Guia Orientador Urban Challenges

— Tornando o Transporte Público Seguro para Todos

Experiências compartilhadas a partir de uma colaboração entre seis projetos multilaterais em três anos

Conteúdos

Prefácio	4
Introdução	5
Terminologia	5
Visão geral do projeto	6
Estrutura, ferramentas e métodos	6
Casos – soluções propostas e lições aprendidas	9
Fortaleza	10
Barranquilla	13
Bogotá	15
Brasília	18
Cidade do México	21
Estocolmo	23
Em síntese	27
Créditos	28
Índice	31

Foto: Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação (CITINOVA)

Prefácio

Tentar resolver os desafios urbanos é tão difícil quanto importante. Como isso pode ser feito? As respostas, assim como os desafios, são muitas, mas quando o Instituto Sueco iniciou o projeto Urban Challenges em 2019, o implementamos visando métodos que são conhecidos como parte fundadora da sociedade sueca – cooperação e aprendizagem mútua entre diferentes setores.

Ao convidar pessoas de diferentes países e grupos sociais para colaborar em questões reais, nossa esperança era que essas reuniões despertassem novas ideias, o que acabou dando certo.

Embora a maior parte do projeto tenha sido executada durante a COVID-19, ficamos surpresos ao ver o interesse em cooperação e compartilhamento de conhecimento. E apesar de o projeto não ter seguido conforme o plano inicial, foi ótimo ver até onde chegamos. Alguns dos casos enfrentaram mais obstáculos do que outros, e mesmo que o Urban Challenges tenha chegado ao fim, percebemos o interesse e a motivação continuada, e esperamos acompanhar seu sucesso no futuro.

Ao convidar pessoas de diferentes grupos sociais...

esperamos inspirar outros

Através deste projeto e da cartilha de experiências compartilhadas, esperamos inspirar outros a avançar e seguir cooperando e aprendendo mutuamente, a fim de criar cidades mais seguras e sustentáveis.

Finalmente, gostaríamos de agradecer a todos que fizeram parte desta jornada contribuindo com seus pensamentos e ideias, e especialmente aos anfitriões dos casos, que tiveram a coragem de partilhar seus desafios, na esperança de proporcionar um transporte público seguro para todas as pessoas.

Madeleine Sjöstedt
Diretora Geral, Swedish Institute

Tornando o transporte público seguro para todos

Introdução

Urban Challenges – Tornando o Transporte Público Seguro para Todos foi um projeto colaborativo entre representantes do Brasil, Colômbia, México e Suécia entre 2019 e 2021. O objetivo era fomentar transportes públicos mais seguros, focando em comunidades vulneráveis. Essa iniciativa partiu do Instituto Sueco em parceria com o Impact Hub Stockholm e a Rede do Impact Hub na América Latina.

Ainda que o principal objetivo fosse gerar mais segurança no transporte público, o projeto visava soluções transversais e multidisciplinares, permitindo a identificação de premissas, barreiras e oportunidades que pudessem ser reproduzidas em outros locais e contextos.

É importante dar continuidade ao trabalho realizado ao longo dos dois anos do projeto. Este documento foi criado como um guia e recurso para inspirar autoridades locais, governos, empresas e organizações em outras cidades ao redor do mundo a implementar algumas das práticas exemplificadas.

Para problemas complexos como estes, é necessário envolver várias partes interessadas (*stakeholders*) e utilizar uma abordagem sistêmica e estratégica. Isso só pode ser alcançado através de uma estratégia de advocacy bem construída em um alto nível de tomada de decisão.

Terminologia

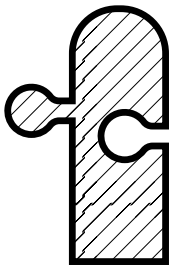
Conceito de Hélice Quádrupla: trabalho colaborativo com representação do governo, empresas, membros da academia e organizações sem fins lucrativos.

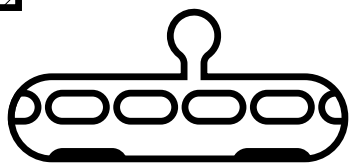
Teoria da Mudança: define metas de longo prazo e, em seguida, mapeia o percurso para identificar as pré-condições necessárias.

Metodologia Open Space: técnica de realização de reuniões onde os próprios participantes criam e gerenciam o cronograma e atividades.

Business Model Canvas: um modelo estratégico usado para desenvolver novos formatos de negócios e documentar os existentes.

MethodKit: uma enciclopédia de baralhos físicos com cartas que resumem disciplinas através da linguagem visual, usada para planejamento e discussões em oficinas.





Caixa de ferramentas HerCity: uma metodologia de aplicação dividida em nove blocos que funcionam como um guia digital para o planejamento urbano a partir do ponto de vista de uma mulher.

Design Thinking: um processo iterativo não linear para entender os usuários, desafiar suposições, redefinir problemas e criar soluções inovadoras para prototipagem e teste. É de maior utilidade para resolver problemas que são mal definidos ou não identificados.

Visão Geral do Projeto

O foco do projeto surgiu por meio de um levantamento inicial que revelou um grande problema: muita insegurança e pouca proteção nos transportes públicos. Muitos entrevistados incluíram também a poluição, já que a utilização de transportes públicos, por serem coletivos, ajudaria a reduzir a emissão de poluentes.

O foco do projeto tinha laços estreitos com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11,

"Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis", especialmente a Meta 11.2, "Até 2030, fornecer acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis para todos, melhorando a segurança rodoviária, nomeadamente através da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situações vulneráveis, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas".

A estratégia priorizou o ODS 11, mas o plano também foi definido em colaboração e compartilhamento de experiências; assim, o ODS 17 (Parcerias e Meios de Implementação) tornou-se de igual importância durante o projeto.

Em 2019, foi realizada uma oficina de dois dias em Medellín, Colômbia, com mais de 60 representantes dos setores público e privado, membros da academia e ONGs. O objetivo da oficina era que os participantes – *problem solvers* ou solucionadores de problemas – se unissem na resolução de seis desafios da vida real. Cada caso foi representado por seu anfitrião de caso (case owner), uma organização com a missão de implementar soluções. Os anfitriões foram a Secretaria de Transportes e Mobilidade de Brasília (Brasília, Brasil), a Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação – CITINOVA (Fortaleza, Brasil), a Secretaria da Mobilidade do estado do México (Naucalpan de Juárez, México), Transmetro (Barranquilla, Colômbia), Transmilenio (Bogotá, Colômbia) e a MTR Nordic (Estocolmo, Suécia).

