



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

Etapa qualitativa

Vitória da Conquista/BA



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 Vitória da Conquista/BA

Jackson Yoshiura | Secretário de Infraestrutura Urbana

Lucas Dias | Secretário de Mobilidade Urbana

Rafael Vinicius Meira Celino | Coordenador de Estudos e Projetos

Tiago Silveira Barros | Coordenador de Trânsito

Cristina de Mayrinck Salgado | Arquiteta e Urbanista na Secretaria de Infraestrutura 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. Entrevistas	6
1.1 Objetivos e metodologia	6
1.2 Passageiros(as) no transporte público	6
1.2.1 Recrutamento e seleção	6
1.2.2 Participantes	6
1.2.3 Roteiro	10
1.2.4 Destaques e principais resultados	10
1.3. Atores-chave	17
1.3.1 Recrutamento e seleção	17
1.3.2 Participantes	17
1.3.3 Roteiro	19
1.3.4 Realização	21
1.3.5 Destaques e principais resultados	21
2 Oficina intersetorial e participativa	42
2.1 Objetivos e metodologia	43
2.2 Recrutamento e seleção	44
2.3 Participantes	44
2.4 Roteiro	46
2.5 Realização	47
2.6 Destaques e principais resultados	48
Considerações finais	52
Referências	55
Apêndices	57
A - Roteiro base das entrevistas com passageiros(a)s	57
B - Ficha de participação	59
C - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	61
D - Roteiro base das entrevistas com atores-chave	62
E - Materiais de comunicação	70
F - Sistematização dos desafios apontados na oficina participativa	75
G - Sistematização das ações sugeridas na oficina participativa	77

Introdução

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

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

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

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

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

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

As análises apresentadas neste documento referem-se à etapa qualitativa do diagnóstico de Vitória da Conquista/BA, que se desenvolve em consonância com a etapa quantitativa realizada previamente. O objetivo aqui não foi apenas obter dados qualitativos referentes à acessibilidade e mobilidade com enfoques de classe, raça e gênero, mas também se configurar como ponto de articulação e diálogo entre poder público e sociedade civil. Assim, de maneira participativa, municípios e representantes da sociedade civil organizada puderam tecer críticas e dar sugestões e contribuições para a elaboração de políticas de mobilidade urbana que, entre outros objetivos, auxiliem a reduzir desigualdades.

As pesquisas em campo e atividades participativas na cidade de Vitória da Conquista/BA foram realizadas entre os dias 03 e 05 de julho de 2023. Tendo como objetivo fornecer suporte técnico à municipalidade com vistas à redução de desigualdades, foram realizadas **entrevistas com pessoas usuárias do sistema de transporte público coletivo** (ônibus) de Vitória da Conquista. Ainda, foram realizadas **entrevistas com pessoas-chave**, incluindo técnicas e técnicos de diferentes secretarias da administração municipal, membros de associações da sociedade civil e foi realizada uma **oficina intersetorial e participativa** para a discussão dos problemas vivenciados pela população de Vitória da Conquista 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) Entrevistas no terminal de transbordo; ii) Entrevistas com atores-chave; e iii) Oficina intersetorial e participativa; além desta introdução, considerações finais, referências e apêndices.

1. Entrevistas

1.1 Objetivos e metodologia

Na etapa qualitativa, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas, tanto com quem utiliza o transporte público coletivo, quanto por quem está envolvido direta ou indiretamente nas políticas de mobilidade e acessibilidade urbana (pessoas-chave do setor público e sociedade civil organizada). As entrevistas com passageiro(a)s tiveram por objetivo principal compreender como a qualidade do serviço prestado é percebida, dado que atributos como disponibilidade, segurança, entre outros, são percebidos de forma diferente a depender do grupo social. As entrevistas com pessoas-chave tiveram por objetivo principal captar a visão e diretrizes de mobilidade e acessibilidade, em especial no que tange à mitigação de desigualdades de classe, raça e gênero.

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, pesquisadoras nos temas acessibilidade e mobilidade com enfoques de gênero, raça/cor e classe, de forma a executar a atividade e posteriormente analisar os dados de maneira a contribuir com o plano de mobilidade urbana municipal.

1.2 Passageiros(as) no transporte público

1.2.1 Recrutamento e seleção

As entrevistas foram realizadas em 05/07/2023, no Terminal da Lauro de Freitas - Estação de Transbordo Herzem Gusmão Pereira no horário de pico tarde/noite (entre 17h00 e 19h30). A seleção de respondentes foi feita pelas pesquisadoras, em campo, de acordo com as seguintes diretrizes:

- (i) permanecer no máximo 30 minutos falando com pessoas da mesma linha;
- (ii) priorizar mulheres, pessoas negras, pessoas com deficiência, pessoas idosas e com crianças, e
- (iii) manter o tempo de entrevistas individual em até 5 minutos.

1.2.2 Participantes

Foram entrevistadas 37 pessoas que aguardavam para embarcar em 16 linhas diferentes (ver Tabela 01) e que eram residentes de 17 diferentes bairros de Vitória da Conquista/BA (ver Tabela 02). Ressalta-se que não é objetivo pormenorizar as análises por linha ou bairro, visto que a

amostragem não é representativa destas unidades de análise, mas captar impressões gerais do público usuário do transporte público. 78,4% dos respondentes declarou ter chegado no terminal de ônibus e 21,6% a pé, um indicativo evidente de que trata-se de um terminal de transbordo.

Tabela 01: Quantidade de pessoas entrevistadas por linha de ônibus

Linha de ônibus	Quantidade de pessoas entrevistadas
D41 – NOVA CIDADE X ATACADÃO	4
R01 – VILAS SERRANAS x CENTRO	1
R02 – CIDADE MARAVILHOSA x CENTRO	1
R07 – NOVA CIDADE x CENTRO	2
R08 – HENRIQUETA PRATES x CENTRO	1
R13 – GUARANI x CENTRO	1
R15 – MORADA REAL x CENTRO	5
R18 – BOA VISTA x CENTRO	3
R19a – RODOVIÁRIA x CENTRO (via SANTA HELENA)	1
R20 – CIDADE MODELO x CENTRO	1
R22 – MORADA DOS PÁSSAROS x CENTRO	4
R23 – VILA AMÉRICA x CENTRO	4
R24 – CRUZEIRO x CENTRO	1
R25 – MIRO CAIRO X CENTRO	1
R26 – CHÁCARAS GUARANI x CENTRO	1
R62 – ALTO MARON x CENTRO	1
Não informou	5
Total	37

Fonte: elaboração própria.

Tabela 02: Quantidade de pessoas entrevistadas por bairro de moradia

Bairro de moradia	Quantidade de pessoas entrevistadas
Espírito Santo	4
Ayrton Senna	3
Boa Vista	3
Jurema	3
São Pedro	3
Alto Maron	2
Brasil	2
Cruzeiro	2
Guarani	2
Zona Rural	2
Bateias	1
Felícia	1
Lagoa das Flores	1
Patagônia	1
Primavera	1
Recreio	1
Zabelê	1
Não informou	4
Total	37

Fonte: elaboração própria.

O perfil médio de respondentes caracterizou-se por ser principalmente de mulheres (83,8%), pessoas negras (83,8%), com pelo menos 1 filho(a) (51,4%), com idade média de 35,2 anos e com pelo menos ensino médio completo (51,4%). As Tabelas 03 e 04 trazem mais detalhes do perfil da amostra pesquisada em relação a gênero, raça/cor e quantidade de filhos e o Gráfico 01 traz mais detalhes da distribuição segundo o grau de instrução.

Tabela 03: Distribuição de respondentes por gênero e raça/cor

Gênero Raça/cor	Amarela	Branca	Indígena	Parda	Preta	Total
Homem	-	-	-	3	3	6
Mulher	2	3	1	15	10	31
Total	2	3	1	18	13	37

Fonte: elaboração própria.

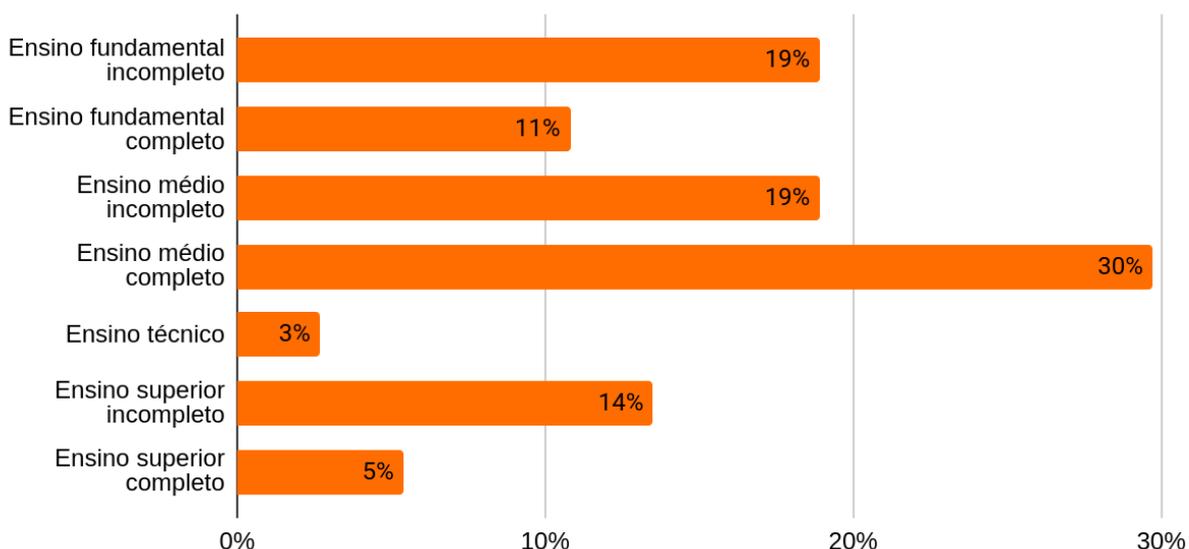
Tabela 04: Distribuição de respondentes por quantidade de filho(a)(s)

Quantidade de filho(a)(s)	Total	%
Nenhum	18	48,6
1	6	16,2
2	5	13,5
3 ou mais	8	21,6
Total	37	100

Fonte: elaboração própria.

Em relação à distribuição de gênero, esta pesquisa abordou mais mulheres (83,8%) e do que na população no geral (51,8%). Também estão mais representadas nesta pesquisa as pessoas amarelas (5,4%), indígenas (2,7%), pardas (48,6%) e pretas (35,1%) do que a população em geral, segundo o censo do IBGE (2010). Ressalta-se que a sub-representação de homens e de pessoas brancas era esperada dada a prioridade dada a mulheres e pessoas negras na realização das entrevistas. Ainda que também tenha-se buscado priorizar pessoas com deficiência, apenas uma pessoa entrevistada era PCD.

Gráfico 01: Distribuição de respondentes por grau de instrução



Fonte: elaboração própria.

1.2.3 Roteiro

O roteiro, apresentado na íntegra no Apêndice A, foi estruturado em duas partes. A primeira é um bloco de caracterização de perfil. A segunda parte é voltada a captar as vivências de quem usa o transporte público por ônibus, ou seja, tratam-se de questões feitas aos(as) passageiros(as) que buscam registrar suas percepções e sensações em relação à facilidade de acesso ao ponto, padrões de deslocamentos, tarifa, segurança no ponto e no veículo, além de dificuldades e problemas percebido no transporte público coletivo.

1.2.4 Destaques e principais resultados

Ao serem perguntados sobre a **facilidade em se chegar até o ponto de ônibus**, metade das pessoas que chegam a pé indicou ter facilidade de acesso, e a maioria indica ser próximo e seguro, principalmente devido ao movimento. Houve quem apontasse que uma pessoa com cadeiras de rodas teria dificuldade de acesso. Já para quem acessa de ônibus, mesmo quem indicou facilidade de acesso apontou problemas como:

- falta frequência dos ônibus, o que eleva o tempo de espera;
- sensação de insegurança, agravada pela falta de iluminação;
- pontos distantes, indicando falta de cobertura da rede;
- falta de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida;
- problema com integração;
- custo elevado da tarifa.

“Tem poucos ônibus da linha circulando, às vezes espero mais de 40 minutos para pegar o ônibus pra poder vir trabalhar.”

“Eu teria que sair do trabalho até um pouco mais tarde. Eu não estou nem cumprindo, de uma certa forma, a carga horária devido à dificuldade de pegar ônibus no meu devido horário. Por demorar muito, esse é um local muito perigoso. Principalmente depois das 18 horas. Tem risco de assalto. Por dois segundos eu não fui assaltada há uns dias atrás.”

“Seria bom se botasse o ônibus dentro do bairro, nas ruas que a gente mora, só que passa na principal.”

“Demora muito. É de hora em hora, e não faz integração. Então, assim, é bem tumultuado nessa questão de ônibus e da questão também das passagens, que a gente gasta demais.”

Ainda que as atividades produtivas (trabalho formal ou informal) sejam as responsáveis pela maior parte dos deslocamentos cotidianos, uma parcela relevante das viagens deve-se à mobilidade do cuidado (de Madariaga, 2016; Montoya-Robledo et al, 2020; Ravensbergen et al, 2023), que recai muito mais frequentemente como responsabilidade de mulheres do que de homens, por conta de expectativas socialmente conformadas em relação aos papéis de gênero.

Na amostra entrevistada, pouco menos de um terço das mulheres indicaram deslocar-se

cotidianamente acompanhando alguém (filho(a), mãe, avós, sobrinho(a), etc.) a atividades como escola, médico, compras, entre outras. Outra parte das mulheres indicou que essa tarefa de acompanhar, em especial, crianças, é delegada a outra mulher, seja mediante remuneração ou não. Nenhum homem entrevistado indicou fazer esse tipo de deslocamento.

“Quando minha filha era mais nova era muito difícil. (...) Quando ia trabalhar pedia pra minha mãe levar ela pra mim. Escola eu tinha que pagar, aí todo mês era 50 reais [pelo transporte]. Fazia falta o dinheiro.”

“Não pego mais tanto ônibus com ele por conta de um caso que aconteceu dentro do ônibus. A passageira tava revoltada com o motorista porque deu a mão e ele não parou, daí ela acabou discutindo com ele. (...) Ele (motorista) começou a ficar nervoso e meu filho a ficar com medo. Meu filho queria que a gente descesse na rua.”

Em relação aos deslocamentos frequentes, de quem contou um pouco mais sobre a rotina no transporte público, a maioria das pessoas entrevistadas se desloca de ônibus, para fins de trabalho ou estudo. Motivos de viagem como saúde e assuntos pessoais (pagar contas, ir à academia) também foram citados. A maioria de quem indicou usar ônibus frequentemente utiliza 3 ou mais ônibus - mostrando o quanto a integração pode ser chave no acesso às oportunidades em Vitória da Conquista.

“Pego de manhã cedo o R18 pra levar ele na escola, o ponto mais próximo é mais de um km da minha casa, ele é autista, preciso andar todo dia com ele. Ando até o ponto de ônibus que está sempre lotado, porque o ônibus só passa de uma em uma hora, então tá sempre abarrotado de gente. Pego 5 ônibus por dia.”

“Pela manhã o horário que vou pro trabalho não tem ônibus, então pego uma van pra poder chegar ao centro. Pela tarde consigo pegar, umas 18h.”

