	3	4	5
2 Disponibilidade: intervalo entre os ônibus, nos horários e locais em que necessito	1	2	3	4	5
3 Confiabilidade de chegada no horário previsto	1	2	3	4	5
4 Rapidez da viagem	1	2	3	4	5
5 Gasto com transporte coletivo por ônibus	1	2	3	4	5
6 Facilidade em pagar o ônibus e recarregar o Cartão Transporte	1	2	3	4	5
7 Informação sobre linhas e/ou horários que atendem a parada em que está	1	2	3	4	5
8 Iluminação da parada de ônibus	1	2	3	4	5
9 Limpeza da parada de ônibus	1	2	3	4	5
10 Segurança pública contra roubos, furtos e agressões na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
11 Segurança contra racismo/injúria racial na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
12 Segurança contra assédio/abuso/importunação sexual na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
13 Segurança em relação a sinistros/acidentes de trânsito na parada ou dentro do ônibus	1	2	3	4	5
14 Limpeza dos ônibus	1	2	3	4	5
15 Lotação dos ônibus	1	2	3	4	5
16 Satisfação geral com transporte coletivo	1	2	3	4	5

2.1 Bairro de residência	2.2 Seu ano de nascimento	2.3 Possui alguma deficiência? Se sim, qual?
2.4 Sua raça/cor: ☐ Preta ☐ Parda ☐ Branca ☐ Amarela ☐ Indígena ☐ Prefiro não responder	2.5 Seu gênero: ☐ Mulher ☐ Homem ☐ Pessoa não binária ☐ Prefiro não responder	2.6 Você é uma pessoa transgênero? ☐ Sim ☐ Não ☐ Prefiro não responder
2.7 Seu grau de instrução: ☐ Analfabeto / Fundamental incompleto ☐ Fundamental completo ☐ Médio incompleto ☐ Médio completo ☐ Superior incompleto ☐ Superior completo ☐ Prefiro não responder	2.8 Sua orientação sexual: ☐ Heterossexual ☐ Homossexual ☐ Bissexual ☐ Outro: _____ ☐ Prefiro não responder	2.9 Quantos filho(a)(s) possui? ☐ Nenhum ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ou mais

B - Ficha de participação

E-mail: _____

Nome completo: _____

Ano de nascimento: _____

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? _____

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

Sexo:

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino

Gênero:

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

Orientação sexual:

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

Número de filhos: _____

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

- ☐ Sim
- ☐ Não

C - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Abaixo está o termo a ser assinado por todas as pessoas que participarem de entrevistas ou grupos focais.

Concordo em participar, como voluntário(a), da pesquisa que tem como responsáveis Tainá Bittencourt e Haydée Svab, no contexto do Projeto **AcessoCidades**, e que podem ser contatadas pelos endereços de e-mail taina.bittencourt@fnp.org.br e hsvab@hsvab.eng.br.

Tenho ciência de que o estudo tem em vista discussões para o planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana no meu município e que a minha participação se dará através da presença em entrevista ou grupo focal que serão integralmente gravados, podendo ser transcritos ou não, para posterior análise dos dados e produção de relatório.

Tenho ciência de que trechos da minha participação 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.

_____ _____

Nome e assinatura do participante Assinatura da responsável

_____

Cidade e data da pesquisa

D - 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 Cachoeiro de Itapemirim?

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 Cachoeiro de Itapemirim?

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.i2 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)?

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)?

7.7 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?

7.7d.i Quais?

8 Vivências

8.1 Complete a frase: eu seria mais feliz em Cachoeiro de Itapemirim se...

E - Materiais de comunicação

Card convite para a oficina

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

A prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim/ES convida a todas e todos para discutir pontos importantes para a realização de intervenções de mobilidade na cidade. A programação da oficina contempla apresentação do diagnóstico de acessibilidade, com enfoques de classe, raça e gênero, elaborado exclusivamente para o município, além de um debate sobre modelos de pontos de parada e obras viárias para pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público, inspiradas em boas práticas nacionais e internacionais.