Estrutura, ferramentas e métodos

O trabalho foi feito através de um conceito de hélice quádrupla, onde especialistas do setor público e privado, membros da academia e organizações sem fins lucrativos se reuniram para propor soluções para problemas reais relacionados à segurança no transporte público.

A metodologia do Impact Hub atuou como uma plataforma neutra, onde os principais atores de diferentes setores poderiam se sentir apoiados e confiantes em seu papel. Cada caso foi conduzido localmente por um gerente de projeto cuja função principal era apoiar o anfitrião do caso e facilitar a colaboração.

Paralelamente ao trabalho prático, havia foco contínuo na geração de oportunidades de comunicação, geração de rede e capacitação. Houveram sessões on-line mensais destinadas à expansão da rede e a ouvir relatos de especialistas. O objetivo era construir conexões globais que potencialmente permitissem que os aprendizados de cidades de todo o mundo fossem aplicados localmente. Isso beneficiou não só os profissionais que investiam seu tempo e conhecimento no Urban Challenges, mas também os projetos locais.

Ao longo de todo o processo, parceiros do projeto e outras partes interessadas participaram da avaliação da metodologia. Uma oficina de medição de impacto foi realizada e se mostrou crucial para garantir que todos os participantes tivessem o mesmo conhecimento sobre projetos e lógica de impacto, como passar da teoria para a prática e como criar indicadores-chave.

No início do Urban Challenges, a Teoria da Mudança foi aplicada a todos os casos como ponto de partida para as equipes visualizarem o objetivo final e, em seguida, recuarem alguns passos para reestruturar o percurso necessário para sua realização. A Teoria da Mudança não apenas ajuda a articular o trabalho necessário, mas também possibilita a revelação de riscos potenciais no plano.

Após essa etapa inicial, cada anfitrião e equipe escolheram com qual processo de desenvolvimento dar continuidade (quais métodos e ferramentas usar), visto que prioridades, necessidades e contexto diferiram entre os projetos. Os métodos e ferramentas utilizados incluíram entrevistas com a população-alvo, pesquisas, mapeamento de partes interessadas e parceiros, metodologia de Open Space, bem como ferramentas específicas: MethodKit, Design Thinking e a Caixa de Ferramentas HerCity.

Foto: Impact Hub Cidade do México

EDOMÉX
DIMENSIONES MEXIPUERTO CUATRO CAMINOS
Ubicado en el municipio de Naucalpan, cuenta con una superficie total de 93,470 m² de los cuales 34,637 m² corresponden al Paradero Sur y 43,000 m2. al Paradero Norte y la Manzana Central con 15,833 m²
Mexipuerto Cuatro Caminos
(Paradero Sur) 34,637 m²
Paradero Provisional
17,000 m² Aprox.
M1
M2

Foto: Impact Hub Medellín

Casos – desafios, soluções e lições aprendidas

Problemas relacionados à segurança em pontos de ônibus e nos veículos foi o principal objetivo para o caso Fortaleza.

66%

dos entrevistados estavam preocupados com a falta de segurança pública nos pontos de ônibus

Fortaleza

A capital do estado do Ceará tem uma população de cerca de 2,7 milhões de habitantes, e 4,2 milhões na região metropolitana. Problemas relacionados à segurança em pontos de ônibus e nos veículos em si demandaram uma resposta do governo local.

Quando o projeto Urban Challenges teve início, a implantação de uma série de intervenções e campanhas da prefeitura já estavam em andamento, como sistemas de monitoramento em ônibus, botões de pânico para motoristas, e vistorias aleatórias da polícia dentro dos veículos.

Como resultado, os crimes no transporte público ou áreas próximas diminuíram, mas a satisfação dos usuários em relação à segurança não melhorou em grande medida. A pesquisa anual de satisfação realizada entre os usuários do transporte público mostrou que os principais fatores de insatisfação são segurança pública (66%) e conforto nos pontos de ônibus (45%).

45%

dos respondentes classificaram as paradas de ônibus como desconfortáveis

Fotos: Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação (CITINOVA)

Soluções-alvo

Um dos objetivos era, portanto, aumentar a sensação de segurança e conforto na sociedade civil ao utilizar o transporte público.

Os anfitriões apresentaram as seguintes necessidades:

- Melhorar a coleta de dados sobre o problema
- Reduzir o número de roubos
- Realizar, não só ações para mais segurança, mas também aumentar a percepção e sensação de segurança e conforto dos usuários de transporte público.

Seguindo a suposição de que a qualidade urbana tem um efeito na percepção de segurança da população, o projeto piloto propôs melhorias do espaço público em torno de oito pontos de ônibus através de regeneração urbana e tecnologia, com o objetivo de melhorar a experiência dos usuários do transporte público.

Principais desafios e conquistas

Embora a pandemia do COVID-19 tenha gerado atrasos às atividades, não foi um impedimento ao avanço do projeto.

Ter o total apoio da Secretaria de Serviços Públicos foi fundamental para ter acesso a outros órgãos relevantes do município, como a Secretaria de Segurança Pública, que forneceu dados sobre crimes ocorridos nas proximidades de pontos de ônibus em toda a cidade. Essas informações foram fundamentais para começar a selecionar os pontos que receberiam melhorias.

Em outubro de 2020, a cidade de Fortaleza entrou em período eleitoral. Felizmente, a nova administração optou por incluir o projeto em sua agenda. No entanto, com a mudança de governo, as secretarias responsáveis pelo projeto mudaram, o que desafiou os anfitriões a se envolverem com a nova equipe e um grupo maior de partes interessadas.

O novo plano de governo era:

- Meta aumentada para até 200 pontos de ônibus renovados na cidade até 2024
- A equipe teve acesso a recursos de outras agências municipais
- Caminho facilitado para completar o projeto piloto

Ferramentas e métodos utilizados

Requalificação e cruzamento de dados: as paradas selecionadas estão entre as 10% mais demandadas no período noturno e entre as que apresentam maior número de crimes.

Validação: a validação dos pontos de ônibus selecionados foi realizada por visitas no local, bem como por coordenação de informações com o provedor de transporte.

Metodologia Open Space: em termos de intervenções, foi montada uma oficina com a participação dos solucionadores. A oficina resultou em muitas ideias e perspectivas, que precisaram ser reduzidas a um plano de implementação viável.