“Quando pego [ônibus] pra ir pra faculdade demora um pouco. Tenho os horários que baixo da prefeitura, mas nem sempre segue os horários. E tem o aplicativo Citamobi, mas prefiro não usar.”

Em relação aos **deslocamentos ocasionais, os principais motivos de viagem foram compras (feira, mercado, etc.) e saúde (médico, hospital, etc.). O modo mais citado foi o ônibus**, seguido de carro por aplicativo. Entre os principais critérios de decisão do modo estão:

- disponibilidade financeira;
- tempo e (de espera e de viagem);
- distância.

O modo a pé foi frequentemente associado a curtas distâncias e/ou restrições financeiras. E o carro por aplicativo costuma ser preferido quando há como custear porque há a percepção de que oferece uma ou mais das qualidades a seguir: mais conforto, mais pontualidade, menos lotação, maior confiabilidade e flexibilidade de horário.

“De ônibus ou a pé, dependendo da distância.”

“”[Vou] De Uber, é impossível ir de ônibus [ao médico]. É inviável ir de ônibus, tem que adiantar 1h a mais ou 1h30 a mais. O ônibus atrasa, quebra.”

“Eu não vou de ônibus porque a minha avó já é idosa (...) A maior dificuldade de ir de ônibus acho que é mesmo a questão do assento, que tem horas que as pessoas não cedem o lugar e tal. A gente tem que ficar incomodando, pedindo.”

“Dependendo da localidade, que preciso pegar dois ônibus ou mais, pego logo o Uber que é mais em conta pra mim.”

Ao serem perguntadas se gostariam de usar outro modo de transporte (que não o ônibus), a maioria das pessoas entrevistadas respondeu positivamente, sendo os transportes individuais os desejados pela imensa maioria. As principais vantagens do transporte individual apontadas foram a flexibilidade de horário e possibilidade de serviço porta a porta. A **bicicleta é efetivamente utilizada por poucas pessoas entrevistadas, sendo que a principal barreira indicada para o não uso é a falta de infraestrutura que ofereça segurança**. Entre os modos coletivos apareceu a van, bastante associada à oferta em janelas de horário que os ônibus convencionais não cobrem e o metrô, por influência de quem já viveu em outra cidade que tinha este meio de deslocamento.

Ao serem perguntadas se o transporte público é bom e quais seriam os eventuais problemas, cerca de metade não se manifestou. De quem se manifestou, **as principais queixas giraram em torno da falta de oferta de ônibus em frequência e horários satisfatórios e falta de qualidade dos veículos** (ver Figuras 01 e 02).

“Você tem que pegar um [ônibus] anterior. Aí você fica horas esperando o lugar que você trabalha abrir, porque é melhor do que você chegar atrasado porque o ônibus só vai ter horas depois.”

“Dependendo do horário, o ônibus demora muito nesses lugares, Maravilhosa, Urbis VI. Eles esquecem que tem mercado, eu trabalho em mercado e não tem ônibus aos finais de semana. Preciso pagar um uber pra trabalhar no fim de semana porque não posso ficar esperando 3h - 4h por um ônibus. (...) São 200 colaboradores e a gente precisa pegar dois transportes e ir caminhando. Teve vários assaltos lá, é bastante perigoso.”

As entrevistas aprofundaram-se um pouco mais nas questões sobre segurança e custo, pois sabe-se que são barreiras no acesso à cidade como um todo, e no transporte público, em particular. Os principais medos são relativos à segurança pública e relacionam-se com riscos de roubo, furto e estupro. De quem indicou não se sentir seguro(a) no ponto os principais motivos elencados foram:

- falta de iluminação;
- falta de pessoas ao redor;
- falta de policiamento;
- falta de infraestrutura adequada no ponto;
- desconhecimento do território (por exemplo, sentir-se seguro(a) próximo de casa ou no bairro em que mora mas não fora desse contexto).

“Porque onde para é só mato ao redor, é muito escuro.”

“É um descaso, a placa do ponto é grudada num poste, não tem segurança nenhuma.”

“Eu tenho que ir 2 quarteirões distante da minha casa, e eu tenho que sair correndo porque não tem mais ninguém na rua, e é super perigoso.”

“Aqui no terminal, nesse horário sim, porque tem bastante gente. Mais tarde da noite não, não tem policiamento.”

“Tem um ponto após o IFBA que tem a guarita e é arrumado, mas já fiquei uma vez e foi horrível. (...) O ônibus demorava e não me sentia segura, porque não tinha ninguém. Tinha uma pracinha atrás e eu não tinha visibilidade da praça, então não me senti segura. Me senti vulnerável, não só pra roubo, mas por outras questões... por ser mulher. Tinha alguns meninos passando na praça, então, eu não tinha visibilidade se estavam chegando perto. E se chegassem o que eu faria? Sairia correndo pra quem?”

Já dentro do veículo a sensação de segurança parece ser maior do que no ponto, mas os principais medos relatados são relativos à segurança pessoal e viária, que relacionam-se com riscos de assédio / importunação sexual, furto, roubo, homicídio, acidentes no interior do veículo e sinistro de trânsito. De quem indicou não se sentir seguro(a) no ônibus os principais motivos elencados foram:

- lotação excessiva dos veículos;
- conduta indevida de passageiros;
- condições precárias da frota de ônibus;
- condições inseguras da infraestrutura viária.

“Eu acho, e também eu acho desconfortável, esse negócio de tipo, eles deixam encher. E aí às vezes as pessoas estão bem perto de você, às vezes estão na malícia, sabe? Encostam em você assim, você não pode falar nada, né? Porque está apertado... Dá até medo de ficar de costa, nem tanto de roubar, mas da maldade.”

“Aquela coisa do fundo de ter que sentar do lado de todo mundo. Pode sentar um homem do seu lado, outro do outro, aí a gente apavora, sabe? Eu não sento lá.”

“Em Conquista, sim, na Zona Rural, não. O ônibus quebra muito, tem muita ladeira, às vezes a gente tem medo de perder o freio na ladeira. Eu mesma dentro do carro, já perdeu o freio na descida da ladeira. A gente não morreu porque Deus teve misericórdia.”

“... a parte perto da Av. Renata tem um buraco que corre risco de acidente, de o ônibus cair, e a prefeitura não liga pra isso.”

Em relação à tarifa, todas as pessoas entrevistadas que eram estudantes indicaram usar o cartão escolar, cuja tarifa é R\$1,90 (metade do valor da tarifa vigente, de R\$3,80). A maioria destas pessoas avaliaram este valor como adequado, bem como as pessoas que gozam de algum tipo de gratuidade. Apesar de não representativo de todas as pessoas usuárias do transporte público coletivo, somente 30% das pessoas que indicaram usar o transporte público para trabalhar (a maioria dos deslocamentos) disseram contar com Vale Transporte ou algum custeio da tarifa por parte do(a) empregador(a). Esse índice tem aderência ao índice nacional de 37% da força de trabalho com emprego formal, segundo a PNAD contínua do 2º trimestre de 2023 (IBGE, 2023). **A maioria deste grupo e de quem paga tarifa cheia indicaram achar a tarifa cara, em especial considerando as distâncias (não tão grandes) percorridas, a qualidade do serviço ofertado e problemas com a integração.**

“Tenho tarifa estudante, então sai um valor bom. Nas férias [pagando] integral, então sai um preço salgado.”

“Eu recebo do meu patrão uma ajuda de custo, mas tenho que complementar.”

“3,80 é um valor alto e nem sempre integra. Mesmo que eu use o vale da empresa, pode acabar antes do previsto. Se pegar um ônibus que não integra, mas deveria integrar, cobra duas passagens.”

“Acho o preço excessivo, os bairros não são tão longe pra ta cobrando esse valor. Deveria rever o valor.”

“Acho super cara pelo transporte que não é de qualidade. Passo muito tempo esperando o ônibus, quando ele vem quebra, fora a qualidade do ônibus, dos assentos. Até a questão de passar na catraca, não faz a leitura, nem sempre faz a integração.”

“A tarifa da Zona Rural é 9,00 pra ir e 9,00 pra voltar. (...) A tarifa de 9,00 é cara, gostaria que pagasse pelo menos o mesmo valor que paga dentro de Conquista.”

A maioria das pessoas indicou fazer alguma atividade por causa do preço da tarifa, como por exemplo, trabalhar, comparecer à escola, ir a um serviço de saúde ou desfrutar de algum lazer em Vitória da Conquista. **Isso significa que o valor da tarifa de ônibus cobrada é, portanto, barreira de acesso ao transporte público. Ressalta-se que a situação de exclusão é ainda mais grave quando se trata de pessoas da zona rural**, que dispõem de menos serviços públicos e pagam mais pelo transporte para acessar a zona urbana.

“Já perdi trabalho porque às vezes não compensa vir aqui e pagar 9,00 pra ir e 9,00 pra voltar. Já perdi trabalho, perdi exame porque perdi o ônibus [que só passa 3 vezes ao dia] e não tinha dinheiro pra pagar o frete pra trazer aqui, porque o frete de lá até aqui a gente paga 180,00.”

“Só tinha transporte de trabalho, mas não posso usar pra ir pra faculdade. Se acabasse eu teria que pagar do meu cartão, então de certa forma deixei de ir pra faculdade porque não tinha dinheiro pra colocar e não pode passar cartão de crédito.”

“Porque se você tira 3,80 pra ir fazer um passeio de livre vontade, aí já vai deixar de tá comprando uma coisa pra dentro de sua própria casa.”

“Se tiver pouco dinheiro pra ir trabalhar, você vai usar o dinheiro pra ir trabalhar, né. Não pra comprar pão pros filhos. Se não, você vai comprar o pão e vai vir, como, trabalhar?”

“Acho super cara pelo transporte que não é de qualidade. Passo muito tempo esperando o ônibus, quando ele vem quebra, fora a qualidade do ônibus, dos assentos. Até a questão de passar na catraca, não faz a leitura, nem sempre faz a integração.”

1.3. Atores-chave

1.3.1 Recrutamento e seleção

A escolha das pessoas a serem entrevistadas foi feita pelas pesquisadoras, em conjunto com a Prefeitura de Vitória da Conquista/BA, 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 Vitória da Conquista/BA por meio da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana (SEINFRA) 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.

1.3.2 Participantes

Ao todo, foram 12 pessoas entrevistadas, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público, representante da Associação das Empresas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Vitória da Conquista (ATUV), membros de conselhos formais, pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros. A maioria (58%) das pessoas entrevistadas são homens, uma proporção um pouco superior à da distribuição populacional masculina de Vitória da Conquista/BA, (48,2%) (IBGE, 2010).

Técnicos e gestores do poder público municipal são a maioria das pessoas entrevistadas (75%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (25%). 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 05. 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 05: Distribuição das pessoas entrevistadas pela organização representada.

	Mulheres	Homens	Pessoas brancas	Pessoas negras
Prefeitura Municipal	3	6	4	4
Governo do Estado	-	-	-	-
Legislativo Municipal	-	-	-	-
Associação ou organização da sociedade civil	2	-	-	2
Entidade ou órgão de representação	-	1	1	-
Universidade ou instituto de pesquisa	-	-	-	-
Empresa privada	-	-	-	-
Conselho municipal	-	1	-	1
Cidadã autônoma ou cidadão autônomo	-	-	-	-
Total	5	8	5	7

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) - Coordenações de Transportes e de Trânsito
- Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana (SEINFRA)
- Secretaria de Desenvolvimento Social (SEMDES)- Coordenações de Planejamento e Vigilância Socioassistencial; de Políticas para Mulheres; de Promoção da Igualdade Racial e de Políticas de Promoção da Cidadania e Direitos de LGBT
- Secretaria do Meio Ambiente - Núcleo ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- ATUV - Associação das Empresas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Vitória da Conquista
- Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência
- ACONDEF - Associação Conquistense do Deficiente Físico
- ACIDE - Associação Conquistense de Inclusão do Deficiente

Em relação à raça, 33% das pessoas entrevistadas se autodeclararam brancas, 58% negras (pretas ou pardas) e 8% amarelas (ver Tabela 06). O percentual de pessoas brancas converge para dados populacionais gerais do município, com 32,5% segundo o censo demográfico do IBGE de 2010. O percentual de pessoas negras fica abaixo dos dados populacionais gerais do município: 67% (IBGE, 2010). Já o percentual de pessoas amarelas é superior ao populacional (0,5%), mas ressalva-se que a amostra é muito pequena, logo, cada pessoa representa uma grande proporção. Não foram entrevistadas pessoas autodeclaradas trans, não-binárias ou indígenas. No que tange à orientação sexual das pessoas entrevistadas, 83% se declararam heterossexuais e 17%, homossexuais.

Tabela 06: Distribuição das pessoas entrevistadas por gênero e raça/cor

	Preta	Parda	Branca	Amarela	Total
Mulher cis	-	3	2	-	5
Homem cis	2	2	2	1	7
Prefiro não responder	-	-	-	-	0
Total	2	5	4	1	12

Fonte: elaboração própria.

A totalidade das pessoas entrevistadas têm acesso ao ensino médio completo, sendo que 92% já iniciaram o ensino superior e 67% o concluíram. Há, portanto, um viés na amostra das pessoas entrevistadas se comparada à população de Vitória da Conquista/BA. 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 estão em cargos que demandam maiores níveis de escolaridade.

1.3.3 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.

Fonte: Elaboração própria

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

Eixo	Foco das perguntas
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.

Fonte: Elaboração própria

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

Eixo	Foco das perguntas
8. Vivências	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">- qual(is) o(s) principal(is) problema(s) de mobilidade na cidade; e- o que o/a faria se sentir mais feliz na cidade.

Fonte: Elaboração própria

1.3.4 Realização

As entrevistas foram realizadas no dia 04 de julho de 2023 no centro de inovação Hub Conquista¹ de forma concomitante por 2 pesquisadoras do Projeto AcessoCidades.

Figura 03: Entrevista com José Mário Barbosa Santos, Coordenador de Direitos Humanos e LGBT



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

1.3.5 Destaques e principais resultados

1.3.5.1 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: atender à demanda da população, priorizar a fluidez no transporte de massa, priorizar o pedestre, promover a inclusão e a acessibilidade, respeitar a realidade e a territorialidade locais e construir cidades seguras. A depender da secretaria, as visões são

¹ Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090

bastante fragmentadas, mas não contraditórias, e sem que haja uma visão estratégica norteadora. Isso evidencia a relevância que pode ter um Plano de Mobilidade Urbana no alinhamento de visões, não apenas dentro dos setores governamentais, mas com a população também. As coordenações de políticas mais transversais, ligadas à SEMDES, trazem visões mais integradoras e também um pouco de autocrítica ao indicar (i) a percepção de que a mobilidade urbana vem sendo historicamente concebida sob a ótica masculina e (ii) aspectos de comunicação, transparência e controle social a serem melhorados.

“O transporte público enfrenta uma situação peculiar: a política com o transporte e não política para o transporte público. Mas o excesso de carros num lugar onerará todo o sistema, e para aqueles que menos podem [pagar].”

“E a questão dos transportes são bem recorrentes: é ônibus que não passa, é estrada (principalmente na zona rural,) que é ruim, é estrada que, se chove, ninguém sai e ninguém entra, é buraco em estrada de terra (...) talvez a gente precise alargar mais essa visão e começar a dar um olhar maior, porque às vezes o transporte também influencia na questão social.”

