

RELATÓRIO

# CIDADES & CORPOS

MOBILIDADE SENSÍVEL A GÊNERO,  
RAÇA E CLIMA

12 e 13  
de Abril

— — — —  
Espaço Odara



BELO HORIZONTE, JULHO DE 2019  
MOVIMENTO NOSSA BH

**Autoras**

Letícia Birchal Domingues  
Luana Silva Costa  
Luísa Nonato

**Organização**

Aline Cavalcante  
Amanda Corradi  
André Veloso  
Andreia Coutinho  
Bim Oyoko  
Daphne Besen  
Fernanda Godinho  
Guilherme Tampieri  
Helena Carvalho  
JoMaka  
João Lacerda  
Letícia Domingues  
Luana Silva Costa  
Marcelo Amaral  
Nívea Sabino  
Priscylla Ramalho

**Oficina Cidade das Crianças**

Ana Luiza Alves Bastos  
Michelle Mayrink

**Sarau de poesia**

Ana Luiza Rodrigues  
Isabela Alves  
Jéssica Rodrigues  
Jói Gonçalves  
Nívea Sabino  
Piêta Poeta  
Zi Reis

**Mesa: Diálogos entre mobilidade, gênero, raça e mudanças climáticas**

Aline Cavalcante  
Andréia de Jesus  
Bianca Macêdo  
Daphne Besen  
Rafaela Albergaria

**Oficina Mudanças Climáticas - Papo de Bar:**

Aline Cavalcante  
Amanda Corradi  
André Veloso  
Guilherme Tampieri  
João Lacerda  
Letícia Domingues  
Luana Costa  
Marcelo Amaral

**Oficina Juventudes em Movimento**

Academia TransLiterária  
Batalha da Rocha  
Coletiva MUDA  
Coletivo Terra Firme  
Flores do Beco  
Nosso Sarau  
Rejudes  
Roleta Crew  
Valores de Minas

**Experiências sobre Mobilidade e Bicicleta em Fortaleza**

GT Mulheres da BH Em Ciclo

**Mobilização**

André Veloso  
Centro de Referência da Assistência Social  
- Arthur de Sá  
Luana Silva Costa  
Projeto Tecendo a Vida

**Relatoria**

Luísa Nonato

**Fotos**

Denise Santos

**Diagramação**

Yasmim Reck

**Colaboração**

César de Oliveira  
Daniel Alpoim  
Leandro Pedrosa  
Rodrigo Nogueira  
Espaço Odara

## SUMÁRIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>APRESENTAÇÃO</b>   | <b>4</b>  |
| <b>PARTE 1: O EVENTO E O RELATÓRIO</b>  | <b>5</b>  |
| ORGANIZADORES   | 7         |
| APOIO   | 10        |
| PRÉ-EVENTOS   | 11        |
| O EVENTO  | 13        |
| ELEMENTOS MOTIVADORES PARA DEBATE   | 14        |
| <b>PARTE 2: MOBILIDADE, GÊNERO, RAÇA E MUDANÇAS CLIMÁTICAS</b>                | <b>15</b> |
| 2.1. A MOBILIDADE INSENSÍVEL A GÊNERO   | 16        |
| ESPAÇO PÚBLICO E A SENSACÃO DE INSEGURANÇA                                    | 17        |
| A IMOBILIDADE URBANA DAS MULHERES NEGRAS                                      | 20        |
| O IMPACTO DESIGUAL DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS SOBRE OS CORPOS NEGROS E FEMININOS | 24        |
| A URBANIZAÇÃO DESIGUAL E OS IMPACTOS SOBRE OS CORPOS NEGROS                   | 26        |
| 2.2. A MOBILIDADE SENSÍVEL  | 29        |
| PLANEJAMENTO SENSÍVEL A GÊNERO E RAÇA   | 29        |
| RELEVÂNCIA DA MOBILIDADE ATIVA PARA O COMBATE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS          | 32        |
| POTENCIAIS FEMININOS E FEMININOS NEGROS TRANSFORMADORES                       | 34        |
| POESIA, LITERATURA E AH! CIDADE   | 36        |
| <b>PARTE 3: AÇÃO POLÍTICA, APONTAMENTOS E POSSÍVEIS CONCLUSÕES</b>            | <b>39</b> |
| APONTAMENTOS  | 43        |
| <b>REFERÊNCIAS</b>  | <b>47</b> |



## APRESENTAÇÃO

O Movimento Nossa BH, no encontro de dois de seus projetos, MobCidades e ObservamosBH, propôs e realizou com diversos parceiros um belo encontro sobre as relações das cidades e suas cidadãs e cidadãos, denominado **Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima**. O evento realizado em abril de 2019 foi construído a muitas mãos e teve atividades práticas e de reflexão para colocar os temas da mobilidade urbana, gênero, raça e mudanças climáticas em diálogo.

Seus resultados marcaram as pessoas presentes pela evidente insensibilidade da cidade (e da mobilidade) aos temas propostos: mudanças climáticas, igualdade de gênero e de raça. Como todo encontro marcante, é difícil expressar sua força e amplitude, mas o presente relatório procura trazer um pouco do que vivemos nos dias de evento e do que conseguimos apontar como possibilidade de superação, em busca do "sensível" nas cidades e em seu planejamento. Este relatório está dividido em três partes, sendo a primeira um registro do contexto do evento em si, seus organizadores e apoiadores e os elementos identificados como motivadores para debate.

A segunda parte do relatório traz as insensibilidades da mobilidade e dos espaços públicos. Diferenças importantes entre mulheres e mulheres negras, acentuam-se quando se fala do impacto desigual das mudanças climáticas e da urbanização sobre os corpos negros e femininos. Aponta, ainda, possibilidades para o planejamento e a mobilidade sensíveis a gênero e raça, a relevância da mobilidade ativa para o combate às mudanças climáticas e os potenciais transformadores femininos, femininos negros e poesia e literatura contemporânea.

A parte final do relatório traz apontamentos para a ação política e possíveis conclusões, uma vez que o **Cidades & Corpos** trouxe para o campo da reflexão temáticas que infelizmente ainda caminham separadas. Foi visível como os debates tocaram as e os participantes revelando uma urgência para mudança de perspectivas para a cidade.

Singelamente, o registro deste encontro busca estimular novos momentos e mais ações em relação a nossas cidades e corpos.

**PARTE 1**  
O EVENTO E O RELATÓRIO



**Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima** foi um evento construído a muitas mãos. Muitas foram as ideias, esforços, afetos, recursos e pessoas mobilizadas para a construção desse espaço de diálogo. Entre os parceiros que somaram nessa construção do evento estão quatro organizações da sociedade civil que se dedicam às pautas propostas para o encontro: Movimento Nossa BH, BH em Ciclo, Fórum das Juventudes da Grande Belo Horizonte e Coalizão Clima e Mobilidade Ativa. O evento também recebeu apoio do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat) e do projeto MobCidades, iCS – Instituto Clima e Sociedade e Odara Café & Ofícios, espaço que nos acolheu nos dias 12 e 13 de abril de 2019 na cidade de Belo Horizonte.

