

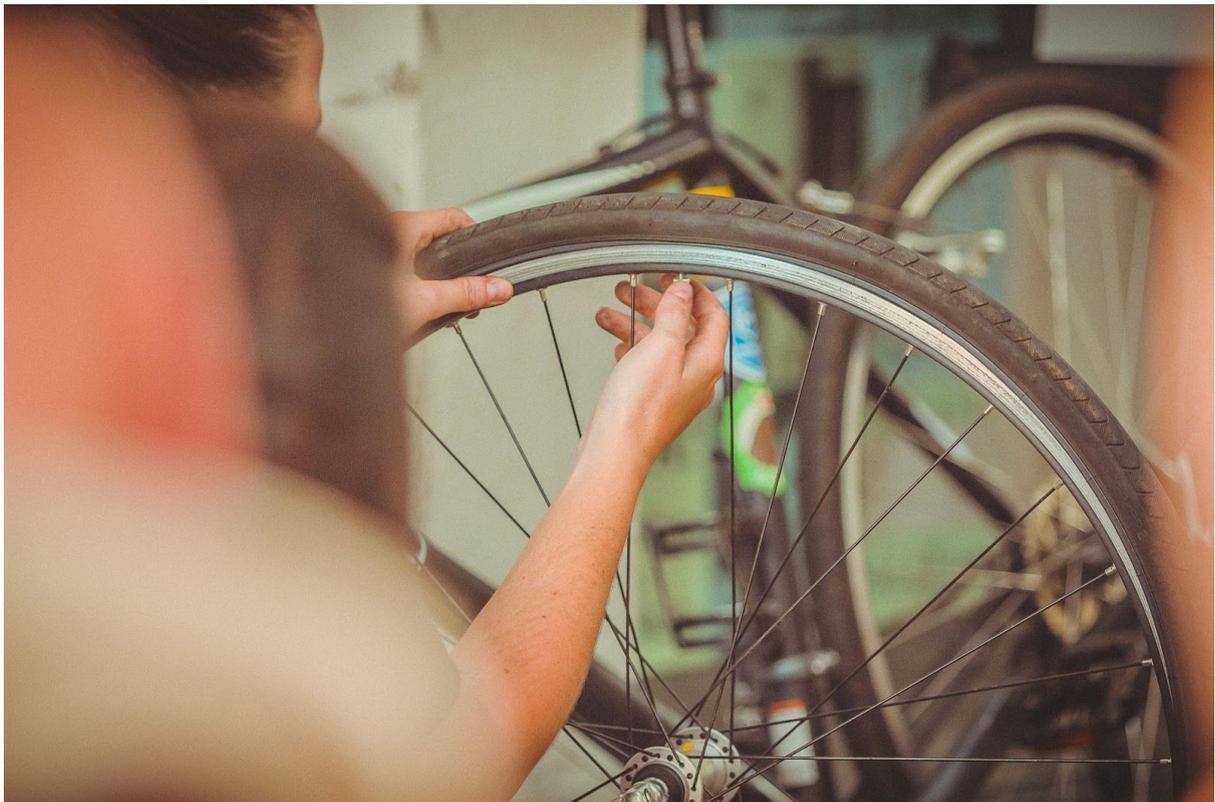
**Relatório do evento MobMulheres: diálogos de uma
cidade para mulheres**

Movimento Nossa BH

Abril/2018

I. INTRODUÇÃO

Em 17 de março do ano de 2017, o Movimento Nossa BH, em parceria com a BH em Ciclo, realizou o evento MobMulheres: Diálogos de uma cidade para mulheres¹, que é parte das ações do projeto MobCidades, do qual os grupos fazem parte. Com a preocupação em criar espaços mais frequentes e democráticos de participação popular, uma das propostas deste encontro foi buscar o envolvimento de integrantes da sociedade civil para pensar os principais problemas e possíveis soluções para as pautas relacionadas à gênero e mobilidade. Além disso, mirando na realização da V Conferência Municipal de Política Urbana (V CMPU), foram também debatidas propostas concretas para a Conferência, de forma a constituir a mobilidade das mulheres como um tema a ser trazido a este espaço de discussão. A participação de mulheres na política urbana, bem como a formação de pessoas interessadas na temática, e que poderão incidir na mobilidade de maneira sensível às mulheres, foram objetivos do encontro e seguem nas propostas do Nossa BH.