Houve consenso das pessoas da sociedade civil organizada entrevistadas ao apontar que **a cidade é inacessível enquanto rede de mobilidade**, em especial as calçadas: há trechos acessíveis, mas são raros os caminhos completamente acessíveis de ponta a ponta, e menos ainda com alternativas de rota. E ainda que se reconheça algum esforço do poder público, até o momento, este mostrou-se insuficiente para superar as barreiras de infraestrutura existentes, por exemplo, ao garantir passeios públicos com rampas adequadas e pisos táteis em todas as ruas. Também há uma ciência, tanto do poder público quanto da sociedade civil, das dificuldades enfrentadas por PCDs para se deslocarem pelo município e o reconhecimento das limitações do transporte público na efetivação do direito à cidade para esse público.

“Nosso transporte público é muito criticado, mas nossa frota é 100% acessível. Mas o carro já na primeira viagem pode enguiçar o elevador - e a culpa fica com o transporte público, mas o problema no fundo era a calçada.”

“(...) locais onde temos calçadas muito estreitas fizemos sinalização tirando vagas de estacionamento e ampliando as calçadas, mesmo que de maneira provisória, visando segurança e conforto.”

Figura 04 Piso tátil e rampa de acesso à calçada sem continuidade com faixa de travessia de pedestres na via



Fonte: Acesso Cidades

Figura 05: Pintura em leito carroçável com balizadores para garantir algum espaço para o tráfego de pedestres



Fonte: Acesso Cidades

Em relação à **infraestrutura para mobilidade ativa**, vale resgatar que o Plano Diretor Municipal² em seu artigo 49, traz diretrizes para a construção de calçadas como: “a coibição de desníveis dos passeios em patamares que impeçam o livre trânsito de pedestres e cadeiras de rodas”, “a construção de rampas para travessia das vias” e a “implantação de pisos táteis”. Em relação à infraestrutura cicloviária, mesmo com menos de 18% da população com acesso num raio de 300 metros, parte do setor público tem a percepção de que há “uma malha extensa” instalada. Ainda assim, há o reconhecimento de que a existência de infraestrutura cicloviária é especialmente relevante para a população mais pobre, que tende a utilizar mais a bicicleta como meio de transporte, uma vez que outras alternativas de deslocamento como automóvel, motocicleta e até mesmo transporte público podem representar barreiras financeiras de acesso. Em termos concretos, isso se dá com a Prefeitura solicitando infraestrutura cicloviária como contrapartida de grandes empreendimentos imobiliários. Também foram apontadas dificuldades em conseguir financiamento para projetos específicos que promovam a mobilidade ativa.

Em relação à **infraestrutura viária**, não foram mencionados planos ou estudos que deem diretrizes, mas sim projetos pontuais. Foram mencionados como objetivos das melhorias viárias: proporcionar melhor circulação de pedestres, otimizar calçadas visando acessibilidade, promover o

² O Plano Diretor do Município de Vitória da Conquista/BA (Lei nº 1385/2006) está disponível em: https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_1385_06_Plano-Diretor-Urbano1.pdf

uso da bicicleta e integrar modais. Melhoria de fluidez e mitigação do impacto de sinistros de trânsito claramente são critérios de priorização de ações no cotidiano da gestão do tráfego. No sentido de assegurar fluidez, mapeou-se a necessidade de adequações viárias, por exemplo, de ruas no centro, cuja conformação dificulta o tráfego de veículos grandes como ônibus. O asfaltamento ainda tem um papel muito relevante e visível entre as obras públicas e historicamente recebe prioridade frente a outros investimentos, não apenas em Vitória da Conquista como na maioria dos municípios brasileiros. Mas como o Plano Diretor Municipal³, em seu artigo 4º, indica como princípio que deve-se dar “prioridade ao transporte coletivo público” é interessante que isso seja considerado no momento de priorização de investimentos e ações em obras de infraestrutura viária.

“No primeiro momento, quando pensamos em infraestrutura viária, vem a questão que é vinculada ao orçamento que nós temos e o que a gente pode fazer com aquilo. Em muitos dos momentos, é priorizado, de fato, o pavimento asfáltico. E, nesse momento, em segundo plano, a acessibilidade.”

Nota-se uma **preocupação em atender à demanda**, em especial pela Associação das Empresas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Vitória da Conquista (ATUV), mas sempre seguindo os indicadores de eficiência operacional e financeira do sistema de transporte coletivo público.

“Seguimos os desejos dos nossos passageiros (...) Temos estudos de índice de passageiros por km. Se eles quiserem 10 horários mas só for viável 3 horários, serão 3 horários.”

Não foi diagnosticado o **uso de dados de acesso às oportunidades no planejamento** do transporte e nem das políticas setoriais e, da mesma forma, não se percebeu a adoção de paradigmas do **desenvolvimento orientado ao transporte** (TOD)⁴. Por fim, o desenho urbano e a disponibilização de infraestrutura como **indutor de demanda** de transporte e de desenvolvimento ainda não é um paradigma completamente incorporado pelas equipes técnicas. Estes pontos podem ser trabalhados no Plano de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista, a ser elaborado em breve.

“Um dos principais pontos é a análise de fluxo de ciclistas: não adianta colocar ciclovia onde não tem fluxo.”

1.3.5.2 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.

³ O Plano Diretor do Município de Vitória da Conquista/BA está disponível em:

https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_1385_06_Plano-Diretor-Urbano1.pdf

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

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 raça/cor. Quem indicou ser necessária a abordagem, apontou questões ligadas ao território: população negra mais concentrada em áreas distantes do centro. Quem indicou não ser necessário este olhar, atribuiu à pluralidade da cidade a ausência deste tipo de conflito.	A maioria concorda que a abordagem de gênero é necessária, principalmente por reconhecer que há especificidades relativas à segurança e ao desenvolvimento social. Quem discorda e indica como desnecessário esse recorte específico, justifica que é preciso assegurar direitos para todos, para a “figura humana”.	A maioria concorda que a abordagem de classe é necessária porque é preciso dar melhores condições para a população que mora mais afastada do centro, de forma a dar acesso a trabalho e escolas, por meio do transporte público, ciclovias e calçadas acessíveis.
Setor público - demais secretarias e órgãos	Sim, houve consenso de que a perspectiva de raça/cor é necessária. Entre os motivos apontados estão: “débito histórico”, “racismo estrutural” e uma concentração da população negra na periferia, com menos acesso às oportunidades.	Sim, houve consenso de que a perspectiva de gênero é necessária porque as mulheres e população LGBT são grupos mais vulneráveis e precisam de proteção contra preconceito e outras violências, como agressões físicas e morais, incluindo assédio sexual.	Sim, houve consenso de que a perspectiva de classe é necessária porque o Brasil é muito desigual e a população de menor renda é mais vulnerável, mas também reconhecendo que “as vulnerabilidades estão para além da renda”.
Sociedade civil organizada - associação ou membros de conselhos	Sim, houve consenso de que a perspectiva de raça/cor é necessária, principalmente para que se combata o racismo e o preconceito.	Sim, houve consenso de que a perspectiva de gênero é necessária por reconhecer que a “sociedade é machista e patriarcal” e que, portanto, medidas formais de combate e correção de desigualdades são necessárias.	Sim, houve consenso de que a abordagem de classe é necessária porque há um reconhecimento geral de que a desigualdade socioeconômica existe e que quem tem menos renda depende mais das políticas públicas.

Fonte: Elaboração própria

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 Vitória da Conquista/BA.

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 que alguns conseguem apontar concretamente como incorporar essa visão de maneira específica em programas, projetos e ações - em geral, levando algumas infraestruturas para determinados territórios. Além disso, foi elencada como **necessária a promoção de campanhas de conscientização da população no transporte público e políticas públicas de segurança que visem o combate ao racismo.**

“Se implanto a ciclovía ou via de acesso a uma zona quilombola, estou facilitando o acesso daquela população à educação, por exemplo.”

“Há uma estigmatização: se você for à noite pro ponto e tiver uma pessoa negra, ela pode sofrer preconceito.”

“Fazem palestras em nome de conscientizar, mas fazem para pessoas negras e não para todo mundo. É preciso trabalhar a conscientização das pessoas brancas.”

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**⁵, contudo, sem que se reconheça e nomeie estes fenômenos e ainda 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 que atua diretamente com a mobilidade, mesmo quem considera a abordagem importante não enxerga a cor da pele como fator que gere mais ou menos insegurança na mobilidade. Já quem é do setor público de áreas ligadas à assistência e ao desenvolvimento social, ou entes da sociedade civil organizada, chegam a reconhecer situações de insegurança ligadas à raça/cor.

“As áreas nobres são mais perigosas para pessoas não-brancas: uma pessoa não branca num ponto de ônibus pode ser vista como ladrão.”

⁵ 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.

“Acredito que há desigualdade pela questão do acesso: seja pela distância dos pontos ou frequência dos ônibus. Há um filtro de raça/cor, há um filtro geográfico na cidade... Percebe-se que negros e pardos estão em zonas bem menos servidas de transporte.”

Diversos atores relataram **racismo institucional**⁶, especialmente por parte das forças de segurança pública, cuja perversidade mora na forma com que captura as maneiras pelas quais as sociedades (inteira ou parte) são afetadas pelo racismo muito tempo depois dos indivíduos racistas terem desaparecido (Cashmore, 2000). Várias pessoas entrevistadas também relataram ocorrências de intolerância religiosa, em intersecção com aspectos étnico-raciais, marcadas por forte subnotificação de registro.

“Nas abordagens policiais em ônibus o negro é sempre o suspeito - a abordagem não deve ser feita em base de estereótipos e sim em indícios.”

“Eu acho que a polícia militar é extremamente preconceituosa com essa questão de raça. A polícia julga pelo porte físico, aparência, a roupa que está vestido e cor da pele (...) ela [pessoa negra] vai ser abordada e abordada de forma meio que violenta. Já vi alguns casos de pessoas levarem tapas na cara, esse tipo de coisa. Uma medida que pode melhorar um pouco é colocar a câmera nas fardas da polícia militar.”

“Tem muitos casos de intolerância religiosa, as pessoas entram e quebram [as coisas em terreiros de matriz africana]. (...) Sofremos de problema de subnotificação: as pessoas por medo ou falta de conhecimento acabam não denunciando. Precisamos que os dados cheguem - seria bom uma campanha, junto com a coordenação e colocasse também nos ônibus.”

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 impessoalidade⁷ - 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. Ainda que sem consenso, é frequente a identificação de maior vulnerabilidade tanto de mulheres quanto da população LGBTQIAPN+ em função de local (principalmente periferias) e horário (noturno) e, por conseguinte, iluminação

⁶ Racismo institucional é um termo definido em 1967 pelos ativistas Stokely Carmichael e Charles Hamilton para especificar como se manifesta o racismo nas estruturas de organização da sociedade e nas suas instituições. Para os autores, “trata-se da falha coletiva de uma organização em prover um serviço apropriado e profissional às pessoas por causa de sua cor, cultura ou origem étnica”.

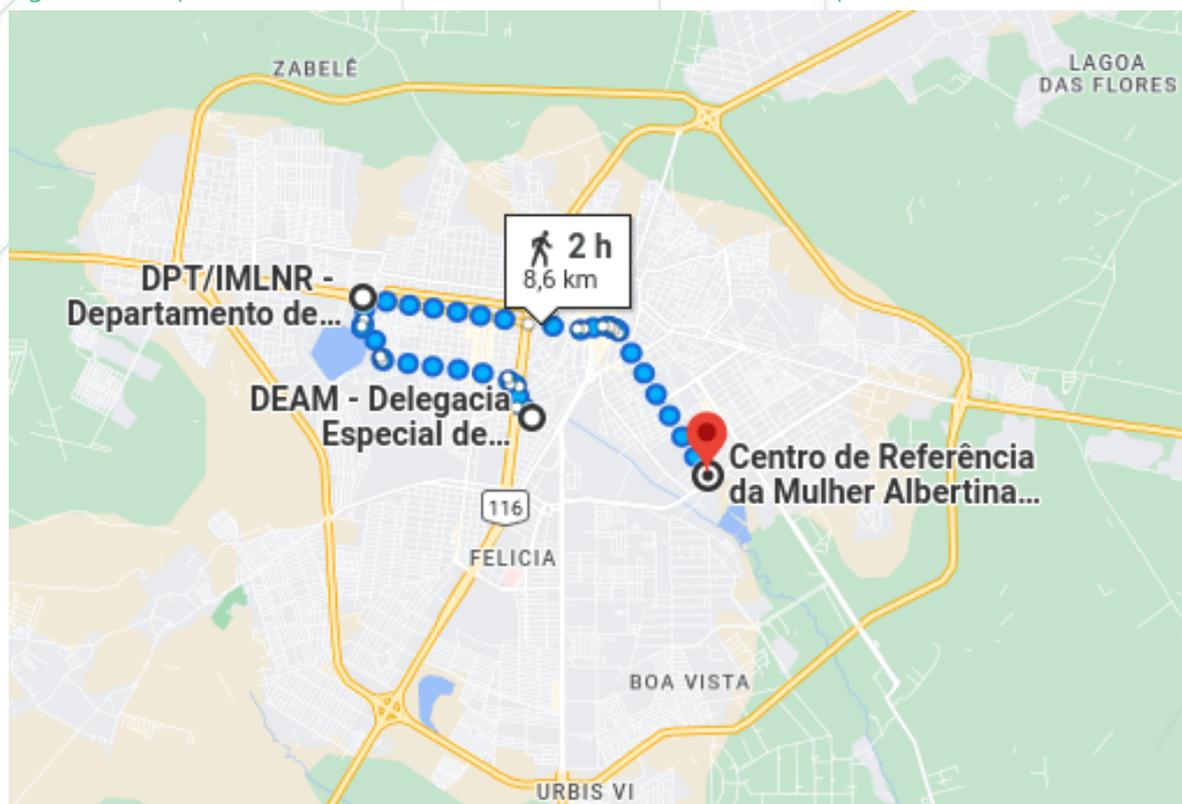
⁷ O princípio da impessoalidade assegura que a administração pública deve atender a todos os cidadãos e cidadãs, sem qualquer tipo de privilégio ou discriminação, o que é reforçado pelo artigo 5º da Constituição Federal de 1988 determina que “todos são iguais perante a lei”.

pública e melhoria de infraestrutura aparecem como medidas de segurança desejadas por usuários(as). 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.

“Existe a questão do assédio (...) Por que quando uma mulher é agredida a gente se comove, mas um LGBT a gente ri? No ônibus eles/as estão vulneráveis também, e dependendo do local onde mora, vai demorar mais de uma hora esperando. Então, muita coisa pode acontecer nesse trajeto, do ponto de ônibus até em casa. A depender da orientação [sexual] e do gênero (...) e se for uma mulher trans... já teve casos de violência: e não é só no ônibus, é do ônibus até em casa.”

Cabe destacar que **a rede de transporte público não atende adequadamente uma mulher vítima de violência** (dentro do transporte público ou não) que deseje fazer uma denúncia em Vitória da Conquista. Ao ser vítima de violência doméstica ou qualquer outro tipo de violência, se uma mulher procurar a delegacia de mulher (no bairro Jurema), for fazer exame de corpo de delito (Av. Brumado, Ibirapuera) e buscar o apoio no Centro de Referência da Mulher Albertina Vasconcelos (Candeias) tem um trajeto mínimo de 8,6km (a pé) a ser percorrido e não há linhas diretas que liguem esses serviços (ver Mapa 01).