A proposta do evento foi, a partir de atividades práticas e de reflexão, colocar os temas da mobilidade urbana, gênero, raça e mudanças climáticas em diálogo. Com isso, esperava-se uma ampliação do debate a respeito das desigualdades experienciadas nas cidades e de seus efeitos no clima. A intenção era propor discussões sobre a promoção de um planejamento urbano que fosse sensível ao gênero, à raça e às outras variáveis que marcam os corpos em sua vivência no espaço urbano. Neste relatório, o Movimento Nossa BH objetiva tornar públicas algumas das provocações, reflexões, discussões e aprendizados compartilhados nos dois dias de evento.



Participantes do evento Cidades e Corpos: da esquerda para a direita: Débora Del Guerra, Andréia de Jesus, Bianca Macêdo, Rafaela Albergaria, Leticia Domingues, Luana Costa, Denise Santos, Jéssica de Almeida, Aline Cavalcante, Andréia Coutinho, Ana Carol, Daphne Besen e Luísa Nonato.

## ORGANIZADORES

Antes de relatar o evento em si, é bom conhecer um pouco das ações desenvolvidas pelos parceiros envolvidos na construção do **Cidades & Corpos**.

### Movimento Nossa BH

O Movimento Nossa BH atua em Belo Horizonte desde dezembro de 2008 e faz parte da Rede Brasileira por Cidades Justas Democráticas e Sustentáveis - Rede Cidades - com a proposta de acompanhamento e proposição de políticas públicas voltadas para temas como sustentabilidade, controle social e mobilidade urbana. Dentro da perspectiva da transformação das cidades em espaços mais inclusivos e democráticos, a mobilidade urbana se torna um elemento chave, pelo potencial de proporcionar o acesso à cidade e a mudança no padrão de emissões de gases de efeito estufa a partir de modos ativos e coletivos em detrimento do transporte individual motorizado.

Atualmente, as principais ações do movimento se realizam por meio de projetos, sendo dois deles os motivadores para o **Cidades & Corpos**, conforme apresentados a seguir:

**MobCidades - Mobilidade, Orçamento e Direitos:** projeto com dez cidades brasileiras que se desdobra até o final de 2019, coordenado pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) em parceria com 10 organizações integrantes da Rede Cidades. A iniciativa visa fortalecer e fomentar a participação popular na gestão da mobilidade urbana, com foco na garantia do direito à cidade e ao transporte. O MobCidades é financiado pela União Europeia e contempla os municípios de Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Ilhabela (SP), Ilhéus (BA), João Pessoa (PB), Piracicaba (SP), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), São Luís (MA) e São Paulo (SP).

**ObservamosBH - Observatório Social da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte** - projeto de apoio à incidência da sociedade civil na mobilidade urbana de Belo Horizonte e Região Metropolitana, envolvendo ações de comunicação, articulação e capacitação de atores sociais. O projeto foi iniciado em abril de 2017 e finalizado em abril de 2019, disponibilizando materiais de conteúdo no site para acompanhamento do Plano de Mobilidade de Belo Horizonte ([www.mobilidadebh.org](http://www.mobilidadebh.org)). O projeto foi financiado pelo iCS – Instituto Clima e Sociedade.

**Site:** <http://nossabh.org.br>

**Redes sociais:** <https://www.facebook.com/MovimentoNossaBH/> Twitter: @nossabh

### ONU-Habitat

O Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat) é uma agência de cooperação técnica especializada do Sistema ONU (Organização das Nações Unidas) e trabalha com todos os temas relacionados à vida nas cidades e com seus diversos atores como governos (federal, estadual e municipal), universidades, ONGs e demais instituições do terceiro setor e setor privado. O ONU-Habitat participa ativamente das agendas globais, como a **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**, norteada pelo princípio de “não deixar ninguém para trás”. Essa agenda

possui os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e o ONU-Habitat é responsável pelo ODS 11, conhecido como “ODS Urbano”, que busca “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Relacionada também ao tema central do trabalho do ONU-Habitat, está a **Nova Agenda Urbana**, que definiu padrões globais para alcance do desenvolvimento urbano sustentável, repensando a forma como construímos, gerenciamos e vivemos nas cidades, adotada em outubro de 2016, na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III).

**Site:** <https://nacoesunidas.org/agencia/onuhabitat/>

**Redes sociais:** <https://www.facebook.com/ONUHABITATBR/> e Instagram: @onuhabitatbrasil

## BH em Ciclo

A BH Em Ciclo – Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte foi fundada em 2012 e tem como missão promover a comunicação entre ciclista e poder público, fomentar a conscientização sobre o uso da bicicleta como meio de transporte (urbano), assim como incentivar o seu uso como modo capaz de mitigar os efeitos do uso excessivo do transporte individual motorizado na cidade de Belo Horizonte. A associação tem se dedicado a produção de dados e indicadores sobre o uso da bicicleta na cidade. Entre essas ações, destacam-se: as Cicloformações, o desafio intermodal, a pesquisa do perfil dos ciclistas, o IDECiclo – Índice de Desenvolvimento Cicloviário de Belo Horizonte. Além de estar presente em publicações de artigos e livros que versam sobre o uso da bicicleta como meio de transporte.

**Site:** <https://bhemiciclo.org/>

**Redes sociais:** <https://www.facebook.com/bhemiciclo/> Twitter: @bhemiciclo

## Fórum das Juventudes da Grande BH

O Fórum das Juventudes da Grande Belo Horizonte consiste em uma rede de entidades, movimentos, grupos e ativistas autônomas/os que desenvolvem trabalhos com jovens e/ou são formados por jovens que tem como missão, desde 2002, exercer o controle social na formulação, execução e avaliação de políticas públicas de juventude, sobretudo no âmbito da Grande Belo Horizonte, contemplando as mais diversas temáticas. Além de promover a qualificação política das entidades parceiras, a partir de reflexões sobre a condição juvenil e o panorama das políticas públicas de juventude no Brasil. É também missão da instituição mobilizar a sociedade civil em torno das questões juvenis, procurando incentivar e apoiar articulações de caráter local e nacional, bem como fortalecer e defender a autonomia, o empoderamento e a ação política dos/as jovens integrantes da sua rede por meio de ações de formação e mobilização. Além de estabelecer a interlocução com o poder público e colaborar para o avanço da legislação referente à juventude nas instâncias municipais (Grande BH), estadual e federal.

**Site:** <https://forumdasjuventudes.org.br/>

**Redes sociais:** <https://www.facebook.com/forumdasjuventudesBH/>

## Coalizão do Clima e Mobilidade Ativa

A Coalizão Clima e Mobilidade Ativa - CCMob é uma aliança de organizações e movimentos da sociedade civil que atua com o tema da Mobilidade Ativa e Mudanças Climáticas para, juntos, em rede e em bloco, conseguir impactar e influenciar a agenda climática nacional de forma a tornar mais ambiciosas suas medidas de redução de emissões no setor de transportes reconhecendo pedestres e ciclistas como pilares fundamentais das cidades de baixo carbono.