Data: 15 de junho de 2023
Horário: 09h
Local: Anfiteatro da EMEB Zilma Coelho Pinto - R. João Mota, 11 - Ferroviários, Cachoeiro de Itapemirim - ES, 29307-405.

Programação completa no link: https://tinyurl.com/agendacachoeiro

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e "espaço kids". Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

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

Esperamos você!

Ofício convite para a oficina via e-mail

Prezado/a Secretário/a XXX,
A Prefeitura de Cachoeiro do Itapemirim, por meio da Secretaria de Urbanismo, Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXX 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 Cachoeiro do Itapemirim, 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 Cachoeiro do Itapemirim, 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 15 de junho de 2023, entre às 9h e 17h, na Anfiteatro da EMEB Zilma Coelho Pinto - R. João Mota, 11 - Ferroviários, Cachoeiro de Itapemirim - ES, 29307-405. A programação completa pode ser encontrada no link https://tinyurl.com/agendacachoeiro.

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

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

Contamos com a sua participação!

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Ofício convite para entrevistas via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

A Prefeitura de Cachoeiro do Itapemirim em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXX 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 Cachoeiro do Itapemirim, no sentido de incorporar objetivos e estratégias que contribuam para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero.

Dada a importância da instituição X para a redução de desigualdades de mobilidade e acessibilidade urbana na cidade, gostaríamos de convidá-la/o a participar de uma entrevista individual sobre mobilidade urbana com enfoque de classe, gênero e raça. As entrevistas serão realizadas no dia 14 de junho, no Prédio do Sindicato Rural, nas dependências da SEMURB/Meio Ambiente - Av. Monte Castelo, 60 -Independência, Cachoeiro de Itapemirim - ES, 29307-007.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 15 de junho, entre 9h e 17h, para a apresentação do diagnóstico local de mobilidade e acessibilidade urbana e para a discussão de perspectivas para uma cidade mais equitativa e sustentável. A oficina será realizada no EMEB Zilma Coelho Pinto - Rua João Mota, 11 - Ferroviários, Cachoeiro de Itapemirim - ES, 29307-405.

A programação completa das atividades do projeto em Cachoeiro do Itapemirim está disponível no link https://tinyurl.com/agendacachoeiro. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes.

O horário da sua entrevista poderá ser agendado por meio do link https://zcal.co/acessocidades/cachoeiro.

Caso os locais possuam elementos de acessibilidade, sugerimos inserir/adaptar o seguinte parágrafo: Ambos os locais de realização dos eventos são próximos a diversas paradas de ônibus, conta com bicicletário/paraciclo, e banheiros acessíveis.

Contamos com a sua participação!

Release para a mídia pré-evento

Mobilidade urbana de Cachoeiro de Itapemirim terá planejamento construído com participação popular

FNP vai contribuir no planejamento de intervenções de mobilidade na cidade visando a redução de desigualdades sociais, raciais e de gênero

Cachoeiro de Itapemirim vai sediar a primeira edição das atividades presenciais do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Entre os dias 13 e 16 de junho, a equipe técnica da associação de municípios estará no município propondo 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 de diagnósticos de acessibilidade 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 Cachoeiro de Itapemirim, em especial por mulheres, negros e regiões periféricas, esses levantamentos foram realizados de outubro de 2021 a fevereiro de 2022.

Uma oficina aberta intersetorial e participativa, será realizada no dia 15 de junho , das 9 às 17 horas, no Anfiteatro da EMEB Zilma Coelho Pinto - R. João Mota, 11 - Ferroviários, Cachoeiro de Itapemirim/ES. A programação completa pode ser encontrada no link https://tinyurl.com/agendacachoeiro.

O local é próximo da parada de ônibus XXX, conta com bicicletário/paraciclo, banheiros inclusivos e acessíveis, trocador e “espaço kids”. Será dada uma declaração de comparecimento a quem for e haverá transmissão simultânea online com tradução em libras no canal XXX do Youtube OU a gravação do evento será disponibilizada no canal XXX do Youtube com tradução em libras.

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:

ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

Organização:

CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad

anci

FNP FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS

Cofinanciador:

União Europeia