Business Model Canvas: usada para construir o plano de implementação, definir e comunicar rapidamente o conceito. A ferramenta foi aplicada para melhor organizar a multiplicidade de aspectos e ideias trazidas pela oficina e apontar o que era mais viável.

Teoria da Mudança: usada para articular quais mudanças positivas eram esperadas. A ferramenta foi usada primeiro para esclarecer o problema e o resultado esperado, e uma segunda vez após o piloto para ajudar os anfitriões a planejar a pesquisa de impacto.

Resultados futuros esperados

O projeto está passando pela implementação da solução piloto. Através da intervenção urbana (pavimento, iluminação pública, cobertura nos pontos de ônibus); instalação de tecnologia (câmeras de monitoramento e wi-fi); e ações de segurança em colaboração com a Secretaria de Segurança Pública, o projeto deverá combater a insatisfação e melhorar a percepção de segurança no transporte público.

Após a renovação das oito paradas de ônibus selecionadas, novas pesquisas serão aplicadas e comparadas com as anteriores ao projeto. O resultado será utilizado na elaboração de um plano de expansão para 200 pontos de ônibus em toda a cidade.

Lições aprendidas

Os anfitriões, graças ao apoio do governo local, descobriram que os dados relevantes já estavam disponíveis, e tudo o que precisavam era juntá-los. Antes de realizar pesquisas originais, pode ser uma boa ideia verificar primeiro quais dados estão prontamente disponíveis.

Mudanças de gestão em secretarias públicas podem ter efeitos positivos e negativos sobre projetos. É importante estar atento e informado sobre as próximas eleições. Ter uma agência dentro do município voltada para a inovação como anfitriã do caso foi fundamental para chamar a atenção dos tomadores de decisão, o que impulsionou a iniciativa para além do previsto.

A inclusão do projeto no plano da nova administração elevou as expectativas, aumentou a meta de 8 para 200 pontos de ônibus, e também significou acesso aos recursos de contratos existentes e outros órgãos do município.

A Transmetro reportou um grande problema com ataques e vandalismo contra ônibus e terminais, incluindo lesões a civis e desvios de rota forçados.

A meta era reduzir ataques e vandalismos em

30%

Barranquilla

A capital do departamento Atlântico, na Colômbia, com uma população de 2,2 milhões de pessoas, é a maior cidade e o terceiro maior porto da região costeira norte do Caribe. O principal sistema de transporte público é o Transmetro, que transporta cerca de 150 mil passageiros por dia.

A operadora relatou um grande problema com ataques e vandalismo contra ônibus e terminais, incluindo ataques a indivíduos e desvios de rota forçados. Os grupos identificados conhecidos pela execução dos atos incluíam torcidas de futebol, mototáxis, gangues locais e civis em geral.

Soluções-alvo

A solução proposta foi trabalhar com usuários do sistema de transporte e com a sociedade civil em geral para gerar soluções. Ao lançar uma chamada pública, a sociedade civil e as organizações proporiam intervenções que aumentassem a responsabilização e o senso de apropriação, reduzindo ataques e vandalismo contra a infraestrutura.

Os anfitriões apontaram as seguintes necessidades:

- Reduzir o número de ataques e vandalismo em 30% (comparados aos indicadores de 2019)
- Criar uma métrica para avaliar o senso de propriedade
- Criar uma estratégia em torno da apropriação pública do sistema de transporte
- Engajar a sociedade civil e estabelecer uma conexão entre o público e a operadora de transporte

Fotos: Transmetro

Principais desafios e conquistas

A Transmetro conta com uma equipe alocada para inspecionar diariamente ônibus e estações e reportar à central. Isso deu ao projeto informações em primeira mão sobre ataques e vandalismo. No entanto, as soluções propostas não puderam ser inteiramente executadas devido à COVID-19, agitação social e desafios internos da Transmetro.

Houve instabilidade política a nível local e nacional. A prefeitura enfrentou cortes orçamentários, o que fez com que a Transmetro parasse de operar por vários dias, impactando, por sua vez, a continuidade do projeto. Em nível nacional, a agitação civil de 2021 afetou as operações do transporte público, que sofreu múltiplos ataques de civis.

Devido as circunstâncias, inúmeros desafios surgiram no fluxo de informações, afetando a compreensão da situação e a evolução do projeto. Além disso, a equipe passou por diversas realocações de pessoal, tornando os progressos lentos com mudanças nas prioridades à medida que novos membros entravam na equipe.

Ainda assim, foi possível um engajamento com a comunidade local na criação de soluções para gerar propriedade sobre o sistema de transporte. Uma parceria foi criada com três instituições públicas e privadas para participação na campanha.

Ferramentas e métodos

Teoria da Mudança: ajudou a definir o impacto esperado e as ações a serem tomadas, e a entender melhor se o trabalho contribui para alcançar o impacto imaginado ou se existem alternativas a serem consideradas.

Chamada para propostas: o objetivo principal era reunir soluções dos cidadãos sobre como gerar senso de propriedade e espaços seguros nos sistemas de transporte. As melhores soluções seriam implementadas conjuntamente pelos cidadãos e a Transmetro.

Plano de ação e mapeamento de marcos: criar um plano de ação a seguir.

Lições aprendidas

Embora o projeto não pôde ser satisfatoriamente concluído, este gerou alguns pontos de aprendizado para aqueles que desejam criar iniciativas semelhantes no futuro.

Ao iniciar um novo projeto com parceiros, deve-se alinhar entre todos os participantes as expectativas e a visão desejada de futuro. Defina uma linha do tempo, atribua tarefas e mantenha um fluxo muito transparente de comunicação, um ponto fundamental para entender a situação de cada parceiro.

Em setores onde as mulheres têm dificuldades para acessar determinados cargos, as barreiras permanecem altas.

Em 2021 apenas

1.5%

do quadro de motoristas era composto por mulheres

Bogotá

Bogotá é a capital da Colômbia e uma das 30 maiores cidades do mundo. Tem uma população estimada de 8 milhões de pessoas no distrito da capital e cerca de 11 milhões na área metropolitana.

Segundo a Transmilenio, maior empresa de transporte público da cidade, estima-se que em 2021 apenas cerca de 1,5% dos motoristas de ônibus eram mulheres. Em setores onde elas têm dificuldades para acessar determinados postos, as barreiras de entrada permanecem elevadas e os fatores que levam à sua exclusão são reforçados. Essa lacuna pode ser uma indicação de problemas mais profundos na sociedade em relação à igualdade de gênero, políticas de exclusão no mercado de trabalho, violência sexual e assédio, discriminação salarial e segregação ocupacional.