**Site:** <https://www.climaemobilidade.co/>

**Redes sociais:** <https://twitter.com/climamobilidade>

## APOIO

### **iCS – Instituto Clima e Sociedade**

O Instituto Clima e Sociedade é uma organização filantrópica brasileira que mobiliza recursos e transformações no tema de mudanças climáticas. Ao financiar projetos, conectar parceiros e catalisar ações transversais entre os setores da sociedade, promove iniciativas e políticas estratégicas que contribuem para o desenvolvimento próspero, justo e de baixa emissão de carbono no Brasil.

### **Odara Café & Ofícios**

O Espaço Odara é uma ideia! Uma ideia de propagar o bem e o bom, um espaço de bem estar e convivência destinado a multi-atividades que conectam atividades da mente e do corpo. Atuam como agentes multiplicadores de muitas outras ideias por meio de parcerias e serviços oferecidos na casa. A casa se divide em três ambientes: Studio onde são oferecidas práticas corporais como: Yoga, Capoeira, Meditação, circo, dança afro e de salão, violão popular, entre outros. Café & Ofícios espaço multiuso composto por um café coworking, restaurante e bar. E, Caleidoscópio espaço de compartilhamento e desenvolvimento de projetos tais como feiras de artesanato, hortifruti orgânicos e brechós. Além abrigar exposições de artes visuais, promover cursos e oficinas e abrir o palco para músicos e artistas da cena musical belorizontina.

## PRÉ-EVENTOS

O evento **Cidades & Corpos** teve início com a caravana **Juventudes em Movimento – Um rolê sobre mobilidade, gênero, raça e clima**, fruto da parceria do Fórum das Juventudes da Grande Belo Horizonte e Movimento Nossa BH. Ela ocorreu no dia 04 de abril no Plug Minas e integrou as ações de formação do projeto **Juventudes Contra o Genocídio: FormAção em Rede**, do Fórum das Juventudes da Grande BH, e da **Caravana Metropolitana**, do Projeto ObservamosBH do Movimento Nossa BH. A oficina mobilizou adolescentes e jovens da RMBH (Região Metropolitana de Belo Horizonte) com o objetivo de dar luz à perspectiva das juventudes sobre seus deslocamentos na metrópole e as dificuldades enfrentadas em seus percursos cotidianos.

A **violência institucional no transporte público** e outras provocações para se pensar as dimensões sistêmicas da lógica que rege o transporte coletivo foram os disparadores do bate-papo com os/as adolescentes e jovens. Como resultado das discussões, o grupo realizou um mapeamento dos problemas encontrados pelas juventudes na utilização do transporte público metropolitano.

Duas metodologias foram utilizadas para esse mapeamento. Primeiro, foi feita uma dinâmica sobre um mapa de tamanho A1 com escala 1:45.000 que compreendia a cidade de Belo Horizonte e parte da RMBH, sobre o qual foram marcados os lugares de origem das pessoas, pontos costumeiramente visitados, lugares que se deseja ir e onde se julga ser proibido, seguido de debates sobre as experiências de deslocamentos dos participantes e interpretações do mapa. Na sequência, a partir da metodologia do Teatro Do Oprimido, o grupo produziu uma intervenção para ser compartilhada na tarde de sábado com as e os participantes do evento **Cidades & Corpos**.



Mapa interativo, figurando parte da RMBH, para a Oficina Juventudes em Movimento

No dia 11 de abril, outro pré-evento aqueceu os tambores para o **Cidades & Corpos**. A BH em Ciclo – Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, em parceria com o Nossa BH, trouxe à capital a apresentação das experiências sobre Mobilidade e Bicicleta em Fortaleza. A iniciativa foi do recém-criado **GT Mulheres da BH Em Ciclo**, que tem fomentado ações relacionadas à mobilidade por bicicleta das mulheres em BH. O encontro foi realizado na Faculdade de Direito da UFMG e contou com a mediação de Helena Carvalho, Diretora Geral da BH em Ciclo.

O GT convidou Bianca Macêdo, da Secretaria Municipal da Conservação de Serviços Públicos da Prefeitura de Fortaleza para dar um panorama sobre as ações de mobilidade ativa implantadas em Fortaleza - CE, que têm gerado resultados positivos para a população e se destacou no cenário nacional, pelo incentivo de modos capazes de mitigar os efeitos do uso excessivo do transporte individual motorizado na cidade. Da apresentação de Bianca, chamaram a atenção as medidas rápidas e com baixo orçamento que Fortaleza tem adotado para atingir o objetivo de ser a cidade "mais ciclável" do país. Formas diversas de compartilhamento de bicicletas, integração entre transporte coletivo e ativo e a expansão de ciclofaixas com base em informações produzidas por meio de tecnologias de informação e em parceria com a população foram algumas das iniciativas apresentadas e debatidas na ocasião.

Em seguida, foram apresentados alguns resultados, já percebidos pela BH em Ciclo, devido à criação do GT Mulheres em 05 de dezembro de 2018. Foi mencionado como marco a reunião do dia 20 de dezembro de 2018, que foi a primeira reunião da Associação com número paritário de mulheres e homens. Ainda, houve um crescimento do número de mulheres associadas: desde a criação do GT até 08 de abril de 2019, foram associadas 24 novas mulheres. A BH em Ciclo tem, ao todo, 124 mulheres associadas, de forma que isso significou um crescimento de aproximadamente 25% em 5 meses de existência do GT em relação aos 6 anos de associação. O total de associados de 435 pessoas, de forma que o número de mulheres corresponde aproximadamente 30% dos associados. Os resultados se mostram promissores para a inclusão de mulheres e da perspectiva da mobilidade ativa feminina na associação.

## O EVENTO

Como pode ser visto abaixo, a programação do evento procurou contemplar os diversos temas em distintos formatos, tendo no primeiro dia a Auditoria de Segurança das Mulheres e uma oficina e, no segundo dia, uma mesa de discussão, a apresentação de trabalhos do pré-evento e um sarau de poesias.

### PROGRAMAÇÃO

**CIDADES & CORPOS: MOBILIDADE SENSÍVEL A GÊNERO, RAÇA E CLIMA**  
**12 E 13 DE ABRIL | ESPAÇO ODARA**

#### AUDITORIA DE SEGURANÇA DAS MULHERES\*

Realização: Nossa BH e ONU-Habitat | \*Espaço exclusivo para mulheres

#### OFICINA: MUDANÇAS CLIMÁTICAS E MOBILIDADE ATIVA

Realização: Nossa BH e Coalizão do Clima e Mobilidade Ativa

#### MESA DE DISCUSSÃO - DIÁLOGOS ENTRE MOBILIDADE, GÊNERO, RAÇA E MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Presenças: Daphne Besen (ONU-Habitat), Aline Cavalcante (Coalizão do Clima e Mobilidade Ativa), Bianca Macêdo (Secretaria Municipal da Conservação de Serviços Públicos - Prefeitura de Fortaleza), Rafaela Albergaria (Pesquisadora CESeC) Andréia de Jesus (Deputada Estadual).

#### APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS DA OFICINA - JUVENTUDES EM MOVIMENTO: UM ROLÊ SOBRE MOBILIDADE, GÊNERO E RAÇA

Realização: Nossa BH e Fórum das Juventudes da Grande Belo Horizonte

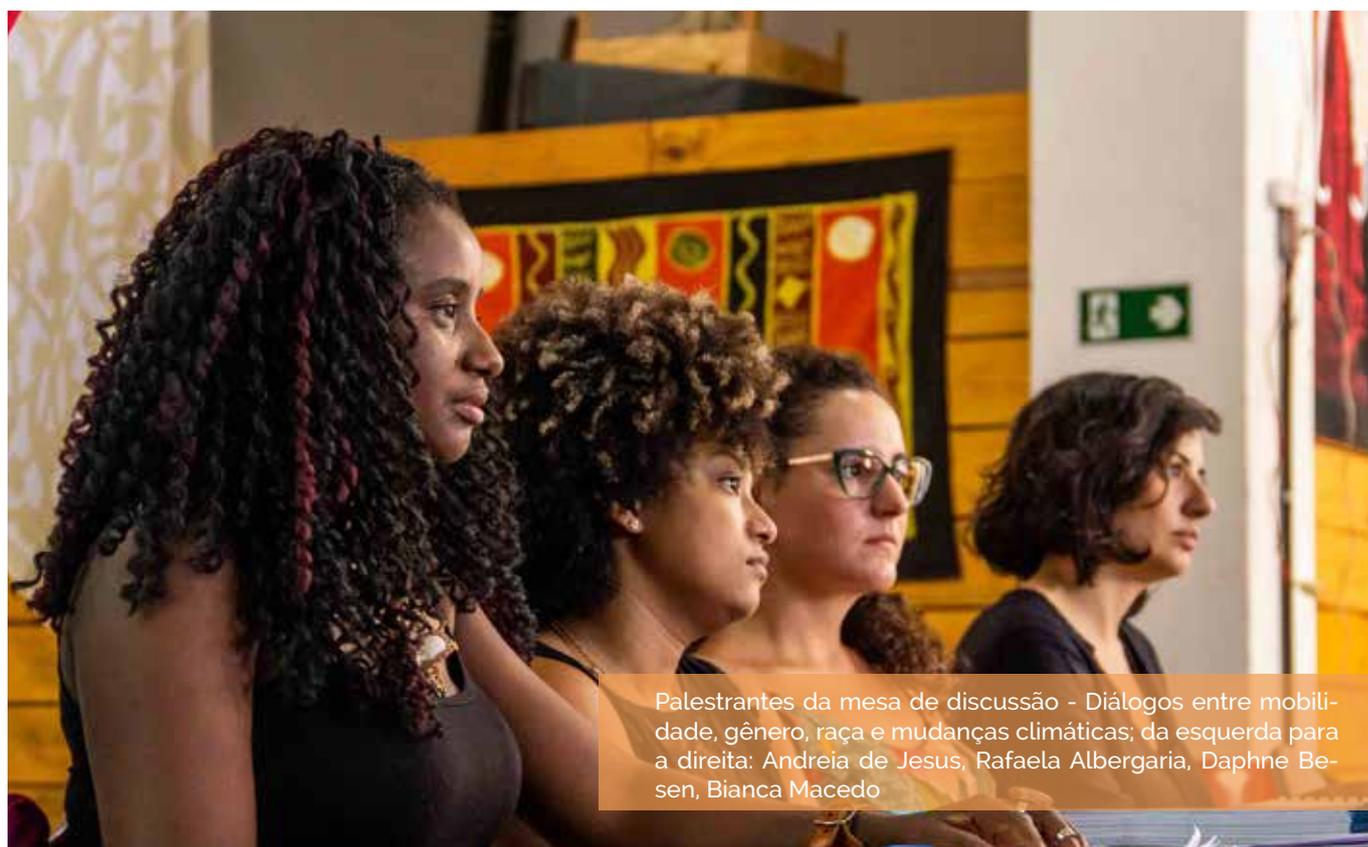
#### ENCERRAMENTO: SARAU DE MULHERES

Poetas convidadas: Ana Luiza, Isabela Alves, Jéssica Rodrigues, Jói Gonçalves, Nívea Sabino, Piêta Poeta e Zi Reis.

## ELEMENTOS MOTIVADORES PARA DEBATE

Seja pela moradia distante de serviços públicos básicos, pela falta de acesso aos espaços ou pelo medo de estar e se locomover pelas ruas, alguns corpos são mais impactados pela desigualdade do que outros. Com o objetivo de colocar em conexão os temas de mobilidade urbana, mudanças climáticas, gênero e raça, o evento **Cidades & Corpos** promoveu ao longo de dois dias diálogos, debates, oficinas e roda de poesia sobre como as cidades são vividas e percebidas de formas distintas pelas pessoas, em especial pelos corpos que são tradicionalmente marginalizados nos territórios urbanos.

Motivado pela constatação cotidiana e por pesquisas sobre como os problemas de mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras afetam de maneira ainda mais negativa e marcada por violações de direitos a população feminina e negra, o evento fez conexões entre diversas causas e consequências desse processo de marginalização.



Palestrantes da mesa de discussão - Diálogos entre mobilidade, gênero, raça e mudanças climáticas; da esquerda para a direita: Andreia de Jesus, Rafaela Albergaria, Daphne Besen, Bianca Macedo



**PARTE 2**  
MOBILIDADE, GÊNERO, RAÇA  
E MUDANÇAS CLIMÁTICAS

## 2.1. A MOBILIDADE INSENSÍVEL A GÊNERO

A mobilidade das mulheres é marcada pelas tarefas de cuidado. Segundo dados da Pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte de 2012, elas fazem mais paradas ao longo dos trajetos e se voltam para atividades de educação, saúde, compras e lazer. As mulheres têm, social e historicamente, sido colocadas como responsáveis pelas tarefas de cuidado, que tem impacto direto nas suas vidas, por exemplo, com a sobrecarga de trabalho e limitação da sua mobilidade. As mulheres continuam se responsabilizando pelo trabalho doméstico não remunerado, o que leva à chamada “dupla jornada”. Assim, as mulheres trabalham em média 7,5 horas a mais que os homens por semana, conforme demonstra pesquisa do IPEA de 2017 (ano base: 2015).