¹ Ver:

<http://nossabh.org.br/2018/03/nossa-bh-promove-debate-sobre-genero-e-mobilidade-pensando-possibilidades-para-a-v-conferencia-de-politica-urbana/>

Na primeira parte do evento, foi realizada uma oficina de pequenos reparos em bicicletas para mulheres, buscando contribuir com uma maior aproximação e segurança delas para o deslocamento por bicicletas. Neste momento, também foram apresentados dados sobre o uso de bicicletas por mulheres em Belo Horizonte (BH) a partir da pesquisa *Descobrimo como BH Pedala de 2017*, elaborada pela BH em Ciclo. À tarde, foi realizada uma roda de conversa com as arquitetas e urbanistas Letícia Bortolon (ITDP) e Izabel Dias e a educadora e integrante da luta pelo Busão da Comunidade no Aglomerado da Serra, Floricena da Silva, que falaram sobre a mobilidade e planejamento urbanos voltado para mulheres. A partir dessas trocas, as e os participantes foram separados em grupos para sintetizar alguns problemas e propostas para a mobilidade urbana feminina em Belo Horizonte.

Neste relatório, serão desenvolvidos alguns elementos do debate e propostas apresentadas no evento.



II. UMA CIDADE PARA MULHERES: debates desenvolvidos

Como introdução ao problema da experiência de deslocamentos urbanos realizados por mulheres em Belo Horizonte, o Nossa BH elaborou um texto de “boas vindas” às e aos participantes do evento². Buscou-se, com isso, propor um primeiro diagnóstico da situação da mobilidade urbana feminina e embasar a importância de ampliação dos debates em torno de um planejamento urbano que seja sensível a essas demandas.

Resumem-se as abordagens desse diagnóstico da seguinte forma, a respeito da cidade de Belo Horizonte³:

- As mulheres andam mais a pé e de transporte coletivo do que os homens;
- O uso do transporte individual motorizado pelas mulheres se dá mais na forma de caronas do que como motoristas - no caso dos homens, as posições se invertem;
- Homens andam mais de bicicleta do que mulheres;
- Excluídas as motivações de viagem que dizem respeito à volta para casa ou a necessidade de fazer escalas no caminho, temos que 47,53% das viagens dos homens dizem respeito aos trajetos de ida e volta do trabalho - esse valor é de 34,91% para mulheres;
- Ainda que a maioria das viagens realizadas por mulheres tenha como causa o trabalho, há outras motivações que aparecem de forma mais expressiva em seus deslocamentos quando comparados com os dos homens, estando relacionados à educação, saúde, compras e lazer;
- O sexo, a renda, a idade e a raça, por exemplo, dizem de experiências diferentes de percepção de segurança e medo no espaço público.

Assim, começa-se a apontar as especificidades do deslocamento feminino na capital mineira, e a se pensar propostas que possam incluir questões de gênero no planejamento: hoje voltado para uma lógica de viagens pendulares

² A carta de boas vindas está disponível em:
http://nossabh.org.br/midias/MobMulheres_boas-vindas-1.pdf

³ Tomou-se como base dos dados a pesquisa Origem e Destino de Belo Horizonte de 2012

(casa-trabalho) e que beneficiam o transporte individual motorizado (do qual os homens são protagonistas).

A questão das diferenciações do deslocamento feminino, que muitas vezes resulta em barreiras ou grandes empecilhos para sua própria realização, foi aprofundada com as falas das palestrantes convidadas para o evento. A seguir, agrupamos as principais ideias desenvolvidas por Floricena da Silva, Izabel Dias e Letícia Bortolon a partir de eixos temáticos. Com isso, buscamos aproximar a leitora e o leitor dos assuntos abordados no evento e embasar as conclusões às quais as e os participantes chegaram em seus grupos de trabalho. Certamente, o desenvolvido em formato de relatório não será tão expressivo quanto a própria participação das palestrantes, com suas particularidades de discurso e de vivências. Não se busca, aqui, substituir suas vozes, mas, de alguma forma, reverberá-las. Também se optou pela organização dos temas em eixos temáticos (e não uma reprodução da fala de cada palestrante) para melhor sistematizar os diálogos e colocar as ideias em debate.