Atores municipais de interesse, incluindo a Transmilenio, a Secretaria da Mulher e a Secretaria de Mobilidade de Bogotá estão trabalhando para encontrar formas de tratar essas questões.

Soluções-alvo

A solução-alvo foi promover a inclusão de gênero e segurança no sistema de transporte, com foco especial na identificação e busca de melhores práticas para transpor barreiras ao envolvimento de mulheres em trabalhos tradicionalmente dominados por homens, como o de motorista profissional de ônibus.

Foto: Hinterhof/shutterstock.com

Principais desafios e conquistas

O projeto enfrentou diversos desafios para sua implementação. Além das interrupções pela pandemia da COVID-19, a mudança dos representantes das instituições públicas e privadas significou um ritmo de aprendizagem mais lento, com a necessidade de ajustes constantes.

Inicialmente, o projeto focou no desenvolvimento e adaptação de operadores de treinamento e colaboradores da Transmilenio para identificar, reconhecer e atuar em situações de violência de gênero fazendo uso de ferramentas virtuais.

Foram aplicadas mais de 395 pesquisas entre colaboradores e prestadores de serviço da Transmilenio para alavancar a compreensão de seus conhecimentos e preconceitos sobre assédio sexual no sistema, tornando-se uma referência de dados para ações atuais e futuras. No entanto, a equipe que trabalhou no projeto identificou que outras instituições já estavam endereçando uma solução semelhante, de modo que o foco do projeto foi alterado.

O novo foco proporcionou uma melhor compreensão das barreiras para mulheres acessarem e permanecerem em oportunidades de trabalho dentro do setor de transportes, graças à participação de mais de 50 pessoas dos setores público e privado, incluindo mulheres que atualmente trabalham como motoristas de ônibus. O projeto também conseguiu mapear melhores práticas para enfrentar essas barreiras.

Ferramentas e métodos utilizados

Pesquisas: foi realizada uma pesquisa interna com 395 colaboradores e a contribuição direta de especialistas em gênero e violência para identificar condutas e crenças. O processo de planejamento envolveu a contribuição direta das lideranças a fim de alcançar um amplo envolvimento de diferentes áreas relevantes dentro da organização.

Entrevistas participativas: oficinas de design thinking foram implementadas com ênfase na escuta direta de mulheres empregadas no sistema de transporte sobre seus desafios e opiniões sobre potenciais soluções. Esses dados qualitativos coletados tiveram como objetivo compreender relatos de eventos específicos e experiências cotidianas das entrevistadas. Uma boa atividade de facilitação provou ser fundamental para implementação do projeto com sucesso.

Técnica de análise de discurso: para a sistematização dos dados coletados nas entrevistas participativas, foi realizada uma técnica de análise de discurso, que incluiu rotulagem, desagregação e agregação da informação. Isso permitiu a descoberta de novas e valiosas perspectivas.

Quadro referencial de melhores práticas: soluções potenciais foram organizadas com esse método, a fim de priorizar os dados principais e comunicá-los de forma a serem práticos e mais fáceis de reproduzir. O mesmo formato deve ser seguido para todos os exemplos, a fim de facilitar a comparação entre os casos.

Resultados futuros esperados

Um manual de melhores práticas será publicado com o objetivo de oferecer contribuições específicas não apenas sobre as barreiras, mas formas potenciais de resolvê-las, visando a concepção e execução de um programa para treinar e apoiar o processo de licenciamento de 450 mulheres como motoristas de ônibus elétricos. O programa é chamado 'Econducción: Projeto para a qualificação de mulheres em empregos não convencionais no sistema de transporte em Bogotá', com o apoio do Laboratório de Gênero no Transporte do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Agência Francesa de Cooperação.

"A execução do programa em todas as suas fases influenciará exercícios subsequentes de desenho e execução de projetos no setor de transporte, com o objetivo de sanar as lacunas de gênero, ampliando o contexto de empregabilidade feminina, sua incidência, reconhecimento e um marco referencial diferenciado e centrado em direitos, que levará em conta suas particularidades e interesses".

Camila Gómez | Secretaria de Mobilidade de Bogotá

Lições aprendidas

"A principal entrega do projeto foi ser capaz de documentar e disseminar informações sobre boas práticas para eliminar lacunas de gênero, especialmente ao contrastar a teoria com o que acontece na realidade do setor."

Daniela Mora | Departamento de Direitos e Desenho de Políticas – Secretaria da Mulher de Bogotá

"Um resultado fundamental foi obter feedback em todas as etapas do processo a partir de diferentes perspectivas e papéis que fazem parte dos processos de empregabilidade, em torno de como alcançar a equidade e direitos no setor de transportes."

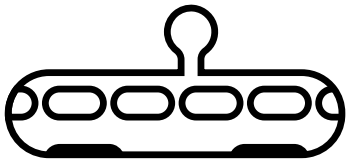
Camila Gómez | Secretaria de Mobilidade de Bogotá

"Espero que, no futuro, este manual de melhores práticas nos permita iniciar uma conversa global sobre as condições de trabalho das mulheres nos sistemas de transporte público, e aprender com outras experiências em políticas públicas sobre como evoluí-las."

Natalia Dominguez | Área de Gênero, População e Direitos Humanos do Departamento de Segurança – Transmilenio S.A

395

pesquisas foram conduzidas



233
mulheres responderam ao questionário

Mulheres sentem-se inseguras ao transitar livremente por espaços públicos, diferente da experiência masculina.

Brasília

A capital do Brasil é um marco na história do planejamento urbano. Todos os elementos – desde o layout dos distritos residenciais e administrativos até a simetria dos próprios edifícios – foram planejados para estar em harmonia com o projeto geral da cidade. Desde a sua inauguração, em 1960, Brasília preservou seus princípios norteadores originais, levando à sua inclusão na Lista de Patrimônios Mundiais da UNESCO em 1987.

Preservar Brasília requer avaliar questões e demandas atuais relacionadas à cidade. A falta de infraestrutura nas passarelas, bem como uma cultura de violência contra as mulheres, cria um ambiente inseguro que faz com que que estas hesitem em se mover livremente em espaços públicos da mesma forma que os homens, devido a preocupações de segurança.

Um questionário de 2019 respondido por 233 mulheres indicou sensação de medo moderado em áreas de pedestres. Os problemas identificados incluíam iluminação insuficiente e a presença de homens desconhecidos.

A área-foco apresenta passarelas sub-terrâneas que não oferecem segurança.