Quando nos voltamos para as formas de deslocamento, vemos que a diferença, baseada no cuidado ainda persiste. Os homens fazem mais trajetos de ida e volta para a casa, sem nenhuma demanda a ser realizada nesse caminho, do que as mulheres. No caso da RMBH, são 47,5% dos deslocamentos masculinos e 34,9% dos femininos. Quando se observam os outros trajetos feitos pelas mulheres, aparecem de forma mais expressiva aqueles relacionados à educação, saúde, compras e lazer. São caminhos feitos com paradas, voltados para cumprir tarefas de casa, que foram naturalizadas ao longo dos anos como sendo adequada às mulheres. Dessa forma, elas realizam seus deslocamentos várias vezes com sacolas de compras e com crianças. Nesses percursos, as mulheres se deparam com calçadas ruins, ônibus caros e superlotados, com a violência que marca todos os acontecimentos das suas vidas e toda uma cidade que não é pensada para promover a sua mobilidade com segurança.

***“As mulheres ocupam o espaço público de maneira muito precária e desigual. A organização das cidades não corresponde às nossas necessidades e, não responde às nossas demandas. Muito pelo contrário, ela nos limita e não permite que a gente acesse os espaços ou circule com autonomia. Há uma barreira invisível, mas muito bem estruturada simbolicamente. O deslocamento, de nós mulheres, na cidade é ainda tratado como tema periférico nos ambientes de discussão do planejamento urbano da prefeitura de Belo Horizonte” (grupo de mulheres, Auditoria de Segurança das Mulheres, Belo Horizonte).***

## ESPAÇO PÚBLICO E A SENSAÇÃO DE INSEGURANÇA

De acordo com o relatório **O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade** produzido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil, 2018), andar a pé e esperar ônibus são momentos marcados pelo medo nos deslocamentos femininos. Paradas de ônibus e os espaços vazios ou inabitados são pontos relevantes para o aumento da sensação de insegurança entre as mulheres. Seus deslocamentos a pé e de ônibus, então, são marcados pelo medo. As agressões experimentadas pelas mulheres referem-se ao roubo, principalmente de bolsas e celulares; à violência sexual — do assédio ao estupro; à violência do trânsito e aos homicídios — sobretudo nos bairros onde moram. De todas as formas de violência a que estão submetidas, seu maior medo é o do **estupro**. Segundo dados do ITDP Brasil, 80% das brasileiras afirmaram ter medo de esperar o transporte público sozinhas. A falta de confiabilidade no sistema de transporte público e o baixo investimento voltado para pedestres contribuem para uma cidade menos inclusiva para mulheres. Além disso, há a presença de assédio em espaços públicos e no transporte coletivo. Também segundo dados do ITDP, 86% das mulheres no Brasil afirmam ter sido assediadas em espaços públicos e, no caso específico do transporte público, 44% das mulheres já foram assediadas em Recife.

Na roda de conversa proposta pela Auditoria de Segurança das Mulheres, mulheres entre 25 e 65 anos relataram o que mais as deixam inseguras na vivência dos espaços públicos. O que reafirma o apontamento do estudo do ITDP Brasil: a violência marca todos os acontecimentos da vida das mulheres e condiciona e/ou limita sua mobilidade.

*“A gente tem medo de ser estuprada, de ser assediada, medo de assalto, medo de ser assassinada, de morrer quando estamos chegando em casa, medo de andar sozinha à noite, de esperar o ônibus sozinha, principalmente à noite, da violência no trânsito, de estar com filho pequeno na rua e vivenciar situação de violência. A gente tem muito medo da violência policial, de não acessar espaços majoritariamente masculinos, de andar na rua sempre tensa e atenta aos possíveis riscos, perigos ou ameaças, a gente tem medo de viver” (grupo de mulheres, Auditoria de Segurança das Mulheres, Belo Horizonte).*

A Auditoria de Segurança das Mulheres é uma metodologia criada em 1989 no Canadá e adaptada pelo ONU-Habitat como parte do Programa Cidades Mais Seguras. A ferramenta é aplicada por grupos de mulheres e possibilita uma avaliação crítica do ambiente urbano, dando legitimidade às demandas das mulheres e à conscientização da violência contra grupos vulneráveis e possibilita que tomadores de decisão entendam as diferentes maneiras em que homens e mulheres experienciam o ambiente urbano. Para a realização da auditoria no **Cidades & Corpos**, as mulheres foram convidadas a circular pelas ruas do bairro e construir, junto com outras mulheres participantes, uma “Cartografia da insegurança”. Apesar da caminhada ter se estendido por um pequeno espaço do bairro União/BH, ela tende a reproduzir o que acontece em outros espaços da cidade que marcam as experiências de insegurança das mulheres no espaço público.

Para Daphne Besen, do ONU-Habitat, os depoimentos das mulheres na Auditoria de Segurança das Mulheres expressam uma vivência coletiva das mulheres que vivem nos centros urbanos brasileiros, que perpassam muitas questões, como as de gênero, raça, classe e faixa etária.



Roda de mulheres - Auditoria de segurança pública e mobilidade para mulheres

*“As auditorias são utilizadas para acessar a sensação de segurança por meio da identificação de fatores que fazem a mulher se sentir segura ou insegura nos espaços públicos. Com base nos resultados, recomendações podem ser feitas para aumentar a sensação de segurança das mulheres nesses espaços. Além disso, as auditorias trabalham com a premissa que os especialistas em segurança de uma área são aqueles que a frequentam, nesse caso específico, suas usuárias”.*

De acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, cinco milhões de mulheres foram assediadas em transportes públicos no Brasil em 2016 e, apenas 10% dos casos de assédio foram denunciados. Em 2018, uma alteração importante na legislação brasileira passa a considerar crime, praticar uma violência moral ou física para expressar o desejo sexual por outra pessoa, sem que essa outra pessoa lhe dê autorização ou consentimento para tal. A criação da lei de Importunação Sexual de número 13.718, sancionada em 24 de setembro de 2018, prevê pena de 1 a 5 anos de reclusão para quem comete o crime de importunação sexual. Mas, como a gente sabe que no Brasil existem leis que “não pegam”, muitos desafios precisam ser enfrentados para coibir o assédio, incentivar a denúncia e conscientizar a população.

O debate sobre assédio no transporte público no **Cidades & Corpos** trouxe a experiência da Prefeitura de Fortaleza com a participação da Bianca Macêdo, da Secretaria Municipal da Conservação de Serviços Públicos. Bianca integrou a mesa de debates, no segundo dia do evento (13 de abril), e compartilhou as experiências do Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Público, que desde 29 de novembro de 2018 vem sendo implantando na capital cearense. O programa está estruturado com diversas ações:

**Aplicativo Nina:** ferramenta de denúncia virtual via aplicativo Meu Ônibus;

Campanha de conscientização: campanha Respeito Coletivo - Aqui o assédio não tem passagem;

**Protocolo de ação imediata:** diante da nova lei de Importunação Sexual a prefeitura de Fortaleza protocolou uma ação imediata para combater os casos de assédio no transporte público;

**Capacitação de operadores envolvidos na implementação do Programa:** funcionários da Prefeitura e da Segurança Pública (policiais e guardas municipais);

**Iluminação de paradas de ônibus:** melhoria em 200 paradas de ônibus consideradas "paradas críticas" que foram apontadas por um mapa colaborativo construído junto à população da cidade;

**Flexibilização de parada dos ônibus:** permite que os motoristas do transporte público municipal parem fora do ponto à noite;

**Ações de avaliação e monitoramento:** realização de grupo focal com apoio da Coordenadoria Especial de Participação Social e entrevistas com usuárias do transporte público.