A fim de contextualizar os eixos trabalhados, apresentam-se, em linhas gerais, os temas das falas das participantes. Começando por Floricena, ela tratou da conquista de uma linha de ônibus no Aglomerado da Serra, maior favela da capital mineira, a preços populares (R\$1,50). Com o nome Busão da Comunidade, ocorreu uma articulação entre moradores do Aglomerado e o Tarifa Zero BH (e outros parceiros) para a implementação de uma linha de ônibus em uma avenida aberta durante um processo de urbanização da comunidade e cujo acesso via transporte público era inexistente. A mobilização popular e duras negociações com o poder público levaram à implantação da linha em novembro de 2017.

Em seguida, Izabel Dias trouxe uma reflexão sobre os deslocamentos de mulheres e crianças a partir, especialmente, da perspectiva das pedestres. Analisando esses deslocamentos cotidianos, que se dão na escala “micro”, ela passou a discutir o planejamento urbano, caracteristicamente marcado pela escala “macro” e buscou pensar em como conciliar essas especificidades locais dentro do planejamento. Uma reflexão sobre o cotidiano das mulheres na Secretaria Municipal de Política Urbana também trouxe elementos para se trabalhar o planejamento sensível ao gênero.

Por sua vez, Letícia Bortolon apresentou resultados de um estudo realizado pelo ITDP em Recife, denominado “O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade”⁴, que tratou das especificidades dos deslocamentos de mulheres na cidade. Neste estudo, ela trouxe como tema central a necessidade de trabalhar não só com a variável “gênero” mas com suas relações com a variável “raça”. Seguiram-se avaliações de dados relativos às desigualdades no acesso à cidade de mulheres e mulheres negras e a proposta de indicadores para avaliações de políticas públicas.

Com essas explicações, passamos aos eixos:

⁴ O relatório do ITDP está disponível em:
http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-_ABR-2018.pdf

1. Tempo + Escala

A questão do tempo de deslocamento foi abordada pela Izabel Dias a partir da descrição da mobilidade das mulheres com crianças, em que o ritmo é mais lento e os caminhos menos objetivos. O levar e buscar das filhas e dos filhos tem um tempo diferente do caminho realizado para o trabalho, ou um caminho típico de um adulto que busca chegar ao seu destino o mais rápido possível. Por isso, essa forma de locomoção, tipicamente das mulheres, muitas vezes como pedestres, deve ser tratado em sua particularidade.



O tempo gasto no transporte também tem sua relevância nas abordagens de Floricena da Silva e de Letícia Bortolon. A primeira partiu da constatação de que a favela é um lugar muito feminino, no qual as mulheres são chefes de família e têm de incluir no seu dia a dia não apenas a locomoção para o trabalho, mas também para realizar atividades voltadas para a gestão da casa e do cuidado com as filhas e os filhos. Assim, a demanda por transporte público nas áreas periféricas é central para o aumento da qualidade de vida dessas mulheres.

Por sua vez, Letícia Bortolon também tratou das viagens multi-tarefas das mulheres e do seu perfil de viagens majoritariamente a pé e por transporte público. Do ponto de vista do gênero, as funções de cuidado com a família nuclear e estendida, bem como a realização de trabalho doméstico não remunerado, são elementos que influenciam nesse perfil de locomoção das mulheres. Essas particularidades afetam não só no tempo gasto para o transporte feminino, mas em todos os outros eixos temáticos aqui sistematizados.

Pensando no planejamento urbano como um todo, Izabel Dias propõe um diálogo entre as escalas macro e micro, uma vez que as particulares do deslocamento feminino, como a dimensão do tempo despendido, seria melhor apreendida pela abordagem em escalas menores. A partir das constatações dessas particularidades e a partir das demandas locais e experiências específicas de mulheres, crianças e pedestres, seria possível pensar um planejamento urbano que se dá de forma mais ampla.

2. Medo + qualidade do transporte público

A mobilidade pela cidade é permeada de sentimentos e, no caso das mulheres, ela se dá com bastante medo, conforme o constatado no mencionado estudo do ITDP em Recife. Ao mesmo tempo em que a caminhada e o transporte público são as formas majoritárias de deslocamentos das mulheres em Recife, também representam momentos de medo e apreensão em seu cotidiano. As paradas de ônibus e os espaços vazios ou inabitados são pontos relevantes para o aumento da sensação de insegurança. Segundo o apresentado por Letícia Bortolon, 80% das brasileiras afirmaram ter medo de esperar o transporte público sozinhas e este percentual chega a 92% em Recife.