Fotos: Paralaxis/shutterstock.com, Secretaria de Transporte e Mobilidade – SEMOB

Soluções-alvo

Os anfitriões visavam alcançar os seguintes resultados:

- Criar infraestrutura segura para as mulheres andarem livremente dentro da cidade
- Aumentar a segurança percebida e real das mulheres em espaços públicos
- Causar uma mudança nas normas e cultura em apoio à igualdade de gênero na área

Os resultados não poderiam ser alcançados sem um projeto piloto em uma área menor. A equipe teve como alvo uma região que conecta duas grandes universidades como o local perfeito. A rota continha passagens subterrâneas que não apresentavam segurança, um problema antigo e difícil de resolver na perspectiva do governo, e incontornável na percepção dos pedestres.

Principais desafios e conquistas

Parte da abordagem de curto prazo foi aumentar as campanhas de conscientização e pequenas intervenções, mas a pandemia adiou esses eventos.

Ficou claro que não havia como realmente resolver o problema da insegurança nesta rota específica sem remodelação das vias em larga escala, o que exigiria investimentos maciços e muito tempo e esforço. Uma abordagem sistêmica e estratégica para o problema seria necessária, exigindo que a principal secretaria do governo local o colocasse como prioridade máxima.

Pela primeira vez, foi estabelecido um diálogo entre diferentes instituições e partes de interesse, o que foi um sucesso em si. Embora os anfitriões tenham conseguido envolver todas as partes interessadas necessárias, foram forçados a enfrentar barreiras burocráticas do governo local.

Ferramentas e métodos utilizados

Mapeamento de partes interessadas: como a colaboração foi fundamental, todas as partes do projeto foram reunidos em um mapa. O principal benefício desta ferramenta é obter uma representação visual de todos os indivíduos que podem influenciar o projeto e como estão conectados. Isso era importante para envolver atores relevantes com clareza sobre o papel de cada um.

Metodologia Open Space: os anfitriões realizaram uma oficina reunindo movimentos da sociedade civil, membros da academia e representantes de distintos órgãos governamentais. Funcionou como uma sessão de geração de ideias e resultou em muitas perspectivas sobre a questão da passagem subterrânea.

Resultados futuros esperados

Os anfitriões envolveram várias partes interessadas engajadas em seis outros relatórios e/ou projetos envolvendo a requalificação das passagens subterrâneas, com o objetivo de obter do órgão ideal a preparação de um projeto unificado para enfrentar o problema. Este relatório está em análise e ainda pode trazer avanços importantes em um futuro próximo.

Uma expressiva pesquisa com os usuários do local pretendido para intervenção e áreas relacionadas foi iniciada, mas a pandemia acabou colocando esta atividade em espera.

Uma nova abordagem para o desafio começou a ser pensada, o que mudaria a perspectiva da falta de infraestrutura segura dentro da passagem subterrânea para a criação de uma rota temática, a fim de engajar alunos e turistas a transitarem a pé e usufruir das possibilidades oferecidas ao longo do caminho. Para avançar neste conceito, a Secretaria de Mobilidade tentará engajar novos parceiros relevantes, agências de cultura e turismo.

Lições aprendidas

Diante de obstáculos muito difíceis de superar, é benéfico tentar encontrar soluções alternativas e parceiros colaborativos adicionais.

A falta de infra-estrutura nas passarelas, bem como a cultura de violência contra a mulher, cria um ambiente inseguro.

Foto 3: escada de acesso à passarela
Falta de guarda corpo e corrimão

Foto 4: túnel acúmulo de lixo verde, folhas e galhos de arvores proximas ao acesso das passarelas

Foto 5 : escada de acesso a passrela
Revestimentos degradados

Foto 6: túnel da passarela
Revestimentos degradados pela ação do tempo e vandalos

Fotos: Secretaria de Transporte e Mobilidade – SEMOB

A má iluminação, deterioração da área, falta de manutenção e trânsito lento contribuíram para um aumento na violência.

22

milhões de pessoas vivem nesta área

Cidade do México

A Zona Metropolitana do Vale do México (ZMVM) é uma área formada pela Cidade do México, municípios do estado do México, e mais um município do estado de Hidalgo. Essa área possui uma população de cerca de 22 milhões de habitantes. A Estação de Transferência Multimodal (ETRAM) Cuatro Caminos está localizada no município de Naucalpan de Juárez, estado do México, fronteira com a Cidade do México.

As más condições da zona norte do Centro de Transferência Modal (CETRAM), comumente conhecido como Mexipuerto, complicam a jornada de mais de 400.000 usuários. A má iluminação, a deterioração da área, a falta de manutenção, o comércio informal e o trânsito lento contribuíram para o aumento da violência.

Soluções-alvo

A proposta do projeto buscou reduzir os níveis de violência de forma fácil e eficiente com tecnologia de baixo custo, soluções de curto prazo, envolvendo principalmente vizinhos, cidadãos e autoridades.

Principais desafios e conquistas

Os principais desafios surgiram no planejamento da metodologia. A COVID-19 impediu que a coleta de informações fosse realizada pessoalmente. Ao invés disso, pesquisas virtuais foram aplicadas.

Durante o projeto, o anfitrião passou por duas trocas de supervisão devido ao período eleitoral, o que atrasou o processo de adição do projeto à agenda.

Fotos: Impact Hub Cidade do Mexico

97

Respondentes participaram da pesquisa

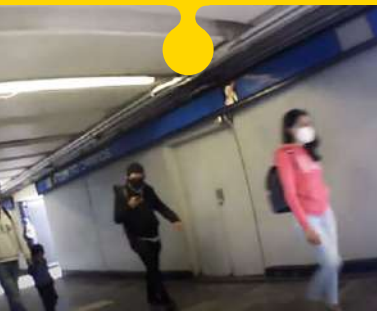


Foto: Impact Hub Cidade do México

O projeto também enfrentou a descrença dos cidadãos, agravada pela pandemia e pela falta de ações pontuais do governo.

Uma pesquisa com 97 entrevistados apresentou um bom panorama das situações e problemas concretos. Duas oficinas de design thinking foram realizadas com o objetivo de mapear a abrangência de tais problemas, gerar e validar uma lista de ideias.