*“É muito claro pra mim que considerar o “usuário neutro de transporte público”, aquele que a gente chama de “neutro”, na verdade tem uma cara e é a cara do homem, branco que faz viagens pendulares no horário de pico. De forma prática, ainda estamos engatinhando para incorporar as questões de gênero e raça nos ambientes de discussão sobre a mobilidade urbana. É preciso trazer mais mulheres, mais mulheres e homens negros pra dentro dos espaços de debate e pra dentro dos espaços institucionais para pautar essas questões e começarmos a gerar conhecimento.” (Bianca Macêdo, Secretária Municipal da Conservação de Serviços Públicos – Fortaleza).*



## A IMOBILIDADE URBANA DAS MULHERES NEGRAS

"Se tem territorialidade tem apartheid.  
"Se eu sei onde se encontra preto e onde se encontra branco nessa cidade, tem apartheid, caralho!"  
Elisa Lucinda.

As mulheres negras têm rendimentos menores do que homens negros e mulheres e homens brancos. O impacto financeiro relativo aos custos de deslocamento e às mudanças climáticas pesa mais sobre elas. Segundo dados do IPEA, referentes ao ano de 2015, existem diferenças significativas no mercado de trabalho entre homens e mulheres, brancas e negras. A desigualdade pode ser vista na escala de remuneração: homens brancos têm os melhores rendimentos, seguidos de mulheres brancas, homens negros e mulheres negras. A diferença da taxa de desocupação entre sexos também merece registro: em 2015, a taxa de desocupação feminina era de 11,6%, enquanto a dos homens atingiu 7,8%. No caso das mulheres negras, essa taxa chegou a 13,3% e 8,5% para homens negros. Assim, os impactos financeiros decorrentes tanto do custo de deslocamento, quanto do aumento de doenças e tarefas de cuidado decorrentes das mudanças climáticas sobrecarregam as mulheres e, especialmente, as mulheres negras.

Segundo dados do ITDP Brasil e do IBGE, em 2015, uma trabalhadora doméstica negra, em Belo Horizonte, gastava 21% de seu salário com passagem de ônibus. No mesmo ano, um trabalhador que ganhasse o salário médio da cidade gastava 5,83% de seu salário com o transporte público. Há um impacto maior da tarifa de ônibus sobre as mulheres negras do que sobre os demais.

Para Andréia de Jesus, primeira mulher negra a ser eleita para o Legislativo mineiro, as premissas do seu mandato legislativo preveem a luta pela inclusão das mulheres negras, das juventudes negras e periféricas, por moradia digna e por um transporte público gratuito e de qualidade:

***"Eu sou moradora de Ribeirão das Neves, cidade da RMBH. Na juventude, trabalhei como empregada doméstica e fui a primeira pessoa da minha família a conquistar um diploma de um curso superior graças à política de cotas raciais. Mas, tive de enfrentar muitas barreiras pra conseguir concluir a graduação. A primeira delas se conecta diretamente com a política de mobilidade aplicada nas regiões metropolitanas: a gente convive cotidianamente com preços exorbitantes de passagem, com ônibus mal conservado, com cortes de linhas e redução de horários" (Andréia de Jesus, Deputada Estadual, PSOL).***

Uma conta feita com base em dados de 2015 em Belo Horizonte aponta que a renda média mensal da cidade de Belo Horizonte era de 3,7 salários mínimos. Ou seja, R\$ 2.915,60 (o salário mínimo, à época, era de R\$ 788,00). Como a tarifa de ônibus custava R\$ 3,40, considerando o gasto de duas passagens por dia e o deslocamento em 25 dias, um trabalhador que recebesse a renda média mensal, gastaria 5,83% de seu salário com o transporte público. Agora, considere que a renda média mensal das trabalhadoras domésticas negras da região era de R\$ 821,00. Essa trabalhadora tem um impacto do valor da tarifa muito maior: de 21% sobre seu salário, ou seja, gastava em médias R\$172,41 para fazer a mesma quantidade de deslocamentos descrita acima. A política tarifária é segregatória e tem impactos maiores sobre corpos específicos.



Palestrantes Andrea de Jesus e Rafaela Albergaria

*“Não dá pra gente construir política pública de mobilidade pra atender uma realidade que é profundamente marcada pela desigualdade territorial, racial e de gênero sem levar em consideração os apontamentos das pessoas que vivenciam essa desigualdade. Nesse sentido, precisamos ampliar a diversidade do quadro institucional das organizações. É fundamental integrar na busca de soluções para os problemas da mobilidade, pessoas que sofrem com a violência institucional no transporte público. E, a mulheres negras são as mais prejudicadas no acesso a esse direito. Esse é um passo para se construir respostas que falem diretamente das demandas que são criadas pela desigualdade. A gente só vai conseguir avançar e dar respostas para os problemas que estão postos na mobilidade, se a gente partir da discussão da desigualdade racializada e territorializada com quem as sofre”*

*(Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).*

Para provocar algumas reflexões acerca das experiências das e dos participantes presentes no evento sobre a disparidade com que as mulheres negras estão na faixa da escala de renda e representatividade na sociedade brasileira, Rafaela iniciou a abertura da mesa de debates, no segundo dia de evento pela manhã, com um exercício para tornar mais visível e mais palpável a distribuição desigual de privilégios em nossa sociedade com a **caminhada dos privilégios**. O exercício propôs ao grupo que se mantivessem de pé e lado a lado. Em seguida, Rafaela disparava algumas perguntas simples relativas a privilégios. Dependendo de quais privilégios as e os participantes tiveram acesso, dariam passos à frente ou atrás. Algumas das perguntas foram: se o seu pai participou ativamente da sua criação, dê um passo à frente; se seus ancestrais vieram ao Brasil escravizadas, dê um passo atrás; se havia mais de cinquenta livros na casa onde cresceu, dê um passo à frente; se já foi a única pessoa de seu grupo racial em uma sala de aula ou num local de trabalho, dê um passo atrás; se teve que trabalhar para ajudar a sua família durante o ensino médio ou superior, dê um passo atrás; se acha que nunca perdeu o emprego ou uma oportunidade de trabalho somente por seu gênero, dê um passo à frente; se precisou de bolsa para custear seus estudos em uma universidade particular, dê um passo para trás, se fala mais de uma língua, dê um passo à frente; se já viajou para outros estados e países, dê um passo à frente.