Abordando especificamente a questão do assédio, Letícia Bortolon apresentou dados muito importantes para compreender a relação das mulheres com o espaço público e o sentimento de medo. Mesmo que tenha causas diversas, chama a atenção que 86% das mulheres afirmam ter sido assediadas em espaços

públicos e, no caso específico do transporte público, 44% das mulheres já foram assediadas em Recife. Ainda, 80% das mulheres em Recife foram assediadas por um agente de segurança pública.

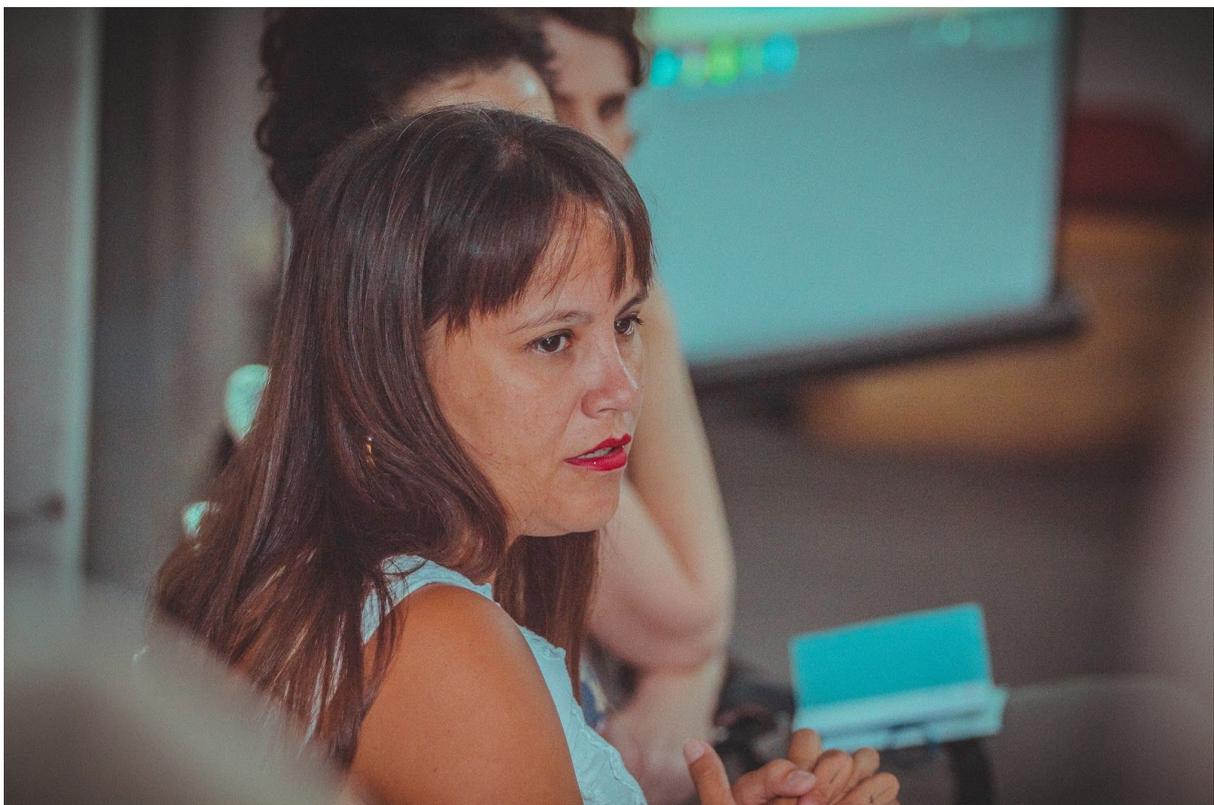
Também presente como um dos aspectos mais relevantes do estudo do ITDP, está a questão da qualidade do sistema de transporte público, que impacta toda a cadeia da vida cotidiana das mulheres. A falta de confiabilidade no sistema de transporte público foi apontada como um dos pontos centrais na relação das mulheres com esse meio de locomoção: elas são usuárias constantes do transporte público e entendem que não é um sistema confiável ou seguro.