Os itens da lista eram:

1. Melhoria na concentração de usuários por espaço
2. Sinalização adicional dentro e fora da estação
3. Estabelecimento de paradas e pontos de desembarque de transporte público
4. Construção de lombadas nas faixas de pedestres
5. Estabelecimento de pontos de venda para o comércio informal
6. Alargamento das calçadas
7. Posicionamento de mais agentes de trânsito fora da estação do Metrobus
8. Realização de ações táticas de planejamento urbano nas faixas de pedestres
9. Uso de um aplicativo que forneça informações de rotas aos usuários

Outra conquista foi a rede estabelecida de colaboração entre membros da academia, autoridades, cidadãos, empreendedores e partes interessadas que estão trabalhando para resolver os principais desafios.

Ferramentas e métodos utilizados

Metodologia de Design Thinking: o problema geral foi definido em dois pontos principais, ambos emergindo da pesquisa lançada com a contribuição do anfitrião.

Visita ao local: uma visita in loco e registros em vídeo foram realizados para mostrar a experiência geral do Mexipuerto.

Pesquisa virtual: a partir da visita mencionada acima, uma pesquisa virtual foi direcionada aos usuários.

Resultados futuros esperados

O projeto está em pausa, aguardando que o anfitrião organize o plano de ação e o apresente ao responsável pelo Ministério da Mobilidade. A ideia é que os resultados sejam revistos e seu plano de desenvolvimento seja acordado. Se o trabalho perde força, há a preocupação de que os resultados e aprendizagens coletivas não gerem futuras ações e permaneçam apenas documentados. O Impact Hub Cidade do México busca manter as relações geradas, envolver mais empreendedores, cidadãos e especialistas para dar continuidade ao que foi iniciado.

Lições aprendidas

É um grande benefício envolver e ouvir aqueles diretamente afetados pelos problemas no transporte público.

Tráfico de drogas e criminalidade na estação Flemingsberg ocorre regularmente.

Estocolmo

A capital da Suécia possui uma população de 1,6 milhão de pessoas, das quais 780.000 usam o transporte público diariamente. Os diversos meios de transporte – ônibus, metrôs, trens metropolitanos, serviços ferroviários locais e barcos – são coordenados com uma rede de transporte em constante crescimento.

O caso de Estocolmo foi centrado no distrito suburbano Flemingsberg, selecionado por causa do comércio aberto de drogas perto da estação de trem. Os relatórios de incidentes da MTR Nordic mostram que o tráfico de drogas e a criminalidade ocorrem regularmente na estação, o que pode ter um impacto negativo na sensação de segurança dos viajantes e na percepção geral do distrito.

O objetivo do projeto foi identificar e promover a colaboração interfuncional entre os principais atores sobre a questão da segurança na estação e arredores.

780'

780 000 pessoas viajam de transporte público todos os dias

Fotos: Michael715/shutterstock.com
Melker Dahlstrand/imagebank.sweden.se24

Soluções-alvo

Uma pesquisa da Administração Sueca de Transportes mostra que apenas um terço dos habitantes de Flemingsberg se locomovem de transporte público. Um objetivo regional envolve aumentar este número para 70% e melhorar a percepção de segurança no transporte público para 90% entre os usuários locais.

Principais desafios e conquistas

Primeiro, avaliou-se a situação atual, seguida de análise pública baseada em pesquisas prévias, observação, oficinas de engajamento local e entrevistas semiestruturadas.

Uma preocupação significativa foi a falta de dados atualizados e apropriados. Durante a fase de coleta de dados do estudo, descobriu-se que os existentes eram irrelevantes, desatualizados ou ausentes. Nenhuma das partes interessadas tinha dados que pudessem medir a sensação de segurança em tempo real dos viajantes em Flemingsberg.

Ambas as agências Region Stockholm e Greater Stockholm Local Transit Company (SL) realizam pesquisas regulares no transporte público da cidade, embora não em locais específicos. Coletar dados novos e atualizados teria demandado muito tempo, recursos e esforço.

Com um número diversificado e grande de partes envolvidas vem uma série de expectativas e prioridades, parte da razão pela qual um acordo de colaboração para desenvolvimento não se formalizou. Várias reuniões com altas lideranças dos principais parceiros foram realizadas. O acordo não foi finalizado, porque haviam incertezas quanto ao nível de comprometimento exigido, incluindo financiamento e responsabilidades. No entanto, novas conexões fortes entre as partes proeminentes foram estabelecidas.

Foram realizadas quatro sessões de atividades com os moradores, incluindo a “caminhada urbana”, na qual os participantes passaram por locais específicos em Flemingsberg para identificar áreas de atenção e agregarem uma avaliação honesta. O MethodKit foi usado para executar as outras três oficinas digitalmente. O resultado foi uma lista do que os moradores locais demandam em termos de ação para aumentar o senso de segurança.

Uma oficina com a metodologia HerCity foi realizada com uma escola primária local para obter a perspectiva de crianças e meninas. Um modelo de Flemingsberg foi desenvolvido em Minecraft, e os alunos receberam diferentes regiões do jogo para explorar ideias de design sobre como proporcionar sensação de segurança nestes locais. Os resultados foram colocados em um formato de relatório estendido para compartilhar com as partes interessadas e outros tomadores de decisão relevantes.

A Igreja da Suécia (*Church of Sweden*) desempenha um papel muito importante em Flemingsberg e tem a confiança dos residentes. Onze representantes da igreja participaram de uma entrevista e expressaram suas perspectivas sobre o que precisa ser feito para tornar o distrito um local mais seguro e inclusivo.

Um grupo de estudantes da Stockolm School of Economics fez uma proposta sobre como coletar dados relevantes sobre a sensação de segurança dos viajantes. Eles apontaram as seguintes soluções: 1) Um recurso de coleta de dados integrado ao aplicativo móvel do metrô para capturar dados em tempo real sobre a sensação de segurança dos viajantes; 2) Totens com telas *touch screen* nas estações de trem com funções de coleta de dados baseadas em levantamentos anteriores. Com base nessa colaboração, no semestre seguinte, a anfitriã MTR estabeleceu uma parceria com a universidade para desenvolver um modelo de negócio para questões de segurança.

Resultados futuros esperados

No curto prazo, todos os dados coletados serão sintetizados e compartilhados com a Prefeitura de Huddinge e a empresa imobiliária Fabege como um manual de lições aprendidas/melhores práticas. Isso ajudará a decidir os próximos passos, e como resultado, desenvolver um plano de ação. O objetivo a longo prazo é executar e expandir o plano em todas as administrações municipais de Estocolmo.