Figura 06: Trajeto entre DEAM⁸, DPT⁹ e CRAV¹⁰ em Vitória da Conquista/BA



Fonte: elaboração própria a partir do Google Maps

⁸ DEAM - Delegacia Especial de Atendimento à Mulher: R. Humberto de Campos, 205 - Jurema, Vitória da Conquista/BA

⁹ DPT/IMLNR - Departamento de Polícia Técnica/ Instituto Médico Legal Nina Rodrigues: Av. Brumado, 1500 - Ibirapuera, Vitória da Conquista/BA

¹⁰ CRAV - Centro de Referência da Mulher Albertina Vasconcelos: Av. São Luís, 40 - Candeias, Vitória da Conquista/ BA

Em termos operacionais, a **lotação do veículo** é indicada pelos(as) entrevistados(as) como um elemento agravador das situações de assédio sexual contra mulheres. Nos locais/municípios 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 agravamento, 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. Ainda sobre a operação, Vitória da Conquista/BA autoriza o desembarque fora das paradas para quaisquer passageiros(as) após às 21h¹¹.

Tanto setor público quanto sociedade civil compreendem que **o comportamento e a cultura**, que reforçam racismo e machismo, são grandes desafios para se lidar ao adotar um enfoque de gênero e raça em políticas de mobilidade urbana. Além disso, agentes do setor público indicaram enfrentar **dificuldades de obter visibilidade, e consequente financiamento**, para implementar ações e políticas transversais, além de alguma fricção nos diálogos intersecretariais. Foi quase consenso o reconhecimento da necessidade de capacitação da gestão pública e dos operadores sobre os temas, bem como campanhas de conscientização para a população em geral.

Figura 07: Representantes da SEMOB, das empresas operadoras e da Coordenação de Políticas Públicas para Mulheres no lançamento de campanha educativa no transporte coletivo sobre o combate à violência contra a mulher



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

¹¹ Lei nº 2.283 de 22/03/2019 - Dispõe sobre o desembarque de passageiros fora dos pontos de parada em período noturno no transporte coletivo de Vitória da Conquista e dá outras providências. Disponível em: https://argus-cmvc.sfo2.digitaloceanspaces.com/legislacao/Lei_2019_2283_6583_%28Lei%202.283%20de%2022%20de%20mar%C3%A7o%20de%202019%29.pdf

Há evidências indicadas, tanto por parte da SEMOB quanto por parte da Coordenação de Políticas Públicas para Mulheres, de que **vem havendo a realização de capacitação das equipes operacionais sobre** temáticas de gênero, direitos das mulheres, legislações (maria da penha¹², feminicídio¹³ e importunação sexual¹⁴), e comportamentos não desejáveis.

“Fala de um guarda municipal num de nossos treinamentos foi: Vocês já conquistaram todos os direitos e se vocês não tão lá é incompetência das mulheres!”

“Precisa de treinamento de funcionários das operadoras para lidar com esse público [LGBTQIAPN+]. Motoristas e cobradores fazem piadas quando vêem um casal LGBT, por exemplo, Não param o ônibus se um LGBT ou travesti dá sinal, por exemplo.”

1.3.5.3 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. Diferentes caminhos e informações desconhecidas foram indicados por diferentes atores do setor público ligados à gestão da mobilidade, mas que consistem resumidamente em:

- Escuta das partes (sem esclarecer e qual local, se vítima junto ou separado de agressor, se em situação de emergência ou não);
- Acolhimento da denúncia (sem definições sobre como registrar a ocorrência nem a quem comunicá-la);
- Encaminhamento para órgãos competentes (polícia, CREAS, etc.).

Apenas o entrevistado da SEMOB responsável pelo transporte público apontou o que se espera no caso da ocorrência de assédio/importunação/abuso sexual dentro do veículo, a saber:

- Motorista levar a vítima para a delegacia;
- Motoristas / cobradores(as) podem ser testemunhas do que viram efetivamente;
- Passageiros aguardam o próximo veículo;
- Empresa ceder imagem para polícia, mediante requisição.

¹² A Lei nº 11.340 de 07/08/2006, também conhecida como Lei Maria da Penha, cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/11340.htm

¹³ A Lei nº 13.105 de 09/03/2015 altera o Código Penal, para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio e para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/13104.htm

¹⁴ A Lei nº 13.718 de 24/09/2018 altera o Código Penal para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm

Houve consenso sobre:

- Se o ato de injúria for praticado por um(a) servidor(a) há a instauração de processo administrativo a ser apurado e que pode acarretar punição ao(à) servidor(a).
- Não existe acompanhamento nem de vítima nem de agressor após o registro na delegacia ou encaminhamento ao órgão competente, sendo difícil de aferir a efetividade das ações realizadas.

Ou seja, **não há um protocolo claro, definido e de amplo conhecimento, que estabeleça os fluxos de recebimento de denúncia, escuta, encaminhamento e acompanhamento e que registre e divulgue adequadamente estatísticas, seja em casos emergenciais ou não. E também não há uma política de incentivo para o registro da ocorrência** na delegacia nem para a instauração do inquérito policial. Se há quem do setor público que diga “ouvimos a vítima e checamos as imagens (...) mas não queremos fomentar que a pessoa corra atrás de um advogado”, também do setor público há quem diga, do setor público: “A pessoa solicita que alguém que testemunhou [a ocorrência] vá à delegacia, faz o BO, volta à coordenação. Depois é levado ao sistema de segurança e é encaminhado para o tribunal de justiça, sempre sob o acompanhamento do advogado do município.” Isso deixa as possíveis vítimas perdidas e contribui significativamente com a subnotificação dos casos.

“Geralmente a pessoa perturbada faz [assédio sexual dentro dos ônibus], mas isso é coisa do passado (...) só tivemos 2 casos que chegou até nós.”

“Comunidade faz [denúncia] na delegacia. Se as empresas de transportes tem um canal, eu desconheço.”

“Se os profissionais da delegacia tentam diminuir a situação, a dor... aí ela não faz o registro.”

Entre os entes públicos não houve um consenso sobre qual seria o melhor canal de entrada caso haja denúncias destes tipos. Foram apontadas as ouvidorias do município de Vitória da Conquista/BA¹⁵ e da ATUV¹⁶, grupos de whatsapp (há um grupo por linha de ônibus), as Coordenações Municipais de Política de Igualdade Racial e de Políticas Públicas para Mulheres, além do 190, da Polícia Militar, resultando em diferentes números de telefone, emails e endereços, o que torna confusa tanto a denúncia, quanto a unificação de informações advindas de tantos canais de entrada diferentes. De toda forma, ouvidorias e SAC apontados **não contam com canal específico para tratamento de importunação/assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público.**

“Mulher sempre anda com medo: tanto de ser assaltada como de ser violentada.”

¹⁵ Canal da ouvidoria municipal geral: (77)3229-2600 | sic@pmvc.ba.gov.br - Fonte: <https://www.pmvc.ba.gov.br/ouvidoria/> (acesso em 26 de setembro de 2023)

¹⁶ Canais de atendimento da ATUV: (77) 3427-9501 | Whatsapp - (77) 999.390.159 - Fonte: <https://www.atuvconquista.com.br/index.html> (acesso em 26 de setembro de 2023).

“Se ela sofrer assédio na rua, ela aciona a primeira pessoa que vê fardada. Principalmente quando há shows ou festas. E aí, não temos um protocolo para isso (número a ser chamado, procedimento a ser adotado), só temos orientações gerais.”

Embora não exista um procedimento padrão definido e de conhecimento público, **a gestão pública tem alguma expectativa de que exista esse protocolo**, sem muita certeza do que isso envolveria. Recomenda-se avaliar, pelo menos, os seguintes passos: (i) registro da denúncia pela operadora por um canal de denúncias único, (ii) comunicação com a ATUV para que seja feito registro com tipificação específica e devido encaminhamento, (iii), registro do boletim de ocorrência junto às forças de segurança públicas, (iv) solicitação/cessão de filmagem do ônibus, informando data, hora, linha e número do veículo, (v) apuração do caso (instauração de inquérito), (vi) encaminhamento da vítima para rede acolhimento e proteção e (vii) acompanhamento do agressor e da vítima após a ocorrência e registro. 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 as 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 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+ e PMR/PCDs.

Houve 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 um caso em que uma funcionária da empresa operadora sofreu assédio de um colega e o encaminhamento dado pela organização foi dar folga a ele e averiguar com ela para que ela mudasse de rota, configurando uma penalização da vítima. **Quando perpetradores de assédio no trabalho não são punidos cria-se um ambiente de condescendência com comportamentos inadequados, o que desestimula a denúncia e aumenta a subnotificação.**

1.3.5.4 Política tarifária

Vitória da Conquista passou por recente reorganização do sistema de transporte coletivo. No primeiro semestre de 2023, com base na Lei de Licitações¹⁷, a Prefeitura realizou dois contratos emergenciais (com as empresas Viação Rosa e Viação Atlântico) com dispensa de licitação para

¹⁷ Lei nº 14.133 de 01/04/2021 dispõe sobre Licitações e Contratos Administrativos. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/14133.htm

garantir o funcionamento do sistema de transporte coletivo¹⁸. Durante este período de contrato emergencial foi realizado o processo licitatório que iniciou com o lançamento do edital em fevereiro/2023 e teve a seleção de operadoras finalizada em setembro/2023. Segundo o edital¹⁹:

- o prazo de concessão do serviço público é de 15 anos podendo ser prorrogado até por igual período;
- a frota será de, no mínimo, 158 ônibus, dos quais 4 ônibus articulados;
- a idade média de toda a frota após o 1º ano do contrato não poderá ser superior a 5 anos.

Além disso, há a perspectiva de:

- acessibilidade em 100% da frota;
- manutenção da integração tarifária;
- disponibilização de wi-fi e circuito fechado de TV;
- aceitação outras formas de pagamento da tarifa que não apenas o cartão BEM ou dinheiro, a exemplo do pix.

Foram vencedoras da licitação a Viação Rosa Ltda., que atuará no lote A e receberá uma tarifa de R\$7,17 por passageiro, e a Atlântico Transportes Ltda., que atuará no lote B e receberá o valor de R\$6,84 por passageiro. Por ora, a Prefeitura de Vitória da Conquista continuará subsidiando (entre 44% e 47%) o transporte público para manutenção da **tarifa cobrada ao(à) passageiro(a), igual R\$3,80**. Um dos pontos levantados pela SEMOB é que o custo para o município é alto e que poderia haver incentivos do governo estadual e federal em termos fiscais, como na diminuição do ICMS de insumos da cadeia de transporte público e do de IPI dos pneus.

O município conta atualmente com 5 tipos de bilhete eletrônico²⁰, ainda que no site da ATUV só conste informações sobre 4 modalidades (ver Figura 12): BEM Simples, BEM-Vale-transporte, BEM-Escolar, BEM-Especial e BEM-Gratuidade, como detalhado no Quadro 02.

Quadro 03: Detalhes das modalidades de bilhetes eletrônicos em Vitória da Conquista/BA²¹

Modalidade BEM	Público a que se destina	Responsável pelo cadastro	Benefício que fornece
Simples	Qualquer cidadão(ã) usuário(a) do serviço de transporte coletivo	Próprio(a) cidadão(ão), que deve procurar uma agência ATUV.	Não há desconto no valor da tarifa, mas possibilita a integração temporal.

¹⁸ Mais informações em

<https://conquistareporter.com.br/com-mais-de-r85-milhoes-gastos-em-contratos-emergenciais-transporte-publico-se-que-endo-alvo-de-reclamacoes/> e

<https://www.pmvc.ba.gov.br/prefeitura-vai-realizar-contratos-emergenciais-para-garantir-operacao-do-transporte-coletivo-em-vitoria-da-conquista/>

¹⁹ Informações em

<https://www.pmvc.ba.gov.br/prefeitura-assina-contrato-com-vencedoras-da-licitacao-do-transporte-coletivo/>

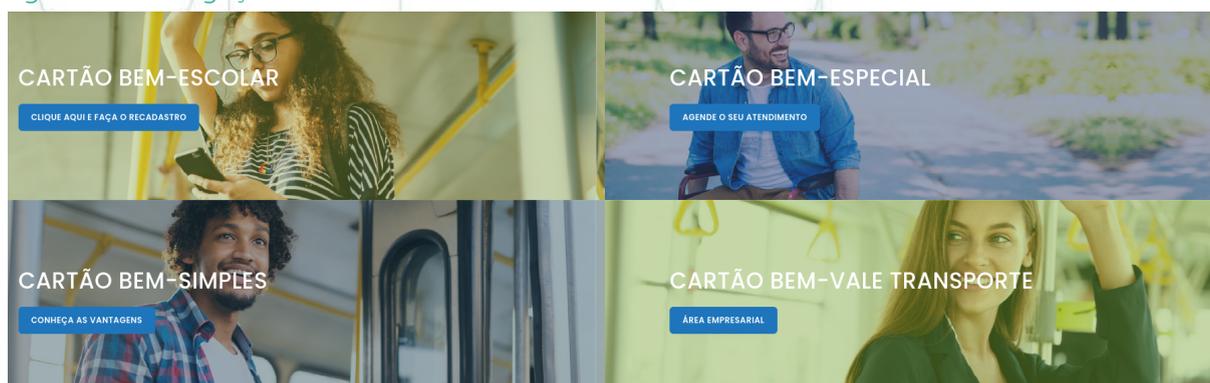
²⁰ Segundo Decreto nº 22.068 de 28/07/2022, que dispõe sobre as normas sobre Bilhete Único no âmbito do Município de Vitória da Conquista. Disponível em: <https://dom.pmvc.ba.gov.br/diarios/previsualizar/0jOvZGaM/71>

²¹ Na entrevista com a Coordenação de Direitos Humanos e LGBT, foi mencionado benefício tarifário para pessoas HIV positivo, mas não foi possível localizá-lo na legislação.

	público de passageiros(as)		
Vale transporte	Pessoas com vínculo empregatício	Empresa empregadora	É custeado pela pessoa empregada, na parcela equivalente a até 6% de seu salário básico, e pela empresa empregadora, no que exceder à parcela referida anteriormente. Possibilita a integração temporal.
Escolar	Estudantes	Instituições de ensino públicas e privadas	Confere desconto de 50% no valor da tarifa (resultando em atuais R\$1,90) respeitado o limite de 70 viagens. Possibilita a integração temporal.
Especial	Pessoas com deficiência	Próprio(a) cidadão(ão), que deve procurar uma agência ATUV com a devida documentação.	Confere desconto de 100% no valor da tarifa, sem qualquer restrição.
Gratuidade	Idosos com 65 anos ou mais ²² , crianças menores de 6 anos, forças policiais, conselheiros(as) tutelares ou penais, carteiros em serviço e outros.	Próprio(a) cidadão(ão), que deve procurar uma agência ATUV com a devida documentação.	Confere desconto de 100% no valor da tarifa, sem qualquer restrição.