3. Inclusão + preço das passagens

A mobilidade de mulheres se diferencia não apenas em termos de gênero, mas também de raça, de forma que o tema da inclusão de setores mais vulneráveis da população feminina, no caso mulheres negras e residentes de periferias urbanas, também foi foco do debate.

A luta pelo Busão da Comunidade no Aglomerado da Serra foi colocada por Floricena como uma possibilidade de que as mulheres da região l acessem a cidade e obtenham ganhos em sua qualidade de vida. A dimensão do acesso a serviços públicos e privados da cidade a um baixo custo foi apontada como essencial para as mulheres da periferia. No caso específico, a implantação de uma linha de transporte público na Av. do Cardoso permitiu que essas mulheres pudessem deixar de usar transportes clandestinos, de alto custo (aproximadamente R\$20,00 para uma viagem de 3km a partir do supermercado), para que pudessem abastecer suas casas em comércios mais baratos do que aqueles aos quais elas tinham acesso anteriormente. Também foi possível o acesso a escolas, projetos sociais, à Unidade de Pronto Atendimento da Regional Leste (a qual tem máquinas de raio-x para fraturas de crianças) e a espaços de lazer como a Praça Floriano Peixoto e o Shopping Boulevard. Espaços esses que se encontravam distantes das mulheres e demais moradores do Aglomerado da Serra (não fisicamente, mas socioeconomicamente) pela ausência de um transporte público a preço acessível.



Em consonância com a realidade do Aglomerado da Serra, Letícia Bortolon trabalhou as disparidades de renda entre diferentes perfis de gênero e raça, ordenando de rendimentos maiores para menores da seguinte forma: homens brancos > mulheres brancas > homens negros > mulheres negras. Abordando a ocupação de trabalhadoras domésticas, trouxe os dados de que, em 2015, 18% das mulheres negras brasileiras são trabalhadoras domésticas, caindo para 10% no caso de mulheres brancas. As primeiras recebem um salário médio referente a 88% do salário mínimo e 84% do salário médio das mulheres brancas.

Especificamente na área da mobilidade urbana, em 2015, 25% da renda mensal de uma trabalhadora doméstica negra em Recife era gasta com transporte público (duas viagens ao dia), em BH seriam 21%. No mesmo ano em Recife, ocorre uma diferenciação no acesso à malha cicloviária (morar a 300m de distância): 16% da população morava em área de cobertura; quando consideramos a distribuição da população de mulheres negras e da população de mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até dois salários mínimos, o indicador cai três pontos percentuais e a cobertura encontrada é de apenas 13%. Quanto ao acesso à rede de transporte público de alta e média capacidades (morar a 1km de distância) esses valores são de 23% para a Região Metropolitana do Recife como um todo, 22% para mulheres negras e 24% para mulheres responsáveis pelo domicílio com renda de até 2 salários mínimos. Em Belo Horizonte, os valores são menores, respectivamente: 14%, 11% e 13%.

Percebe-se, então, um grande peso no preço das tarifas na renda mensal das mulheres trabalhadoras domésticas; um menor acesso das mulheres negras e responsáveis pelo domicílio com renda de até 2 salários mínimos à rede cicloviária em Recife; e um menor acesso de mulheres negras ao transporte coletivo de alta e médias capacidades em Belo Horizonte.

4. Poder público + Participação popular

Considerando que a questão da mobilidade passa pelo planejamento urbano e pela gestão pública, os temas da relação com o poder público e suas expectativas e a participação da população nessa gestão também passaram pelo debate.

Izabel narrou a experiência dentro da Secretaria Municipal de Política Urbana em que a iniciativa para debates sensíveis a uma escala local e de tempo mais adequadas para as mulheres vinham justamente de mulheres e, eventualmente, seriam viabilizadas por homens. Chamou a atenção, assim, para a existência, hoje, de uma preocupação com essas demandas, apesar de que ainda não institucionalizadas ou formalizadas. Seria interessante, também, trazer a perspectiva das cidades para as crianças em termos de tempo e escala para o planejamento urbano. Para ela, uma cidade para mulheres se trata de uma cidade para todos, com uma perspectiva de fato inclusiva.