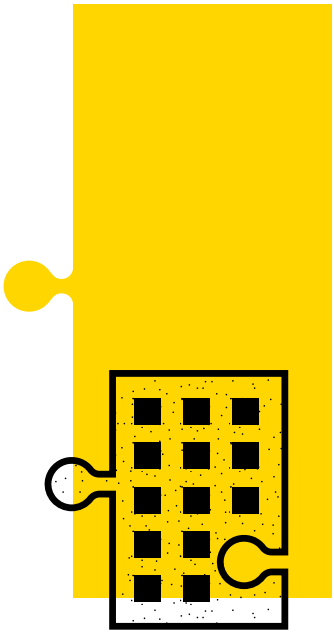
Lições aprendidas

"Fazer parte do projeto nos ajudou a avançar na agenda de melhoria no transporte público, aprendendo por erros, percebendo que precisamos de uma melhor coleta de dados. Também nos auxiliou a perceber que há um interesse maior pela sensação de segurança; a importância de ter um acordo de entendimento entre todas as partes relevantes; e como é difícil criar esse documento de uma forma que todos os envolvidos assinem."

Jan Magnusson | Oficial de segurança da MTR Nordic

Esquerda para direita: Magnus Lindqvist, Karin Regina de Castro Marins, Gabriela Rodriguez.

Foto: Impact Hub Medellín



Em síntese

O objetivo do projeto Urban Challenges era fornecer uma plataforma neutra para incentivar diálogos entre as partes interessadas que normalmente não se associariam. A iniciativa se propôs a inspirar soluções inovadoras de diferentes perspectivas. Foi uma ponte multilateral de colaboração entre parceiros que incluiu autoridades, especialistas da área e cidadãos para trabalhar em conjunto na resolução de situações complexas.

Trabalhar em projetos para grandes melhorias nos serviços públicos requer a capacidade de envolver os tomadores de decisão em um alto nível de governo. Além disso, esses indivíduos precisam perceber os potenciais benefícios do uso de métodos inovadores e participativos, que podem não ser familiares para eles.

É importante ter uma estratégia e um plano que guiem o processo, assim como entender que mudanças nas prioridades podem acontecer e circunstâncias externas – como situações pandêmicas, períodos eleitorais, agitação civil e mudanças nas administrações – podem interferir. Para um projeto tão complexo, envolver atores relevantes para construir um objetivo comum pode ser visto como uma grande conquista. Em alguns casos, no entanto, as mudanças de representantes das instituições públicas e privadas levaram a um ritmo de aprendizagem mais lento do que o esperado.

Uma questão recorrente para projetos com atores governamentais latino-americanos é a necessidade de navegar pela incerteza da política. Devido às constantes mudanças nas administrações e no pessoal, é preciso buscar resultados com base na ideia de que o trabalho também deve ser benéfico àqueles que ocupam cargos públicos no momento.

Como mencionado nos principais desafios por caso, é claro que, para resolver essas questões de forma holística, é fundamental planejar grandes investimentos e alocar tempo e esforço dos indivíduos tomadores de decisões nas instituições locais.

Créditos

Organizações
e Parceiros

Liderança do Projeto

The Swedish Institute:
Karin Kärr, Gestão de Projetos
Oskar Röhlander, Gestão de Projetos
Sylvia Augustinsson, Gestão de Projetos

Coordenação Geral

Impact Hub Estocolmo:
Jesper Kjellerås, Supervisão do projeto
Gabriela Rodríguez, Gestão sênior do projeto
Ayan Osman, Gestão do projeto – Caso Estocolmo
Carime Restrepo, Apoio ao projeto

Gestão local dos projetos

Impact Hub Bogotá:
Paula Gutiérrez, Gestão do projeto – Caso Bogotá
Nataly Castaño, Design e estratégia de comunicação

Impact Hub Brasilia:
Deise Nicoletto, Supervisão do projeto
Natalia Teichmann, Gestão do projeto – Casos Brasília e Fortaleza
Luiz Bonvini, Apoio ao projeto

Impact Hub Medellín:
Federico Restrepo, Gestão do projeto – Caso Barranquilla

Impact Hub Cidade do México:
Mario Romero, Supervisão do projeto
Joab Jiménez, Gestão do projeto – Caso Naucalpan de Juárez

Anfitriões e parceiros

Brasília, Brasil
Anfitrião: Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB)
Valter Casimiro Silveira, Secretaria de Transporte e Mobilidade
Bruno Terra, Coordenador de Mobilidade Ativa

Parceiros: Irina Storni (Secretaria da Mulher); Ilka Teodoro (Administração Regional do Plano Piloto); Andar a pé, Rodas da paz, IAB, ARQ, Rede urbanidades, No setor, UNB, TSE, ITHAKA – SH, 3º Batalhão da Polícia Militar, CODEPLAN, SEDUH, Forró de vitrola.

Fortaleza, Brasil
Anfitrião: Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação (CITINOVA) – Prefeitura de Fortaleza
Luís Alberto Sabóia, Presidente
Victor Macêdo, Vice-Presidente
Mariana Gomes, Ponto Focal

Parceiros: Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza; Secretaria de Segurança Pública; Secretaria de Gestão Regional; Secretaria de Infraestrutura; Secretaria de Serviços Público; Agência de Trânsito – AMC.

Naucalpan de Juárez, México
Secretaria de Mobilidade do estado do Mexico – Francisco Quintero
Instituto de Transporte do estado do México – Jorge Cruz, Miguel Angel Cerbón

Barranquilla, Colômbia
Transmetro

Bogotá, Colômbia
Anfitrião: Transmilenio – Gabriel Burbano, Natalia Dominguez

Parceiros: Laboratório de Gênero no Transporte do Banco Interamericano de Desenvolvimento, Agência Francesa de Cooperação

Estocolmo, Suécia
Anfitrião: MTR Nordic – Jan Magnusson
Parceiros: Catarina Klockerud & Krista Nikola (Prefeitura de Huddinge); Therese Friedma (Fabege)

Solucionadores, participantes do projeto e outros colaboradores

Caso Barranquilla
Solucionadores: Faduma Aden, Keiko Veronica Ono, Ricardo Luders, Magnus Lindqvist, Miguel Boccardo, Juan Esteban Martinez, Maria Baquero.