Fonte: Decreto nº 22.068 de 28/07/2022, que dispõe sobre as normas sobre Bilhete Único no âmbito do Município de Vitória da Conquista

Figura 08: Divulgação das modalidades de bilhete eletrônico no site da ATUV



Fonte: Site da ATUV (acesso em 20 de outubro de 2023)

“Por um lado, como usuário, acho alto [o preço da passagem]. Por outro lado, como Prefeitura, estamos pagando / subsidiando muito.”

²² 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/2003/10.741.htm

“Um subsídio nacional dos transportes é discutido hoje no Brasil - não há um prefeito que tenha solução para isso. O transporte público é cada vez mais caro e difícil de financiar.”

Ainda sobre a bilhetagem, vale destacar, que **é adotado o nome social no BEM para travestis, homens e mulheres transexuais** e que não há nenhum tipo de gratuidade prevista para pessoas desempregadas nem gestantes. Estas últimas medidas podem ser recursos interessantes para mitigação de desigualdades de classe e gênero.

Em Vitória da Conquista, existe **integração temporal** que permite que as pessoas que precisam de dois ônibus para realizar um determinado deslocamento paguem somente uma tarifa, desde que a integração seja feita dentro de um período máximo de 90 minutos e que a viagem siga o mesmo sentido. Nas entrevistas com passageiros(as) nos terminais houve muitas indicações de que a “integração não funciona”.

De fato, **a partir do site da ATUV é muito difícil compreender como a integração funciona, o que provavelmente colabora para as expectativas frustradas por parte da população.** Por exemplo, no site da ATUV a definição de integração temporal não indica explicitamente o período praticado, só localizado na área de quem procura por informações sobre o BEM Escolar (ver Figura 13). Além disso, no mesmo site, há a pergunta “Em quais linhas é possível fazer a integração?” com a resposta de que “Nas linhas do sistema de transporte coletivo urbano que possuem integração temporal.” seguida de um botão que leva a um arquivo PDF com 75 páginas de tabelas. Não se fala em “mesmo sentido” nem há mapas ilustrativos que busquem explicar em que situações a integração deve ocorrer em quais ela não deve ocorrer.

Figura 09: Seção “Integração Temporal” no site da ATUV

O que é a integração temporal? -
A integração é um benefício para usuários que necessitam utilizar duas linhas, dentro de um período pré-estabelecido, pagando pelos dois deslocamentos somente uma tarifa.

Quais os cartões BEM posso usar para fazer a integração? +

Se eu pegar o ônibus e passar o cartão também para outra pessoa, serão dois benefícios da integração? +

Se ultrapassar o tempo máximo para integração, o que acontece? +

A integração pode ser feita com dinheiro? +

Em quais linhas é possível fazer a integração? -
Nas linhas do sistema de transporte coletivo urbano que possuem integração temporal.

[CLIQUE AQUI E CONFIRA A LISTA COMPLETA DAS LINHAS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE \(SIT\)](#)

Qual é o valor cobrado de quem utiliza o BEM Escolar para fazer a integração? -
O valor debitado dependerá do tipo de cartão e das linhas liberadas para seu uso. O BEM Escolar também usufrui do benefício da segunda viagem gratuita no mesmo sentido dentro do período de 90 minutos.

Fonte: Site da ATUV (acesso em 20 de outubro de 2023)

Ou seja, tanto em relação às políticas de gratuidade quanto em relação à integração temporal, não há uma boa comunicação das regras de funcionamento para a população. Especificamente sobre a integração temporal, o que foi definido como “ida” e como “volta” (ver Figura 14) 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.

Figura 10: Extrato da matriz de integração



ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO
URBANO DE VITÓRIA DA CONQUISTA

www.atuvconquista.com.br



R01 – VILAS SERRANAS X CENTRO

ORIGEM			DESTINO		
LINHA	DESCRIÇÃO	SENTIDO	LINHA	DESCRIÇÃO	SENTIDO
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D32	N. S. APARECIDA X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D32A	N. S. APARECIDA X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D33	CONQUISTA VI X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D34	PATAGÓNIA X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D35	RODOVIÁRIA X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D36	MORADA DOS PÁSSAROS X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D39	MIRO CAIRO X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D41	NOVA CIDADE X ATACADÃO	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D41A	NOVA CIDADE X ATACADÃO	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D44	B. BRASIL X JARDIM CANDEIAS	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	D30	VILAS SERRANAS X UESB	IDA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	R04	SANTA MARTA X CENTRO	VOLTA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	R04A	SANTA MARTA X CENTRO	VOLTA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	R05	BRUNO BACELAR X CENTRO	VOLTA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	R07	NOVA CIDADE X CENTRO	VOLTA
R01	VILAS SERRANAS X CENTRO	IDA	R09	CENTRO X UESB	VOLTA

Fonte: Site da ATUV (acesso em 20 de outubro de 2023)

Por fim, há uma certa compreensão por parte de quem faz a gestão do transporte público coletivo de que há passageiros(as) fora do transporte público por conta de sistemas clandestinos de transporte, mas não por restrição de capacidade de pagamento. Essa percepção destoa muito dos depoimentos coletados por usuários(as) dos ônibus em Vitória da Conquista/BA e de agentes públicos que lidam com assistência social e políticas focadas (igualdade racial, políticas para mulheres, Direitos Humanos e LGBT), que apontaram a tarifa como alta, chegando a restringir a realização de certas atividades.

“Às vezes a pessoa só tem a passagem de ida e não tem o dinheiro da volta, aí volta a pé sei lá quantos quilômetros. Escolhe se paga a passagem ou um lanche.”

“Muitas mulheres deixam de ir aos serviços de atendimento por falta de dinheiro para pagar passagem.”

1.3.5.5 Colaborações intersetoriais e participação social

Como mencionado anteriormente, percebe-se que a abordagem de gênero, raça e classe ainda não é parte integrante da formulação de políticas de mobilidade urbana. À exceção da capacitação citada no item 1.3.5.3, **não foi diagnosticado um diálogo permanente ou ações integradas entre a SEMOB e as coordenações de Política de Igualdade Racial, de Políticas Públicas para Mulheres e/ou de Direitos Humanos e LGBT**, embora estas pareçam buscar mais esse diálogo e todas estejam abertas a colaborações. Também não foi localizada iniciativa de diálogo permanente com a sociedade civil para além dos conselhos municipais já estabelecidos. Duas críticas apontadas por mais de uma pessoa entrevistada são: (i) que os Conselhos não são tão ativos quanto poderiam e demasiado burocráticos e (ii) que o poder público parece pouco responsivo/permeável a chamamentos e solicitações da população.

“É preciso intersectorialidade. (...) Fazer e entender que não existem casos isolados, é tudo uma coisa só. São municípios que precisam de políticas integradas para que se possa avançar. O usuário do CRAS é o mesmo do posto de saúde, que usa a escola e pega o ônibus - está tudo interligado.”

“Acho que falta muita comunicação. Falamos com eles [governo], mas eles não aparecem. No Conselho, que é composto por sociedade civil e governo, quando o governo escolhe as pessoas que vão mandar para o conselho, eles escolhem pessoas não alinhadas à pauta.”

O Conselho Municipal de Transportes²³ (CMT) tem por objetivo promover a gestão democrática do sistema de transporte municipal²⁴ de forma a: (i) promover a participação da população e de seus segmentos sociais na gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros e (ii) orientar, cooperar e exercer a fiscalização dos programas, proventos, diretrizes e planos referentes ao sistema de transporte. Em relação à sua composição²⁵, vale destacar que o CMT:

- não conta com representantes da Coordenação Municipal de Política de Igualdade Racial, nem da Coordenação de Políticas Públicas para Mulheres, e nem da Coordenação de Direitos Humanos e LGBT;
- tem apenas 16,7% de mulheres, sendo que proporcionalmente, as mulheres estão um pouco mais presentes nas indicações da sociedade civil do que do governo (ver Tabela 07).

²³ A Lei nº 1.291/2005 - Reestrutura e regulamenta inteiramente o Conselho Municipal de Transportes Públicos.

Disponível em: https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/Lei_1295_2005.pdf

²⁴ O sistema municipal de transportes compreende: (i) o transporte coletivo de passageiros (ônibus, táxi, escolar e fretamento); (ii) as vias, a circulação viária e o controle e organização do trânsito para efetivação do transporte coletivo; (iii) a estrutura operacional do sistema de transporte coletivo por ônibus; (iv) os mecanismos de regulamentação - fiscalização do cumprimento do regulamento dos transportes coletivos no município de Vitória da Conquista; e (v) o transporte de cargas.

²⁵ Segundo o Decreto nº 21.657 de 25/01/2022 que designa membros para o Conselho Municipal de Transportes Públicos e dá outras providências. Disponível em: <https://dom.pmvc.ba.gov.br/diarios/previsualizar/Wak2wWN3/18>

Tabela 07: Distribuição das composição do Conselho Municipal de Transportes por gênero e natureza da organização representada

	Setor público	Sociedade Civil	Total
Mulher	2 (15,4%)	2 (18,2%)	4 (16,7%)
Homem	11 (84,6%)	9 (81,8%)	20 (83,3%)
Total	13 (100%)	11 (100%)	24 (100%)

Fonte: elaboração própria.

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 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.

1.3.5.6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

Na área operacional há uma predominância de motoristas homens: apenas 1,3%²⁶ de quem dirige os ônibus são mulheres. As empresas operadoras fazem sua contratação de forma bastante tradicional, com anúncio em redes sociais, site, por empresas de recrutamento e indicação, sem que haja uma busca ativa nem cursos de treinamento específico para a **contratação de motoristas mulheres**. Foi detectado preconceito e resistência ao incentivo específico para contratação de mulheres tanto vindos de liderança do setor público quanto de funcionários operacionais. Entrevistados(as) atribuem o baixo índice de motoristas mulheres a fatores como vocação e medo do preconceito, mas ninguém citou, por exemplo, condições de trabalho (extensão das jornadas, infraestrutura disponível como bebedouro e banheiros, remuneração, etc.).

“Então, a gente prioriza muito mulher. Hoje, eu diria que nós temos mais da metade dos nossos cobradores hoje são mulheres. Motoristas não tem na quantidade que nós desejávamos, porque não tem mulher disponível motorista (...) Eu acho que é falta de vocação mesmo. É interessar-se pela profissão do volante, né? Diferente de cobrador, que é uma função, não é profissão.”

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. Um mecanismo apontado por um dos interlocutores(as) do setor público foram as cotas para ingresso na carreira pública.

²⁶ Foi informado pelo Coordenador de Transporte Público da SEMOB que há atualmente 4 motoristas mulheres num universo de cerca de 300 motoristas.

Vale lembrar que embora exista a “Lei de Cotas em Concursos”²⁷, esta é responsável por regulamentar as cotas públicas e reserva 20% das vagas existentes no edital para negros e pardos apenas no âmbito da Administração Pública Federal. Quanto aos poderes judiciário e legislativo, assim como em relação a estados e municípios, cabe a cada poder/instância federativa decidir pela aplicação ou não das cotas. Não foi localizada lei municipal em Vitória da Conquista que estabeleça cotas em concursos públicos. Constatou-se que no [concurso para formação do quadro do Magistério Público Municipal e de Pedagogo, realizado em julho/2023](#), não foi prevista nenhuma cota étnica/racial ou de gênero, apenas a reserva de vagas para PCDs (5%). 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 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.

Segundo as pessoas entrevistadas, há **progressão de carreira** que segue um plano de carreira a remuneração²⁸, para servidores(as) públicos concursados ou comissionados que prevê evolução da carreira com base em tempos de serviço e escolaridade, sem recortes específicos por raça/cor, gênero, classe ou parentalidade. Em relação à **parentalidade**, as licenças oferecidas são de 7 para paternidade e 6 meses para maternidade. Servidore(as) públicos(as) estão sujeitos(as) ao **Regime Jurídico Único**²⁹ (RJU) que estabelece direitos e deveres, além de princípios éticos, comportamentos esperados e procedimentos administrativos mediante infrações. Não há programas internos específicos focados na promoção da diversidade, seja na estrutura ligada ao planejamento, seja na operação dos sistemas de transporte.

Embora tenha sido indicado nas entrevistas que as empresas de ônibus têm uma cartilha sobre código ética e que seus funcionários sejam capacitados, semestralmente, sobre solução de problemas e relacionamentos interpessoais, tal material não foi localizado nos sites das viações vencedoras da licitação, Rosa (<https://viacaorosa.com.br/>) ou Atlântico (<https://atlanticotransportes.com.br/>), e também não foi mapeado (pelo sites, redes sociais³⁰ ou entrevistas) nenhum plano de treinamento(s) que aborde questões raciais, de classe ou de gênero. Este conjunto de informações indica a profunda **necessidade de sensibilização e treinamento periódico em todos os níveis (planejamento, projeto, gestão e operação) acerca de abordagens de gênero e raça.**

²⁷ A Lei nº 12.990 de 09/06/2014 “reserva aos negros 20% (vinte por cento) das vagas oferecidas nos concursos públicos para provimento de cargos efetivos e empregos públicos no âmbito da administração pública federal, das autarquias, das fundações públicas, das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12990.htm

²⁸ A Lei nº 1.760 de 27/06/2011 dispõe sobre o Plano de Carreira e Remuneração dos Servidores da Administração Direta, das Autarquias e Fundações Públicas do Município de Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/2.Lei-1760-Plano-de-Carreira-Servidores.pdf>

²⁹ A Lei complementar nº 1.786 de 16/12/2011 dispõe sobre o Regime Jurídico Único dos Servidores Públicos do Município de Vitória da Conquista. Disponível em: <https://www.pmvc.ba.gov.br/wp-content/uploads/RJU-ALTERADO-1.pdf>

³⁰ Redes sociais acompanhadas de julho a outubro de 2023: da Viação Rosa - <https://www.instagram.com/viacaorosa/> e da Viação Atlântico - <https://www.instagram.com/atlanticooficial/> e <https://www.facebook.com/atlanticotransportes1/>

“Minhas equipes foram capacitadas, mas precisamos de mais (tanto interna como externamente) (...) Precisamos ainda mudar muitas concepções: nossas equipes necessitam de conhecimentos legais e técnicos associados.”

“Fizemos oficinas de qualificação de escuta pro recorte LBTQIA+ em atencao a transgêneros (...) Fizemos pra polícia militar, polícia civil e pra ronda pra que eles entendam a população. Também fizemos treinamento com a secretaria de mobilidade para entender o recorte. É um trabalho de formiguinha (...)”

“(...) teve treinamentos, mas ainda precisamos de mais porque ainda tenho muitos problemas relacionados a isso.”

“Precisa melhorar muito e precisamos de equiparação salarial: que seja paritário efetivamente. Mais mulheres em diversos cargos: motoristas, decidindo, etc.”

No caso de **ocorrência de assédio moral ou sexual dentro da organização**, a maioria das pessoas entrevistadas ainda que gestores(as) não soube precisar como é o processo de escuta, encaminhamento e acolhimento. Tanto foi dito que a vítima deve procurar a ouvidoria do município como comunicar seu(ua) superior(a) imediato(a) e, parece que a confidencialidade no processo é garantida. A instauração de processo administrativo é prevista pelo RJU, mas não é claro para as pessoas os critérios. Em termos de acolhimento foram citados tanto a Rede de Atenção Psicossocial³¹ (serviço público voltado a todo o município) quanto o Acolher³² (serviço voltado a servidores(as)).