A caminhada revela o esperado: as mulheres pretas presentes no evento, Andréia Coutinho (representante iCS), Andréia de Jesus (Deputada Estadual-MG), Eliane Dias, Natália Alves e Jozeli Souza (assessoras parlamentares da Gabinetona), Luana Costa (Nossa BH), Luisa Nonato (estudante universitária), entre outras participantes negras figuraram no fim da caminhada e deram mais passos para trás do que para frente. Aos participantes não negros, um misto de culpa, responsabilidade e narcisismo expostos.

***“Ser homem, branco e herdar socioeconomicamente territórios de poder, reflete diretamente na mobilidade dos sujeitos no espaço urbano. Essa dinâmica nos ajuda a compreender como a expressão simbólica das violências têm expressões materiais em nossas vidas. Percebemos que a relação entre patriarcado, capitalismo, machismo e racismo determinam as experiências nos espaços e apontam para privilégios e desvantagens. Essa é uma faceta do nosso dia a dia que nos parece naturalizada e normativa, sobre a qual nunca pensamos porque sempre contamos com ela, mas que faz uma falta aguda às pessoas que não dispõem dessa vantagem.”***

***(Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC)***

O que não escapa à reflexão do exercício proposto por Rafaela é perceber que as opressões agem de forma combinada e o quanto o racismo estruturou (e é estruturante) da nossa sociedade. Por racismo entendemos, assim como Silvio Almeida “uma forma sistemática de discriminação que tem a raça como fundamento, e que se manifesta por meio de práticas conscientes ou inconscientes que culminam em desvantagens ou privilégios para indivíduos, a depender do grupo racial ao qual pertencem”. Assim, o racismo se manifesta não somente em comportamentos individuais, mas no funcionamento das instituições e é denominado racismo institucional. Ele é o elemento fundamental de todas as formas de exploração no mundo por se constituir como sistema de poder e controle e, sem sombra de dúvida, é a maior opressão vivenciada por determinados grupos étnicos durante séculos na terra.

No contexto contemporâneo, a mobilidade urbana torna-se elemento determinante para a reprodução de privilégios e desvantagens e nos levam a alguns questionamentos: quando no imaginário social brutalizado em que vivemos, pessoas não negras vão perceber que há um controle social dos corpos negros em nossa sociedade? Quando vão conseguir associar esse controle a todas as formas de violência destinadas à cor da pele? Quando pessoas não negras vão entender que quem possui o privilégio social, possui o privilégio epistêmico, a autorização do saber fazer, uma vez que, o modelo valorizado e universal da ciência é branco? Quando começarão a trazer essas reflexões para os ambientes de discussão sobre mobilidade partindo do pressuposto de que é nas regiões de concentração negra nas metrópoles o lugar reservado a todo o azar de más condições urbanas e, que, a imobilidade urbana, negra e periférica, é fruto da opressão caracterizada por uma supremacia branca que estrutura todas as instituições no país, bem como as gestões de transporte público?!

***“É importante entender que nós não somos uma nação marcada somente pela relação de classe, nós somos fundados por uma relação racial. O que estava posto aqui com a colonização não era só uma relação de classe, era uma relação racial de exploração de um povo, que se entendia como povo evoluído, sobre outros povos que eram entendidos como selvagens. A marca racializada da formação dessa nação ela é determinante na nossa construção. (...) Uma relação mediada pelas desvantagens e privilégios”*** (Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).

Deste modo, a reflexão fundamental a ser feita sobre a mobilidade urbana, de modo amplo e como sendo organizada por meio das instituições, é pensá-la como sistema de reprodução de privilégios e desvantagens que, historicamente, mediam as possibilidades de se mover pela cidade para acessar serviços e equipamentos públicos e marcam de maneira distinta corpos pertencentes a determinados territórios.

## O IMPACTO DESIGUAL DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS SOBRE OS CORPOS NEGROS E FEMININOS

Segundo dados da União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN) e Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), cuidados com a casa e com familiares, decorrentes das mudanças climáticas, aumentarão os esforços femininos. Existe uma série de impactos que as mudanças climáticas trarão nas vidas das pessoas. Estudos de diversas agências deixam claros: esses impactos serão maiores sobre as mulheres negras e pobres. Isso, porque o acesso a recursos (capital, físico, financeiro, humano, social e natural) é distribuído de forma desigual na sociedade e, ao redor do globo, as mulheres terão menos acesso aos recursos necessários à adaptação às mudanças climáticas. Também haverá o aumento de doenças relacionadas às transformações no clima, como dengue, malária, hepatite A, cólera, diarreia, leptospirose; aumento da desnutrição como consequência da redução da oferta de alimentos; mudanças nos padrões de alergias e doenças respiratórias. O aumento dessas doenças aprofundará as funções de cuidado femininas, o que sobrecarregará ainda mais seu dia a dia e intensificará sua mobilidade voltada para as tarefas de cuidado.

Para Aline Cavalcante, da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa, a agenda do clima é a agenda que nos conecta hoje no mundo. Internacionalmente no debate do clima, as pautas sobre o Brasil se concentram na proteção da Amazônia, no controle do desmatamento ou na discussão do uso da terra pelo agronegócio. Mas, pouco ainda se fala das questões urbanas. Problemas como ocupação urbana desordenada nas metrópoles, ausência de saneamento básico e planejamento de vias, produção de lixo, poluição das águas (rios, ribeirões, córregos e lagos), queima desordenada de combustíveis fósseis, aumento de ilhas de calor, diminuição dos ventos, redução das áreas verdes, problemas de saúde provocados pela má qualidade do ar, assim como o padrão de emissões de gases gerados pela mobilidade no país precisam integrar o debate, estudos e implementação das políticas públicas ambientais no país.

***“Nosso estilo de vida não pode ser desconsiderado na produção de conhecimento sobre clima no Brasil. Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) registram mais de um milhão de mortes no mundo causadas pela poluição urbana. Só em São Paulo são registradas quatro mil mortes anualmente provocadas pela má qualidade do ar e a população mais pobre - que têm níveis maiores de exposição - são os principais atingidos” (Aline Cavalcante, Coalizão Clima e Mobilidade Ativa).***

A temática do clima trouxe outro ponto de alerta para o debate: os ruídos da comunicação relacionados à transmissão de alertas/mensagens sobre as mudanças climáticas e a dificuldade de mobilização da população em torno da luta contra a crise climática. Se não damos conta de nomear uma realidade, sequer conseguimos pensar melhorias para essa realidade que segue invisível. Para tanto, se faz necessário romper com essa tentação universal que exclui.