De forma semelhante, Leticia Bortolon defendeu um planejamento sensível ao gênero, uma vez que as realidades das vivências e das mobilidades na cidade é diferente entre mulheres e homens. Um planejamento neutro ao gênero, então, não conseguiria captar tais especificidades e atuar para mitigá-las. Contudo, o estudo do ITDP encontrou em Recife uma interpretação predominante de que o poder público teria um descaso frente à população no que diz respeito aos temas da mobilidade urbana e suas particularidades de deslocamentos femininos. Também houve um sentimento negativo quanto ao comportamento da comunidade como um todo, no sentido de uma percepção de baixo envolvimento com as questões comuns.

No caso da experiência da luta pelo Busão da Comunidade, Floricena narrou uma dificuldade de negociação com o poder público, em especial com a BHTRANS, órgão responsável pela gestão do transporte público de Belo Horizonte. Segundo sua interpretação, em diversos momentos, o poder público adotou posicionamentos de defesa das empresas de ônibus do município e não da demanda da população do Aglomerado da Serra. Com isso, abriu-se um

questionamento popular a respeito das prioridades do poder público perante a população periférica.

Em paralelo à dificuldade na relação com a gestão municipal, houve um fortalecimento da mobilização popular e a ampliação da experiência para outras comunidades. Ocorreu, assim, a mobilização dos moradores de outras áreas de periferia para saber qual o processo feito para conseguir a linha e poder realizar suas demandas locais. Outra consequência além do esperado, foi a eleição de novos atores, inclusive mulheres, na Comissão de Transporte e Trânsito da Regional Centro Sul e para o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

III. EIXOS ELABORADOS PELAS E PELOS PARTICIPANTES

Na realização dos grupos de trabalho, as e os participantes foram divididas e divididos em equipes menores para pensar problemas, soluções e ideias concretas para serem levadas à V Conferência Municipal de Política Urbana (V CPMU) e que estivessem relacionadas ao tema das mulheres na cidade e suas mobilidades. A primeira tarefa consistiu em elencar três problemas que encontramos ao pensar e desejar uma cidade sensível à realidade das diferentes mulheres de Belo Horizonte. Uma proposta geral nos trouxe à identificação de problemas de diversas esferas da vida na cidade, desde as práticas de mobilidade até a construção de políticas urbanas, como poderemos ver mais adiante. A partir dos problemas elencados, os grupos foram orientados, então, a pensar possíveis soluções para eles, além de propostas efetivas para serem levadas à V CPMU.

Os problemas identificados pelos grupos foram muitos e diversificados. Ao analisá-los com mais cuidado foi possível agrupá-los em três eixos principais, e é em torno deles que vamos organizar as soluções para eles imaginadas e as propostas colocadas para a V CPMU.



1- Plano Diretor

Durante a IV Conferência Municipal de Política Urbana, realizada em 2014 com ampla participação popular, foi proposto um novo Plano Diretor para Belo Horizonte. Ele traz avanços na mobilidade urbana e para o planejamento em escala local, como também foi apontado por Izabel Dias em sua apresentação. Contudo o Projeto de Lei do novo Plano Diretor tem passado por empecilhos em sua aprovação, de forma que a cidade chega ao ano de 2018, data da V CMPU sem determinação legal deste novo marco regulatório. Participantes do MobMulheres apontaram esse travamento legal como um empecilho para um debate na V CMPU, porque traz inseguranças quanto às possibilidade de atuação na própria conferência de 2018.

Os debates foram sintetizados na seguinte tabela:

1. Novo Plano Diretor		
Problema	Solução	Proposta para a V CMPU
Insegurança com relação à aprovação do Plano Diretor	Ampliar pressão pela aprovação do Plano Durante a mobilização para a CMPU	As propostas para a Conferência dependem da situação do Plano até lá

2- Bastidores da construção de políticas:

Questões relativas à forma como as políticas urbanas são construídas e por quem elas são elaboradas foram levantadas nos grupos de trabalho como parte importante de um planejamento urbano eficaz e sensível ao gênero. Se as políticas não são elaboradas por mulheres, ou se não existe uma formação das pessoas responsáveis pelo planejamento (seja nas instâncias participativas ou em espaços da prefeitura) voltada para uma inclusão na perspectiva de gênero em suas ações, há pouco a se esperar de seus resultados. A integração de eixos, tanto na transversalidade do gênero, mas também em outros aspectos gerais da política urbana se mostrou relevante para uma adequação dos processos de planejamento

e a busca de maior efetividade das propostas advindas da participação popular e também foram pontos importantes.