Caso Bogotá
Solucionadores: Paula Soto Villagrán, Gisela Mendez, Lauri Robbins Ericson, Sara Caroline Vieira, Jessica Helena de Lima, Bianca Macedo, Adriana Souza, Lorenzo Arturo Quigua.
Contribuições: Andrea Maria Navarrete Mogollón, Juli Castaneda, Andrea Navarrete, Carlos Gutierrez, Luz Amparo Jimenez, Carolina Rubio, Gabriel Burbano, Natalia Dominguez, Daniela Mora, Camila Gomez.
Mulheres que compartilharam suas experiências laborais no transporte público: Blanca Cecilia Perilla, Alicia Suarez Rojas, Angie de la Asunción, Carmen Cárdenas, Adriana Isabel Canastero, Katty Daniela Guerrero, Emilce Pérez, Rubiela Montaño, Tatiana Rubio, Leidy Rodriguez, Indira Delgado.

Caso Brasília
Solucionadores: Marina Moscoso, Karin Marins, Guilherme Lara Camargos Tampieri; Ana Carolina Bussaco, Niele Pires, Josiana Aguiar, Raphael Barros, Renata Aragao, Joyce Ibiapina, Luiza Diaz, Gabriela Farinas, Uira Lourenco, Isabella Ribeiro, Silmara Vieira, Livia Araujo, Carolina Nunes, Maria Borghinon, Magda Sifuentes, Ana Claudia Braga, Carolina Vicentini, Amanda Carvalho, Pedro Antunes, Helena Ayala, Sandra Bernardes, Tamires Cristina, Adriana Modesto, Denio Augusto, Martha Dablicia, Adriana Souza, Bia Barros, Camilla de Biase, Renata Florentino, Gabriela Tenorio, Patricia Fleury, Rosangela Santa Rita, Fernanda Falcomer, Bruna Souza, Emanuelle Gaspar, Bruna Kronenberg, Thayna Sampaio, Cacai Nunez, Felipe, Cecilia, Julia Castro, Eduardo Crosara, Yulka, Comunicação GDF, Irina.
Apoio: Embaixada da Suécia em Brasília.

Caso Fortaleza
Solucionadores: Leticia Leite, Iuri Moura, Francisco Nilson, Mala Henriques, Beatriz Rodriguez, Dante Rosado, Felipe Arcanjo, Antonio Ferreira, Marcus Felix, Miguel, Raimundo, Renan Sidney, Luiz Saboia, Mariana Gomes, Thais Costa, Marcelo Santos.

Caso México
Solucionadores: Claudio A. Sarmiento-Casas, Marta Oberlheiro, Patricia Acosta Restrepo, David Ortega.
Apoio: Maria Morales e Katinka Hammarskiöld (Embaixada da Suécia no México).
Participantes da Oficina de Design Thinking: Sonia Carpenito, Jabvier Esquivel, Thales Aquino, Mercedes de Bajeneta, Aaron Meza, Dulce Maria, Isabel Ortega, Elizabeth Sanchez, Claudia Montano Miron, Yanely Dominguez, Monica Jimenez, Cynthia Gomez, Alondra Ruiz, Jacquiline Duran, Maria Bustamantes, Mario Matamoros, Hugo Jaca, Diana Guevara, Eri Gallegos, Adrian Mora, Regina Paredes, Patricia Sotelo, Miguel Jimenez, Sandra Elizalde, Maria Ortiz, Angel ponce, Emmanuel Aragon, Clement Hochart, Juan Carlos Romero, Brandon Acosta, Gonzale Pagani, Ricardo Gomez, Paulina Lerin, Lina Machuca, Mariana Barreto, Nydia Valdez, Valeria Pellejero, Humberto Ortiz, Itzel Rivera, Jorge Salinas, Christian Yair, Eri Yamamoto, Nanya, Gonzalo Inchauspe, Salvador Romero, Mario Pena, Gabriel Grajales, Sergio Alvarez, Columba Ruiz, Cata Villegas, Leticia Leite, Carlos Parraga, Maria Cortes Hinojosa, Ignacio Nunez.

Caso Estocolmo
Solucionadores: Karina Licea, Jonas Lindberg, Lucas Nassar Sousa, Lauri Robbinson, Erika Petterson, Victoria Escobar, Lauri Robbins Ericson, Tiago Esteves.
Participantes: Ann Christin e Marcel Moritz (Prefeitura de Huddinge), Michael Englund, Anna Schelin (Autoridade Policial), Susanne Sifvert (Representante da Agência de Transporte Público), Hospital Karolinska, Universidade de Södertörns.

Parceiros: Victoria Escobar (Changers Hub), Ola Möller (MethodKit), Tove Levonen, Tove Derner, Cecilia Wallén (Global Utmaning), Elin Andersdotter Fabre (UN Habitat), Baldur Baldursson (Swedish Church), Marika Makrigianni (Diretora da Escola Primária de Annersta).
Colaboradores: Thomas Alhskog, Ldil Warsame, Johan Fredin, Johnnie Mellström, Matilda Smedberg, Mats Lundgren, Mattias Sundqvist, Sara Ferlander, Estudantes da Stockholm School of Business.

Parcerias e Colaborações

Missões Diplomáticas da Suécia e Business Sweden no Brasil, Colômbia e México; UN Habitat, Instituto Real de Tecnologia – KTH, ENACT, Festival Gather, Ruben Brunsveld, Erick Martínez, Ernst Lundberg, Grazyna Sotta.
Parceiros de Execução Inspire & Connect: Diana Suárez & Sofia Melendez (GLOT), Everton Mattos Meneghini (Everhelps), Rodrigo Muñoz (Planet Media), Zulma Patarroyo & Margarita Reyes (Pataleta).

Índice

Referências
de ferramentas,
plataformas e recursos

Barranquilla

transmetro.gov.co
theoryofchange.org
planetb.com.au

Bogotá

transmilenio.gov.co
movilidadbogota.gov.co/web
sdmujer.gov.co
tglab.iadb.org/en

Brasília

semob.df.gov.br
rodasdapaz.org.br
unb.br
tse.jus.br
codeplan.df.gov.br
seduh.df.gov.br
mulher.df.gov.br

Fortaleza

fortaleza.ce.gov.br
seinf.rr.gov.br
digital.fortaleza.ce.gov.br

México

smovilidad.edomex.gob.mx
swedenabroad.se/es/embajada/mexico-mexico-city

Estocolmo

mtr.com.hk
huddinge.se
fabege.se
changershub.se
methodkit.com
globalutmaning.se
unhabitat.org
svenskakyrkan.se
tryggaresverige.org
sh.se/english/sodertorn-university
hercity.unhabitat.org
glot.org/home
pataleta.net

Suécia
Sverige

Swedish Institute

Embassy of Sweden