“Existe o Núcleo Acompanhamento Psicossocial, mas não existe um protocolo interno de como acolher. Como gestor, hoje, não há o trâmite a ser seguido.”

1.3.5.7 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 que conte com desagregação por gênero e raça, por exemplo. Essa carência dificulta a elaboração de políticas públicas com base em evidências.

Em relação aos **indicadores** utilizados na gestão do transporte público coletivo de Vitória da Conquista/BA figuram os **clássicos** como pontualidade, cumprimento de viagem e idade média da frota. A última pesquisa embarque/desembarque foi feita faz 4 ou 5 anos. Tais indicadores e

³¹ Referências sobre a estrutura e organização da Rede de Atenção Psicossocial de Vitória da Conquista:

<https://www.youtube.com/watch?v=MXkUa1poO1c> e

<https://www.pmvc.ba.gov.br/oficina-da-rede-de-atencao-psicossocial-integra-diversos-segmentos-da-saude/>

³² Referência sobre o Programa Acolher:

<https://www.pmvc.ba.gov.br/programa-acolher-oferece-atendimento-aos-servidores-municipais/>

informações não estão públicas na internet. Em termos de satisfação do(a) usuário(a), segundo entrevistados da SEMOB, não se tem registro de pesquisas de satisfação realizadas.

Em relação à **gestão do trânsito** há uma base de sinistros de trânsito, com a variável sexo, mas sem coleta de dados de raça/cor e idade, por exemplo. E em relação ao georreferenciamento dessas informações, ela é parcial, a depender se o registro foi feito presencial ou eletronicamente. A **divulgação de estatísticas** de sinistros de trânsito é feita pontualmente e sob demanda, por exemplo, para campanhas focadas em prevenção de acidentes com motociclistas, mas não há um portal onde se divulgue periodicamente as estatísticas, o que seria o ideal.

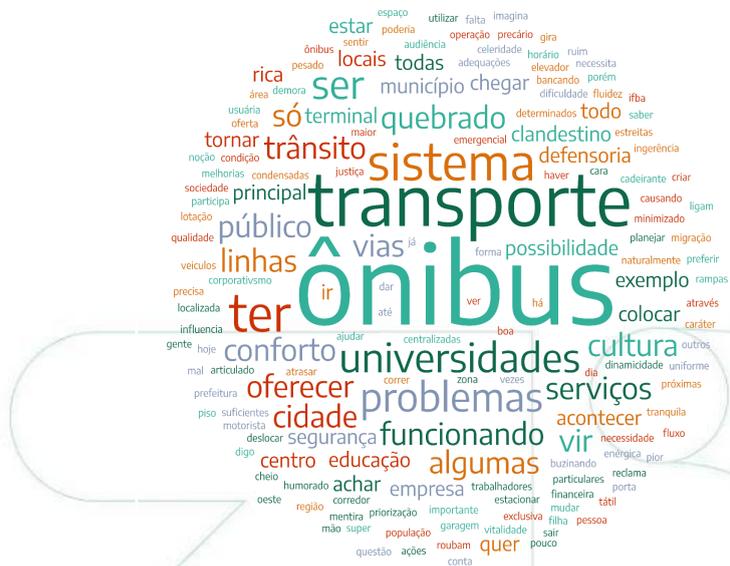
É importante mencionar que **há uma grande abertura para que se colem dados relativos à mobilidade urbana com as possíveis desagregações por gênero, classe, raça e idade**, mesmo que não haja nada planejado de forma concreta. A construção de uma metodologia com a participação da sociedade civil e promoção de diálogos intersecretariais certamente serão profícuos para a SEMOB, dada a experiência de coleta desse tipo de dados da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social e das Coordenações de Política de Igualdade Racial, de Políticas Públicas para Mulheres e de Direitos Humanos e LGBT. Ressalta-se por fim o quão positivo e estratégico pode ser a organização de um portal de dados abertos que congregue as estatísticas municipais, incluindo as de mobilidade urbana.

1.3.5.8 Percepções de presente e futuro

De acordo com as pessoas entrevistadas, o principal problema da mobilidade urbana em Vitória da Conquista é o **serviço de transporte público por ônibus**. Há um entendimento de que as vias da cidade são estreitas e uma boa parte dos serviços (públicos e privados) oferecidos estão no centro, o que afeta o desempenho operacional e a qualidade do transporte ofertado. Além disso, **falta oferta em termos de linhas e horários de forma bem distribuída em todas regiões do município**. Adicionalmente, a lotação, a falta de pontualidade e a precarização da frota (portas e elevador para PCDs que não funcionam) também afetam negativamente a qualidade do serviço prestado. Por fim, foi citado o transporte clandestino como uma concorrência desleal e que desincentiva o uso do transporte público.

Segundo as pessoas entrevistadas, uma cidade com oportunidades mais descentralizadas no território, com mais acessibilidade e respeito, trariam mais qualidade de vida e as deixaria mais felizes e se sentindo mais seguras em Vitória da Conquista/BA. Como, por exemplo, mais investimentos em ciclovias, praças, parques, programas educacionais abordando, mas não se limitando, à segurança viária.

Figura 11 Nuvem de palavras com os principais problemas de mobilidade urbana em Vitória da Conquista, segundo as pessoas entrevistadas



Fonte: elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas

Figura 12: Nuvem de palavras com os principais aspectos que fariam as pessoas entrevistadas se sentirem mais felizes em Vitória da Conquista



Fonte: elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas

2 Oficina intersetorial e participativa

2.1 Objetivos e metodologia

A oficina intersetorial e participativa teve como pauta a apresentação do diagnóstico de acessibilidade com enfoques de classe, raça e gênero desenvolvido para a cidade, incluindo aspectos quantitativos e qualitativos, bem como a discussão de possibilidades de ação sobre os problemas e desigualdades identificados, por meio de políticas a serem incorporadas no planejamento da mobilidade urbana, sempre baseadas em evidências e experiências nacionais e internacionais. O Quadro 03 apresenta a programação resumida da oficina.

Quadro 04: Programação resumida da oficina intersetorial

Abertura institucional	Secretário de Infraestrutura Urbana Jackson Yoshiura Coordenadora do Núcleo ODS da Secretaria de Meio Ambiente Ludmila Dias de Araujo Lima Assessora técnica do AcessoCidades Amanda Vieira Especialista em mobilidade urbana do AcessoCidades Haydée Svab
Parte I	Apresentações sobre desigualdades de classe, raça e gênero na mobilidade e acessibilidade urbana e resultados preliminares do diagnóstico local e pontos críticos identificados pela equipe do Projeto Acesso Cidades. Dinâmica para a discussão de desafios de mobilidade e acessibilidade de Vitória da Conquista. Compartilhamento das discussões sobre desafios e ideias levantados
Parte II	Benchmarking de Planos de Mobilidade Urbana e de boas práticas e políticas com enfoque de classe, raça e gênero. Apresentação dos resultados da manhã. Dinâmica para a discussão ações e soluções de mobilidade e acessibilidade para Vitória da Conquista. Compartilhamento das discussões sobre desafios e ideias levantados

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.

2.2 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 Vitória da Conquista/BA 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](#), sites locais e [canal de TV aberta regional](#). Além disso, a Prefeitura de Vitória da Conquista/BA, por meio da Secretaria de Infraestrutura, 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.

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.

2.3 Participantes

Ao todo, 18 pessoas participaram da oficina, incluindo técnicos e gestores de diferentes áreas do poder público e pessoas da sociedade civil organizada em associações, coletivos, movimentos sociais, entre outros. Com idade média de 39,5 anos, 56% das pessoas participantes são mulheres (cis) e 44% são homens (cis). Em relação à raça, entre quem respondeu, 56% se identificaram como negras (pretas ou pardas), 33,3% das pessoas participantes se autodeclararam brancas, e as demais se identificaram como amarelas ou indígenas. A Tabela 08 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 (77,8%), seguida por associações ou organizações da sociedade civil (16,7%) e cidadãos autônomos (5,6%). As mulheres e pessoas negras são maioria de participantes do setor público e da sociedade civil também, como mostram as Tabelas 09 e 10. Não houve participação de representantes do Legislativo Municipal, nem pessoas de universidades ou institutos de pesquisa e nem de empresas privadas. Percebe-se que em relação ao censo demográfico do IBGE de 2010, existe uma pequena sobre representação de mulheres (56% das pessoas da oficina e 52% da população). Em relação ao perfil racial, há uma pequena sub-representação de pessoas negras (56% das pessoas da oficina e 67% da população).

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

Gênero Raça/cor	Amarela	Branca	Indígena	Parda	Preta	Total
Feminino	-	4	1	4	1	10
Masculino	1	2	-	2	3	8
Total	1	6	1	6	4	18

Fonte: elaboração própria.

Tabela 09: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e gênero

	Mulheres	Homens	Não declarou gênero
Prefeitura Municipal	8	6	14
Associação ou organização da sociedade civil	2	1	3
Cidadão Autônomo	-	1	1
Total	10	8	18

Fonte: elaboração própria.

Tabela 10: Distribuição das pessoas participantes pela organização representada e raça/cor

	Pessoas brancas	Pessoas negras	Pessoas amarelas ou indígenas
Prefeitura Municipal	5	8	1
Associação ou organização da sociedade civil	-	2	1
Cidadão Autônomo	1	-	-
Total	6	10	2

Fonte: elaboração própria.

A seguir estão listadas as organizações representadas:

- Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista/BA
- SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura Urbana
- SEMOB - Secretaria de Mobilidade Urbana
- SEMMA - Secretaria Municipal de Meio Ambiente
- SEMDES - Secretaria de Desenvolvimento Social | Coordenação de Políticas Públicas para Mulheres
- SEMDES - Secretaria de Desenvolvimento Social | Coordenação de Direitos Humanos e LGBT
- Centro de Referência da Mulher Albertina Vasconcelos - CRAV
- Associação de Moradores de Vila Bonita
- Associação de Moradores do Santa Terezinha
- Associação de Moradores Residencial das Rosas

De quem informou a orientação sexual, 94,4% se declaram heterossexuais. A maioria tem ensino superior completo (72,2%) ou incompleto (16,7%). 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.

2.4 Roteiro

A oficina foi organizada em dois momentos, combinando apresentações e dinâmicas participativas. Na primeira parte, 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. Na segunda parte, o foco passou para a apresentação e discussão de ideias e ações que pudessem contribuir para a promoção da acessibilidade urbana e redução de desigualdades.

Quadro 05: Roteiro seguido na oficina participativa

Apresentação 1		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero?		
<u>Objetivo:</u> Apresentar, em termos gerais, como são estruturadas as desigualdades sociais, raciais e de gênero na sociedade e na mobilidade urbana.	<u>Tópicos abordados:</u> - Desigualdades raciais e de gênero na sociedade; - Motivos e padrões de viagem, modos de transporte, segurança pessoal e custo financeiro do transporte.	
Diagnóstico de acessibilidade e mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero		
<u>Objetivo:</u> Apresentar os principais problemas e pontos críticos identificados nas etapas quantitativa e qualitativa do diagnóstico local de acessibilidade e mobilidade urbana de Vitória da Conquista.	<u>Tópicos abordados:</u> - Metodologia do diagnóstico; - Distribuição espacial da população; - Acesso aos sistemas de transporte; - Acesso a oportunidades e desigualdades; - Padrões de mobilidade; - Estrutura institucional; - Percepções de gênero, raça e classe a partir das entrevistas realizadas em Vitória da Conquista.	
Dinâmica 1		<u>Previsão de duração:</u> 45 minutos
Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbana		
<u>Objetivo:</u> Discutir e elencar quais são os principais desafios e ideias para a mobilidade de Vitória da Conquista.	<u>Descrição:</u> - Formação de 2 grupos com até 10 pessoas; Cada grupo teve 30 minutos para escrever os principais desafios e ideias sobre o tema discutido em post-its; - Os grupos colocaram todos os post-its na parede e compartilharam as ideias; - Presentes votaram nos desafios prioritários.	

Fonte: elaboração própria.

Quadro 05 - continuação: Roteiro seguido na oficina participativa

Apresentação 2		<u>Previsão de duração:</u> 40 minutos
Quais as perspectivas para a mobilidade urbana?		
<p><u>Objetivo:</u></p> <p>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 Planos de Mobilidade e boas práticas.</p>	<p><u>Tópicos abordados:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - O que significa planejar a mobilidade com enfoque de classe, raça e gênero; - Exemplos de ações presentes em planos ou políticas de mobilidade urbana que podem contribuir para a promoção da acessibilidade e redução de desigualdades; - Ações e boas práticas em relação a protocolo contra assédio, campanhas de conscientização, infraestruturas, políticas tarifárias e planejamento territorial. 	
Dinâmica 2		<u>Previsão de duração:</u> 45 minutos
Identificação e discussão dos desafios e ideias para a mobilidade urbana		
<p><u>Objetivo:</u></p> <p>Discutir e elencar quais são as principais ações e soluções para a mobilidade de Vitória da Conquista.</p>	<p><u>Descrição:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Formação de 2 grupos com até 10 pessoas; - Cada grupo teve 30 minutos para escrever os principais desafios e ideias sobre o tema discutido em post-its; - Os grupos colocaram todos os post-its na parede e compartilharam as ideias; - Presentes votaram nas ações prioritárias. 	

Fonte: elaboração própria.

2.5 Realização

A oficina intersetorial e participativa foi realizada no dia 05 de julho de 2023, no Anfiteatro da Hub Conquista³³.

As apresentações e dinâmicas foram facilitadas pela pesquisadora Haydée Svab e pela assessora técnica Amanda Vieira.

Figura 13: Abertura do evento pelo Secretário de Infraestrutura Urbana Jackson Yoshiura



Fonte: Acesso Cidades (2023)

³³ Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090

Figura 14: Apresentação sobre Desigualdades de mobilidade e classe, raça e gênero



Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 15: Discussão em grupos de desafios e soluções de mobilidade urbana



Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 16: Apresentação dos resultados de discussões sobre problemas pela Coordenadora de Política para Mulheres



Fonte: Acesso Cidades (2023)

Figura 17: Apresentação dos resultados de discussões sobre ações pelo Coordenador de Trânsito da SEMOB



Fonte: Acesso Cidades (2023)

2.6 Destaques e principais resultados

Os desafios e ações apontados pelas pessoas participantes, cujas descrições e votos originais constam dos Apêndices F e G, foram agregadas em 7 temas, a saber:

- Oferta adequada
- Paradas de ônibus / terminal
- Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
- Integração
- Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
- Iluminação pública
- Infraestrutura cicloviária

As quantidades de propostas e de votos das pessoas participantes da oficina, por temas agregadores, de desafios e soluções da mobilidade urbana de Vitória da Conquista são apresentadas nas Tabelas 11 e 12, respectivamente.

Tabela 11: Quantidades de propostas e de votos por desafio apontado

Tema agregador	Quantidade de propostas	Quantidade de votos
Oferta adequada	6	11
Paradas de ônibus / terminal	5	10
Integração	3	10
Iluminação pública	2	9
Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas	3	8
Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa	5	7
Infraestrutura ciclovária	1	7
Total	25	62

Fonte: elaboração própria.