Segue a sistematização desses pontos na tabela:

2.1 Como as políticas são pensadas?		
Problema	Solução	Proposta para a V CPMU
Não há integração entre os eixos de discussão no desenvolvimento de políticas	Desenvolver e utilizar mecanismos para a integração dos eixos, como, por exemplo, reuniões entre eixos e mapas	
Não há uma formação relacionada à temática de gênero nas instâncias institucionais (PBH) ou para a sociedade civil organizada	Levar formação de gênero e debates sobre esta temática para Conselhos, CRTTs e outras instituições relevantes	Oferecer na CPMU uma capacitação como o tema gênero e cidade que extrapole um eixo de discussão circunscrito a esta temática.
2.2 Quem participa da elaboração de políticas?		
Problema	Solução	Proposta para a V CPMU
Inefetividade da participação popular (de forma geral) no planejamento e efetivação de políticas públicas	Criação de comissões regionais de discussão e incidência no planejamento urbano	
Deficiente participação das mulheres na elaboração, implementação e acompanhamento das políticas de mobilidade	Estipular cotas para mulheres em todos os espaços de participação, decisão e cargos institucionais (mínimo de 50% mulheres nestes espaços)	Rediscussão dos mecanismos de participação popular na Conferência, tendo incluído no debate uma perspectiva de gênero
		Adotar a paridade de gênero na CPMU (inclusive entre titulares)
		Incorporar à logística da Conferência necessidades de mães participantes (horário e local acessíveis, espaços para crianças)

3- Acesso à cidade: questões sobre a mobilidade cotidiana

Por sua vez, temas relativos ao acesso à cidade, que foram levantados como distintivos do deslocamento feminino durante as falas das palestrantes, também foram levantados nos grupos de trabalho. Neste eixo, percebe-se uma menor relação entre problemas, soluções e propostas para a V CPMU, mas os pontos

levantados, todos, perpassam os deslocamentos cotidianos das mulheres periféricas, ou não, na cidade. Aborda-se, assim, a diversidade de problemas desses deslocamentos, desde a insegurança com a falta iluminação pública e de confiabilidade nos horários do transporte público, até a acessibilidade universal e o tratamento do entorno de escolas para a maior segurança e acesso de crianças e mulheres.

As propostas dos grupos foram sistematizadas na tabela a seguir:

3- Acesso à cidade: questões sobre a mobilidade cotidiana		
Problemas	Soluções	Proposta para a V CMPU
Diferente acesso da mulher à cidade aos equipamentos públicos	Rediscussão da política de distribuição dos serviços e equipamentos na cidade, sob a ótica das necessidades das mulheres	
		Ter como pauta na Conferência a territorialização das políticas sociais sob a perspectiva de gênero
		Bilhete Único: integração tarifária municipal e metropolitana
	Padronização dos horários de passagem dos ônibus nos pontos – adoção de medidas de fiscalização e sanções para o não cumprimento	
		Tratamento de segurança em áreas escolares: zonas 30 de circulação e maior número de faixas de pedestres
Falta de iluminação na cidade		Construção de política de iluminação pública que priorize pedestres, vilas e bairros de baixa renda
Concentração dos usos do espaço		
Presença de calçadas portuguesas e má adequação do sistema de transporte ao modelo universal de acessibilidade	Destinação de verba para manutenção das calçadas	
	Criação de um aplicativo para reclamações e sugestões a nível de rua (enfocando a escala humana)	

IV. CONCLUSÃO

Após os debates realizados no *MobMulheres: diálogos de uma cidade para mulheres*, percebeu-se a importância de incluir nas políticas públicas de mobilidade urbana a perspectiva do gênero e as demandas que incluem as especificidades do deslocamento feminino na cidade. Através destas pautas, vê-se que a discussão sobre as mulheres na cidade e sobre suas práticas de mobilidade não está desconectada de uma discussão geral sobre a cidade que queremos, em termos de segurança, acesso aos equipamentos, facilidade de deslocamento e participação popular democrática.