Tabela 12: Quantidades de propostas e de votos por solução apontada

Tema agregador	Quantidade de propostas	Quantidade de votos
Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa	5	22
Paradas de ônibus / terminal	5	21
Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas	3	12
Iluminação pública	2	4
Integração	1	2
Oferta adequada	1	1
Infraestrutura ciclovária	-	-
Total	17	62

Fonte: elaboração própria.

Problemas relacionados à oferta (regularidade, confiabilidade, pontualidade, disponibilidade temporal e espacial), a paradas de ônibus e terminal (infraestrutura, acessibilidade e cobertura espacial) e à integração (funcionamento e limitações) angariaram cerca de 50% dos votos em termos de priorização de desafios a se tratar. Entretanto, esses não foram os 3 temas que mais

pontuaram em termos de soluções apontadas: 80% dos votos de priorização foram para propostas relacionadas a (i) medidas de educação e cultura, (ii) melhorias de paradas de ônibus e terminal e (iii) políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas. Ou seja, os desafios relacionados com oferta e integração do serviço de transportes de ônibus são reconhecidos, mas ainda há dificuldade em se desenhar e/ou priorizar ações para tratar esses pontos. Já paradas e terminais, talvez por remeter à infraestrutura, parecem ser mais fáceis de endereçar.

Em relação à **oferta**, alinhando os desafios aqui elencados com as demandas da população ouvida (falta de oferta de ônibus em frequência e horários satisfatórios e falta de qualidade dos veículos) as principais medidas a se priorizar podem ser: (i) modernização da frota com prazos e metas definidos e (ii) reestruturação da rede com objetivo de ampliar a cobertura espacial e ampliar a frequência do serviço.

Em relação às **paradas de ônibus e terminal**, é uma medida a se priorizar o provimento ou reestruturação de abrigos para que tenham cobertura, iluminação, bancos, informações e acessibilidade adequados em todas as paradas de ônibus. O objetivo desta medida não é apenas tornar a espera pelo ônibus mais confortável, mas também mais segura. Ainda que na oficina isso não tenha sido um ponto de atenção, nas entrevistas com usuários(as) a segurança foi uma queixa frequente.

Em relação à **integração**, como medida sugerida na oficina está a ampliação e flexibilização da integração. Essa reavaliação indicada pode auxiliar no combate às desigualdades de gênero na mobilidade, visto que a regra atual de integração privilegia um padrão de mobilidade masculino (só é válida num determinado sentido de deslocamentos pendulares).

Em relação à **iluminação pública**, na oficina foram apontadas como ações a ampliação do Brilha Conquista³⁴ e a adoção de abrigos com iluminação solar, em especial na zona rural. Adicionalmente à troca por lâmpadas LED, que traz claros benefícios em termos de manutenção (custos e vida útil), é importante não perder de vista a ampliação da iluminação pública para pedestres.

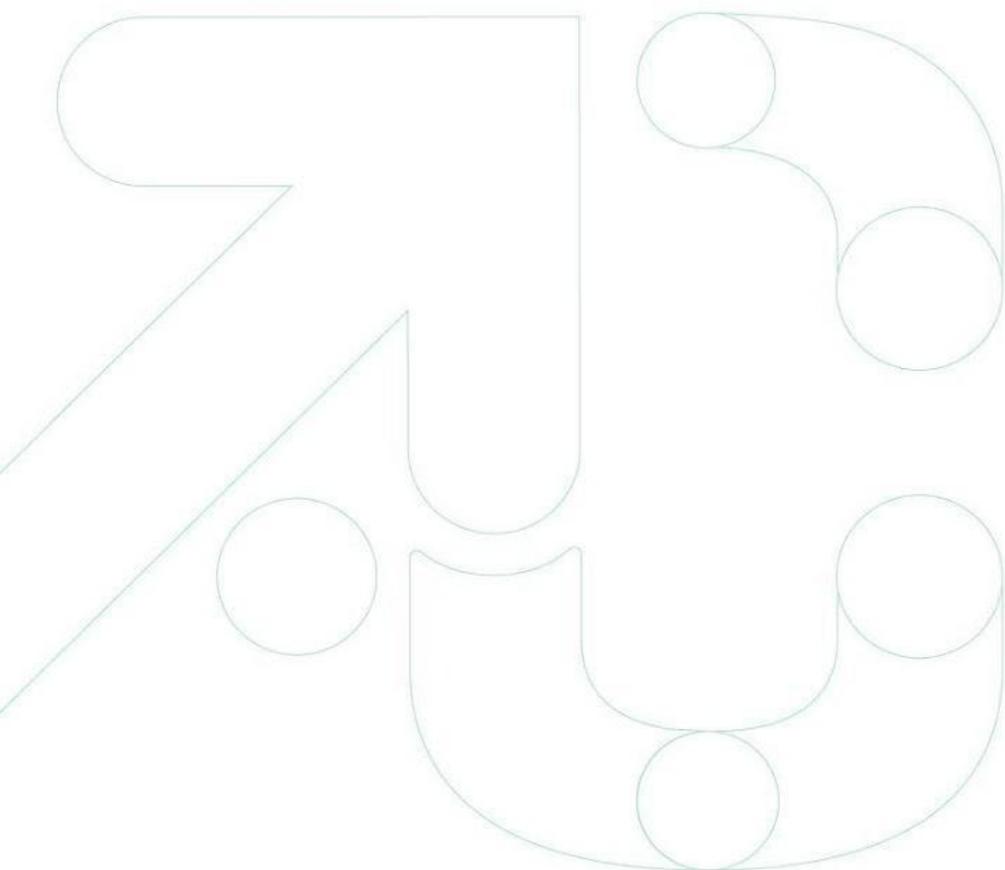
Em relação a **políticas e infraestrutura urbana e de transporte**, o primeiro e necessário passo é que sejam planejados de forma integrada e executados de forma coordenada. Além disso, o anseio por um planejamento com maior participação da sociedade foi registrado na oficina, bem como a intensificação de diálogos entre legislativo, executivo e sociedade. Neste contexto, é importante prever mecanismos urbanos que previnam terrenos baldios e promovam fachadas ativas - isto, além de elevar os níveis de segurança, também são associados à maior vitalidade econômica.

No que diz respeito à **educação e cultura**, a partir do debate realizado na oficina derivam as seguintes medidas recomendadas: (i) fortalecimento de campanhas de fiscalização e de regulamentação; (ii) estabelecimento programas de educação continuada e permanente aos servidores, que abordem questões de classe, raça/cor e gênero; (iii) definição de protocolos claros

³⁴ O Programa “Brilha Conquista” é uma iniciativa da Prefeitura de Vitória da Conquista/BA que tem por objetivo substituir por LED todas as lâmpadas de vapor de sódio do município.

(e amplamente divulgados) para a denúncia, atendimento e acolhimento de vítimas de importunação /ou assédio sexual ou discriminação/injúria racial no transporte público; (iv) uso da tecnologia de forma mais assertiva (para fornecer informações e para coletar denúncias) melhorando apps que o município já usa ou criando seu próprio; e (v) promoção de campanhas educativas, de sensibilização e de conscientização.

Por fim, no que diz respeito à **infraestrutura cicloviária**, foi apontada a ausência de ciclofaixas e ciclovias. Aqui vale retomar que parcela significativa das pessoas entrevistadas no terminal indicaram que gostariam de usar a bicicleta como meio de transporte, sendo o principal motivo do não uso a falta de infraestrutura que ofereça segurança. Assim, a ação fundamental neste ponto seria investir na ampliação da rede cicloviária.



Considerações finais

O transporte público coletivo por ônibus é visto pelas moradoras e pelos moradores de Vitória da Conquista como o principal desafio da mobilidade urbana na cidade. Foram **mal avaliados principalmente aspectos ligados à oferta** (falta de frequência e horários satisfatórios e falta de qualidade dos veículos). Também foram citados problemas como: alto custo da tarifa, veículos desconfortáveis, motoristas com comportamento inadequado, diferença na qualidade do serviço por região do município e falta de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. A **insatisfação nem sempre é sentida de forma igual**. A maioria de quem usa vale transporte e de quem paga tarifa cheia, por exemplo, indicou achar a tarifa cara, já quem conta com alguma gratuidade ou desconto tende a estar menos insatisfeito(a) com o serviço e tarifa praticados.

Diagnosticou-se que a falta de acesso ao transporte público, seja pela falta de cobertura espacial ou temporal, seja pelo custo da tarifa, pode ser barreira no acesso ao trabalho, à escola, à saúde e ao lazer em Vitória da Conquista. Assim, no intuito de **ampliar o acesso ao transporte e também a outras oportunidades** é possível reestruturar a rede e o serviço de ônibus para que mais regiões da cidade sejam servidas e em mais horários, além de ampliar e **flexibilizar a integração**. Também pode ser estudada a ampliação das gratuidades, por exemplo para pessoas desempregadas procurar trabalho e gestantes realizarem seu pré-natal no SUS. Certamente este conjunto de medidas colabora para mitigar as desigualdades de classe, raça e gênero.

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 ações que mais fariam diferença na percepção de segurança são: (i) melhorar a iluminação pública, (ii) melhorar a infraestrutura do ponto de ônibus e (iii) melhorar a segurança pública.

Das entrevistas com pessoas-chave percebeu-se a necessidade de **diálogo permanente ou ações integradas entre a SEMOB e as coordenações de Política de Igualdade Racial, de Políticas Públicas para Mulheres e/ou de Direitos Humanos e LGBT**. Também recomenda-se que haja trocas mais frequentes e efetivas com a sociedade civil. Adicionalmente, é possível **aprimorar as políticas de inclusão das organizações, públicas ou privadas, seja no momento da contratação, seja na retenção** de pessoas já contratadas. Nesse sentido, sugere-se avaliar a adoção de políticas afirmativas para que haja: (i) paridade de gênero nos conselhos municipais, (ii) proporcionalidade étnico-racial aderente ao perfil populacional do município nos conselhos municipais, (iii) mais pessoas negras, indígenas e mulheres na operação dos serviços de ônibus, em especial motoristas, (iv) mais pessoas negras, indígenas e mulheres em cargos de decisão.

Não foi diagnosticado o **uso de dados de acesso às oportunidades no planejamento do transporte** e nem dos políticas setoriais e, da mesma forma, não se percebeu a adoção de **paradigmas do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável** (DOTS). O **Plano**

de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista pode ser um marco na integração entre planejamento urbano e de transportes, seja ao promover coleta de dados e formulação de indicadores (desagregados por gênero e raça/cor) tendo em vista o acesso a oportunidades, seja ao planejar a infraestrutura como indutor de demanda de transporte e de desenvolvimento sustentável. Sem dúvidas, o PlanMob será um instrumento fundamental no combate às desigualdades territoriais e na promoção da mobilidade ativa (i.e. com aumento da malha cicloviária e com requalificação de calçadas).

Da oficina participativa, foram elencadas ações de mobilidade urbana mais diretamente ligadas a melhorias de paradas de ônibus / terminal, a políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas e à educação e cultura. Também foram citadas ações ligadas à ampliação da integração e à melhoria da iluminação pública e da oferta. Segundo os relatos de problemas operacionais, além da necessidade de melhoria da iluminação pública e da infraestrutura das paradas em si e em todos os bairros do município, ficou evidente **a necessidade de se sensibilizar e treinar periodicamente as equipes, em todos os níveis (planejamento, projeto, gestão e operação) acerca de abordagens de gênero e raça.**

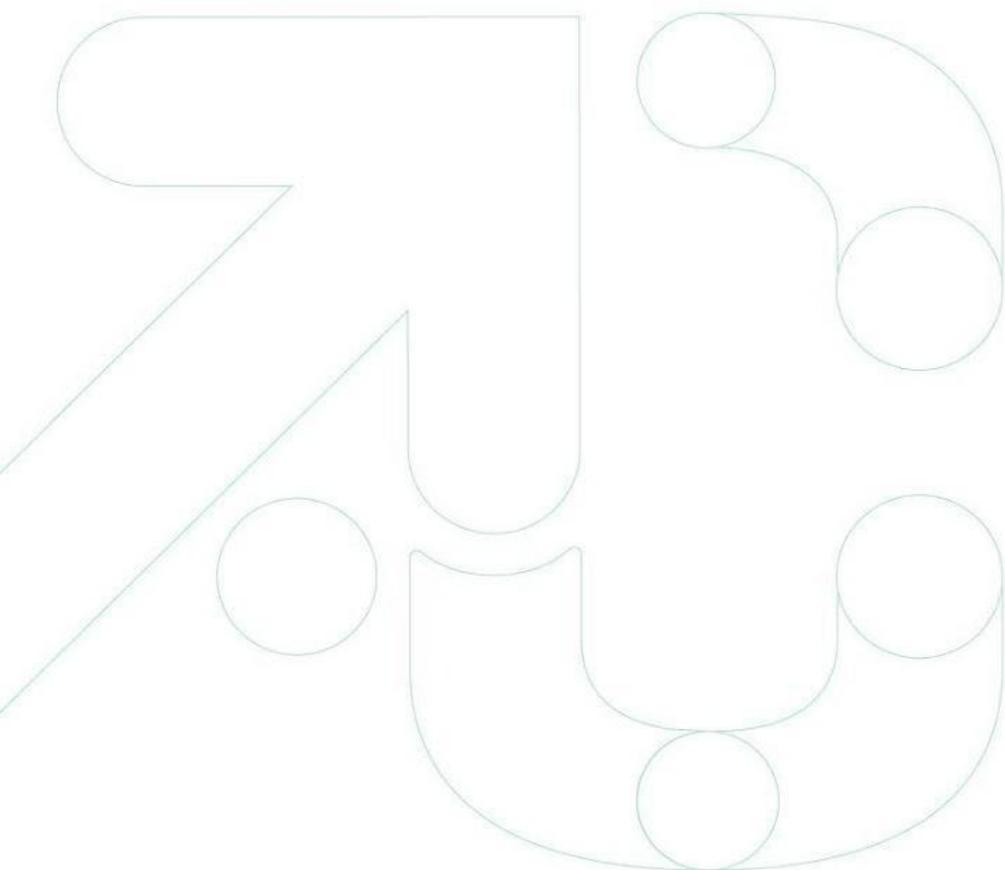
No que tange à prevenção de violência de gênero e raça, faz-se necessário **definir um protocolo contra o assédio sexual e injúria racial no transporte** que conte com atendimento especializado que acolha e encaminhe adequadamente a vítima. Atualmente esse protocolo não existe. Além disso, é crucial 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 Vitória da Conquista, sugere-se o trabalho nos seguintes eixos, durante o segundo semestre de 2023:

- Apoio na elaboração de um Termo de Referência para o Plano de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista, com disponibilização de materiais de apoio, reuniões de discussão e pareceres técnicos de materiais produzidos pela Prefeitura, em especial sobre a macroestrutura e plano de ação;
- Apoio à coleta e gestão de dados de transporte público pela Prefeitura de Vitória da Conquista, apoiando a definição dos fluxos de informações entre operadores e poder público;
- Apoio à revisão do programa de capacitação de motoristas e agentes envolvidos na operação do transporte público coletivo sobre assédio/importunação sexual e de injúria/discriminação racial;

- 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.

Esse apoio poderá se dar em oficinas coletivas sobre os eixos acima elencados e reuniões individuais.



Referências

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

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

CARMICHAEL, S. & HAMILTON, C. (1967) *Black power: the politics of liberation in America*. New York, Vintage, 1967, p.4.

CASHMORE, E. (2000) *Dicionário de relações étnicas e raciais*. Selo Negro, 471p.

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

DE MADRAGA, I. S. (2016) Mobility of care: Introducing new concepts in urban transport. In *Fair shared cities* (pp. 33-48). Routledge.

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.

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 Geographer*, v. 43, p. 1-14.

MONTOYA-ROBLEDO et al (2020). Gender stereotypes affecting active mobility of care in Bogotá. *Transportation research part D: transport and environment*, 86, 102470.

RAVENSBERGEN, L. FOURNIER, J. , & EL-GENEIDY, A. (2023). Exploratory analysis of mobility of care in Montreal, Canada. *Transportation Research Record*, 2677(1), 1499-1509.

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

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

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

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

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

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.

Apêndices

A - Roteiro base das entrevistas com passageiros(a)s

Apresentação

Olá!

Nós somos pesquisadoras e estamos realizando um levantamento sobre mobilidade urbana em Vitória da Conquista, em parceria com a Secretaria de Infraestrutura da Prefeitura Municipal. Nós poderíamos fazer algumas perguntas sobre os seus deslocamentos cotidianos?

Declaração de consentimento

Eu, NOME COMPLETO, concordo em dar essa entrevista de livre e espontânea vontade e autorizo gravação para o fim de da pesquisa do Projeto Acesso Cidades. Declaro também não estar recebendo nenhum tipo de remuneração pela minha participação.

Perguntas de perfil

Qual é a sua escolaridade? Até onde/quando estudou?

Que idade você tem?

Qual é a sua raça/cor?

Qual é sua identidade de gênero?

Quantos filhos você tem?

Você possui alguma deficiência? Se sim, qual?

Em que bairro você mora?

Qual linha de ônibus você vai usar?

Perguntas-diretrizes

Você poderia comentar falando um pouquinho do seu dia?

Como você chegou até aqui?

Em que bairro você mora? É fácil chegar até o ponto de ônibus?

E na volta, como você normalmente faz?

Que horas mais ou menos você realiza seus deslocamentos? Você faz esses trajetos todos os dias?

Você acompanha alguém no seu dia a dia?

E nos deslocamentos ocasionais, como ir ao médico, ou a compras, como você se desloca?

Você considera que o transporte público é bom? Quais são os principais problemas?

Você se sente segura/o no ponto de ônibus? E dentro do ônibus?

E quanto a tarifa, você conta com algum auxílio do seu empregador ou familiar?

Você considera o preço da tarifa caro? Você deixa de fazer alguma atividade por causa do preço da tarifa?

Se você pudesse, você se deslocaria de outra forma? Como? Por que?

Muito obrigada!

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 com atores-chave

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 Vitória da Conquista?

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/cicloviárias?

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 Vitória da Conquista?
- 3.1.e.i Por que sim ou não?
- 3.1.e.ii Existem locais ou elementos mais seguros ou inseguros para as pessoas não-brancas?
- 3.1.e.ii.1 Pontos de parada?
- 3.1.e.ii.2 Ônibus urbanos/metropolitanos?
- 3.1.e.ii.3 Ruas/Bairros específicos?
- 3.1.e.ii.4 Ciclofaixas/ciclovias?

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

- 3.2.a É feito o registro de casos de assédio / abuso / importunação sexual?
- 3.2.a.i Se sim, como é o processo de registro?
- 3.2.a.ii Se não, por que esse registro não é feito?
- 3.2.b Existe um protocolo de atendimento à vítima? Se sim, como é?
- 3.2.b.i Caso o protocolo exista, vocês sabem se ele é corretamente aplicado?
- 3.2.c As equipes em campo são capacitadas sobre como agir em casos de assédio?
- 3.2.d É feito o acompanhamento dos agressores? Como?
- 3.2.e São formuladas estatísticas sobre o assunto? Como?
- 3.2.d.e.i São divulgadas estatísticas sobre o assunto? Onde?
- 3.2.e.ii A organização utiliza essas estatísticas no planejamento e implementação de medidas?

4 Eixo temático de classe social

4.1 Sobre a abordagem de classe no desenvolvimento de projetos

- 4.1.a Você considera necessária uma abordagem que considere as desigualdades socioeconômicas em relação às políticas públicas e/ou projetos desenvolvidos por vocês?
- 4.1.a.i Por que essa abordagem de desigualdades socioeconômicas é ou não necessária?
- 4.1.b De que maneira específica vocês consideram as desigualdades socioeconômicas existentes nos projetos e políticas públicas desenvolvidos pela organização?

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

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

4.2 Sobre restrições de acesso por motivos financeiros

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

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

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

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

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

4.2.d Como você avalia o custo da passagem?

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

5 Impasses, impressões e próximos passos

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

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

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

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

5.b.i.2 Em pesquisas de satisfação?

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

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

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

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

6 Política de contratação e políticas de inclusão do órgão

6.1 Macro-visão

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

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

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

6.2 Contratação e retenção

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

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

6.2.a.i.1 não-brancos?

6.2.a.i.2 mulheres?

6.2.a.i.3 transsexuais?

6.2.a.i.4 pessoas com deficiência?

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

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

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

6.2.b.i.1 étnico-raciais? Se sim, como?

6.2.b.i.2 de gênero? Se sim, como?

6.2.b.i.3 de desigualdade socioeconômica? Se sim, como?

6.2.b.i.4 de diversidade sexual? Se sim, como?

6.2.b.i.5 de inclusão de pessoas com deficiência? Se sim, como?

6.2.c A sua organização possui algum mecanismo que limite a diferença entre menores e maiores remunerações da organização?

6.2.d A sua organização conta com licença maternidade e paternidade? De quanto tempo cada?

- 6.2.e Há algum tipo de programa de progressão de carreira e retenção de talentos na sua organização?
- 6.2.e.i Há algum com enfoque étnico racial?
- 6.2.e.ii Há algum com enfoque em mulheres?
- 6.2.e.iii Há algum com enfoque em mães?
- 6.2.e.iv Há algum com enfoque em pessoas de baixa renda?

6.3 Estrutura normativa

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

7 Atuação específica

7.1 Raça/cor

- 7.1.a Na sua opinião é possível alguma medida de mobilidade urbana ou de acessibilidade auxiliie 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 auxiliie 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 auxiliie 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?

7.7.d.i Quais?

8 Vivências

8.1 Complete a frase: eu seria mais feliz em Vitória da Conquista 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 Vitória da Conquista/BA 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: 05 de julho de 2023

Horário: 09h

Local: Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090

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

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 Vitória da Conquista/BA 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 Vitória da Conquista, por meio da Secretaria de Infraestrutura Urbana, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), convida a instituição XXXXXXXX para participar da primeira edição de atividades presenciais do Projeto AcessoCidades: planejando políticas de mobilidade urbana mais equitativas e sustentáveis.

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Desde 2021, nosso município tem participado de iniciativas realizadas no âmbito do projeto, tais como trocas de experiências nacionais e internacionais e visitas técnicas. Dado o elevado grau de engajamento de Vitória da Conquista, 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 Vitória da Conquista, 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 05 de julho de 2023, entre às 9h e 17h, no Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090. A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/agendaconquista>.

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

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

Contamos com a sua participação!

Banner para impressão e postagem em equipamentos públicos

Prefeitura de Vitória da Conquista e Frente Nacional de Prefeitos convidam para oficina participativa:



ACESSO CIDADES

Planejando políticas de mobilidade mais equitativas e sustentáveis

Data e Hora: 05 de julho, das 9h às 17h

Local: Av. Juracy Magalhães, s/n - 1º andar - Bairro Boa Vista (prédio da Caixa Econômica Federal)

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



Programação resumida:

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

Queremos saber o que você pensa sobre mobilidade urbana!

▶▶▶ **Contribua na construção do Plano de Mobilidade Urbana de Vitória da Conquista.**

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



Realização:



Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

Cofinanciamento:



Ofício convite para entrevistas via e-mail

Prezado/a XXXX, Diretor/a da XXX,

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

O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, e tem como objetivo contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável. Entre as ações do projeto, está o apoio ao planejamento de políticas de mobilidade urbana de Vitória da Conquista, 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 04 de julho de 2023, no Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090.

Além disso, será realizada uma oficina intersetorial e participativa, no dia 05 de julho de 2023, 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 Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090.

A programação completa das atividades do projeto em Vitória da Conquista está disponível no link <https://tinyurl.com/agendaconquista>. Serão dadas declarações de comparecimento aos participantes.

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

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 Vitória da Conquista 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

Vitória da Conquista vai sediar a primeira edição das atividades presenciais do Projeto AcessoCidades, liderado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Entre os dias 03 e 05 de julho, 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 Vitória da Conquista, 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 05 de julho de 2023, das 9 às 17 horas, no Hub Conquista - Av. Juracy Magalhães - Boa Vista, Vitória da Conquista - BA, 45026-090. A programação completa pode ser encontrada no link <https://tinyurl.com/agendaconquista>.

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.

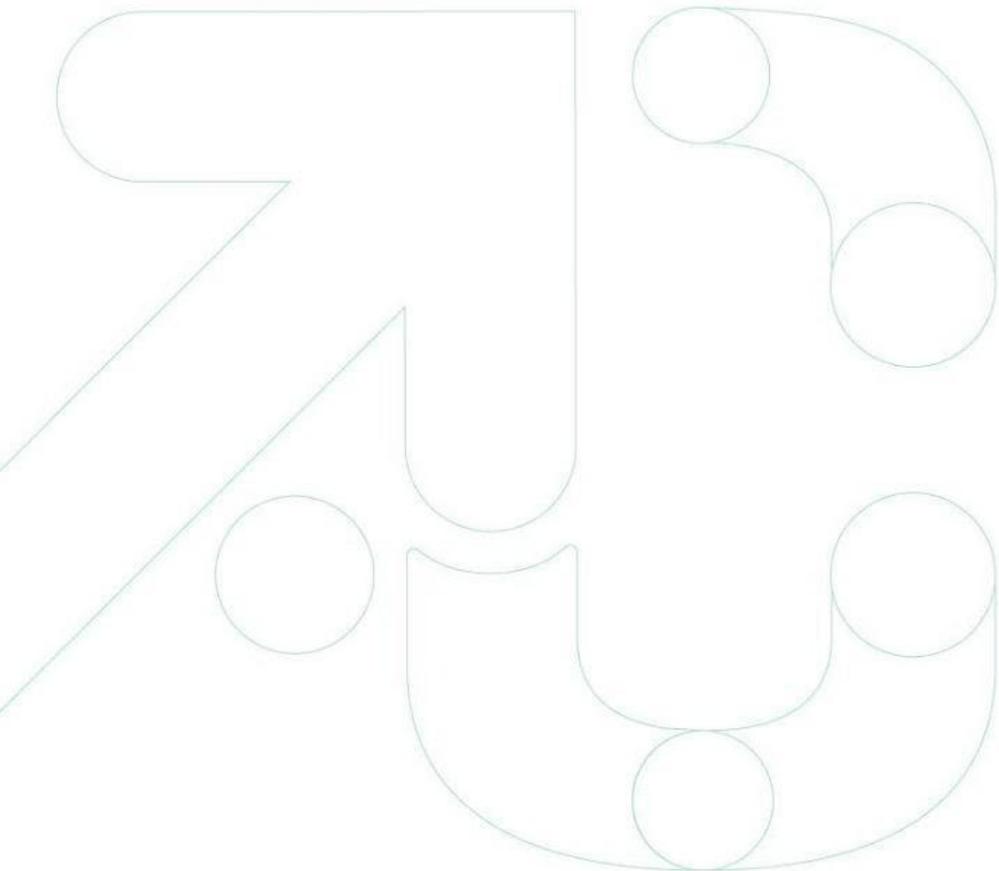
O projeto AcessoCidades é uma iniciativa da FNP, apoiada pela União Europeia, para contribuir na qualificação de políticas de mobilidade urbana como ferramentas para o desenvolvimento urbano sustentável. A iniciativa alinha-se à Agenda 2030 e está diretamente relacionada aos seguintes objetivos de desenvolvimento sustentável:



F - Sistematização dos desafios apontados na oficina participativa

DESAFIOS		
Descrição do post-it	Votos	Agregação por tema
Políticas urbanas (ruas desertas, ausência de muros com permeabilidade, fachadas ativas)	6	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Problemas de infraestrutura urbana (terrenos abandonados)	0	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Vias de acesso ao loteamento - distâncias entre loteamentos ficam prejudicadas	2	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Iluminação	5	Iluminação pública
Ausência de Iluminação Pública	4	Iluminação pública
Frequência - lapso temporal	3	Oferta adequada
Intervalo do horário de ônibus	3	Oferta adequada
Disponibilidade nos fins de semana	2	Oferta adequada
Falta de confiança no cumprimento horário	2	Oferta adequada
Atraso de ônibus	1	Oferta adequada
Distribuição das rotas	0	Oferta adequada
Limitação na capacidade do terminal e estação (qtd de ônibus no limite)	3	Paradas de ônibus / terminal
Distribuição de pontos	2	Paradas de ônibus / terminal
Estrutura do ponto (falta de abrigo)	1	Paradas de ônibus / terminal
Acessibilidade aos pontos	1	Paradas de ônibus / terminal
Infraestrutura de calçadas em pontos de ônibus	3	Paradas de ônibus / terminal
Ausência de ciclofaixas e ciclovias	7	Infraestrutura cicloviária
Limitação na integração tarifária	4	Integração

Integração tarifária	4	Integração
Integração entre os modais	2	Integração
Ausência de efetivo de fiscalização eletrônica e presencial	4	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Ausência de sinalização e fiscalização viária	1	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Ausência de campanhas diárias	0	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Ausência de protocolo de combate a assédio nos transportes	0	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Falta de educação continuada e permanente aos servidores	2	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa



G - Sistematização das ações sugeridas na oficina participativa

AÇÕES		
Descrição do post-it	Votos	Agregação por tema
Implementação de políticas públicas de urbanização	8	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Planejamento participativo	1	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Diálogos entre legislativo, executivo e sociedade	3	Políticas e infraestrutura urbana e de transporte integradas
Abrigos com Iluminação Solar	4	Iluminação pública
Ampliação do Brilha Conquista	0	Iluminação pública
Modernizar frota com prazo	1	Oferta adequada
Parcerias com empresas para manutenção do abrigo com contrapartida de marketing	4	Paradas de ônibus / terminal
PPP para sinalização de logradouros	1	Paradas de ônibus / terminal
Reestruturação dos abrigos	7	Paradas de ônibus / terminal
Reestruturação de passeios e vias	6	Paradas de ônibus / terminal
Melhorar a qualidade e a ampliação da sinalização sonora	3	Paradas de ônibus / terminal
Ampliar e flexibilizar o tempo de integração	2	Integração
Fortalecer as campanhas educativas: fiscalização + educação	4	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Exercício da Educação para Cidadania	3	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Melhoria de APPs que o município já usa, por exemplo o CittaMobi	2	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Aplicativo: canal mais direto	10	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa
Regulamentação + fiscalização	3	Educação e cultura para o respeito a leis, regras e convivência respeitosa



ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis
e conectadas

Organização:



CONFEDERACIÓN
Fondos de Cooperación y Solidaridad



FNP **FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS**

Cofinanciador:



União Europeia