***“A construção de pautas abstratas sobre clima e o uso excessivo de um vocabulário tecnicista se distancia da população mais atingida pelos efeitos das mudanças climáticas e leva ao apagamento desses “não cidadãos” na esfera pública que quase sempre não estão integrados na construção das soluções para os problemas a serem enfrentados” (Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).***

Para Andréia de Jesus, Deputada Estadual – MG, a dificuldade de mobilização de pessoas em torno da pauta das mudanças climáticas é mais um fruto da reprodução sistemática do processo de invisibilização dos saberes dos povos e comunidades tradicionais do país.

***“O distanciamento provocado pelo tecnicismo torna inteligível as discussões e ainda há uma cobrança maior de nós - indivíduos pertencentes a grupos historicamente discriminados - como se a gente fosse “mais obrigado” do que os grupos localizados no poder de criar estratégias de enfrentamento às desigualdades. Mas, esse ciclo começará a ser rompido quando, por exemplo, ativistas do clima em todo o mundo reconhecerem que, há séculos, os povos indígenas, negros e quilombolas atuam com tecnologias que se voltam para o direito ao meio ambiente, ecologicamente equilibrado e assegurado a todas e todos. Eles são mais que a dança e as rezas as quais são o tempo inteiro associados” (Andréia de Jesus, Deputada Estadual, PSOL).***

O debate sobre o impacto desigual das mudanças climáticas sobre os corpos negros e femininos foi imprescindível para desestabilizar e transcender a autorização discursiva branca, masculina, cis<sup>1</sup>, e heteronormativa e debater como as identidades de mulheres naturais de comunidades e povos tradicionais são construídas nesses contextos. A localização também foi determinante para a construção desse conhecimento, uma vez que, ela pode mostrar como certas identidades têm sido historicamente silenciadas e desautorizadas no sentido epistêmico, ao passo que outras são favorecidas.



Participantes da Oficina - Mudanças Climáticas e Mobilidade Ativa

1 Pessoa cis é aquela que tem um alinhamento entre o sexo e gênero designados ao nascer e os sentimentos subjetivos de sexo e gênero. É a pessoa que foi designada "homem" ou "mulher", se sente bem com isso e é percebida e tratada socialmente (medicamente, juridicamente, politicamente) como tal.

## A URBANIZAÇÃO DESIGUAL E OS IMPACTOS SOBRE OS CORPOS NEGROS

*“A mobilidade urbana é determinante para a reprodução dessas relações de desigualdade, porque a gente sabe que as cidades são repartidas. Elas são territorializadas por essas relações racializadas e são repartidas por essas relações de privilégio e desvantagem. Se a concentração dos equipamentos estão nos locais de privilégio, a possibilidade de acessá-los define as possibilidades de viver e de morrer” (Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).*

Além dos efeitos das mudanças climáticas, outro ponto foi abordado no que diz respeito ao impacto da urbanização desigual: a questão das barreiras de acesso à cidade devido à violência do sistema de transporte público sobre os corpos negros e periféricos. Pontos esses trabalhados na forma de uma cena cotidiana do transporte coletivo metropolitano.

Os jovens participantes da Oficina Juventudes em Movimento, encenaram uma viagem de ônibus no final do expediente. O ônibus se torna um local de encontro entre alguns perfis diversos: o trabalhador, cansado, que está disposto a aceitar discriminações e violências, conquanto consiga chegar em casa; o vendedor ambulante, que encontra no espaço do transporte público a possibilidade de subsistência; o policial, que é beneficiado pela gratuidade não regulada no ônibus; algumas pessoas que, ouvindo música, lendo ou mexendo no celular, passam o longo tempo do trajeto. Na cena emerge um conflito: uma mulher jovem pula a catraca, a motorista chama um fiscal e os passageiros se vem entre ignorar a discussão, incentivar que a passageira seja retirada do ônibus ou fortalecer sua demanda a ser transportada sem pagar a passagem. Uma passageira, então, acaba pagando o valor “devido” e o fiscal permanece no ônibus, supervisionando a viagem. Ao fim, as pessoas desembarcam, até que a última passageira conclui:

*“A gente se acostuma, mas não devia” (cena do Teatro do Oprimido).*



Apresentação da Cena de Teatro do Oprimido, retratam-se passageiros em um ônibus

Como mencionado na seção sobre o Pré-evento, a cena foi produzida em parceria com as e os jovens participantes do projeto **Juventudes Contra o Genocídio: FormAção em Rede** do Fórum das Juventudes da Grande Beagá, após a realização de um mapeamento de problemas na sua mobilidade cotidiana, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Durante a tarde de sábado, dia 13 de abril, no **Cidades & Corpos**, as e os jovens atores e roteiristas, explicaram um pouco dos pontos que levantaram na cena, trazendo formulações a respeito da violência institucional do transporte público.

A questão do "pulão" - o ato de não pagar a tarifa, seja pulando a catraca, entrando pela porta de trás ou permanecendo no salão dianteiro do ônibus - evidencia a barreira financeira no acesso à cidade: sem dinheiro, o ato de locomover se torna resistência. Não pagar a passagem, então, é pensado como uma forma de não se submeter à lógica que, para conseguir usar o transporte público, é necessário ter dinheiro. Assim, muito foi dito que o "pulão" é um ato de necessidade, em especial se pensando no preço mais caro das tarifas do transporte metropolitano, na dificuldade da juventude periférica se inserir no mercado de trabalho e na necessidade de locomoção para fins de lazer e cultura. Além disso, o "pulão" é tido, para alguns, como ato de não submissão a um sistema de transporte que é segregador: mesmo tendo o dinheiro, em um momento específico, há quem se recuse a pagar por um serviço público que, cotidianamente, reproduz violências.

***“O motorista é um trabalhador que tá ali também, não é alguém da elite que tá falando para você pagar a passagem, é alguém que tá ali trampanando. É o sistema colocando a gente contra a gente, fazendo estar ali um contra o outro” (João Vitor, jovem representante do Coletivo Terra Firme e participante da Oficina Juventudes em Movimento).***

O debate da violência institucional sobre corpos jovens, negros e periféricos, no sistema de transporte público, continua com a questão da violência dos policiais e fiscais nos deslocamentos. Com um alvo mais evidente sobre os corpos negros, percebe-se uma prática discriminatória de abordagens nos deslocamentos. É o outro "pulão": agora de policiais sobre os jovens que transitam pela cidade. Por sua vez, os fiscais no transporte público, contratados para garantir que as passagens sejam pagas, reproduzem violências sobre pessoas negras e periféricas, tendo sido pontuado que, muitas vezes, eles também têm esse perfil.

***“Se a gente tem medo de uma coisa [a polícia] que era pra nos proteger, quem vai proteger a gente? [...] É constrangedor, o pulão, quando você tem uma abordagem, é constrangedor. Você não tem nada, mas você é levado com a mão na parede, revólver apontado para você. Tem quatro pessoas perguntando quem você é e o que você está fazendo. Você tem direito de ir e vir sem dar satisfação” (Saulo Marte, jovem representante do Núcleo Valores de Minas e participante da Oficina Juventudes em Movimento).***

A contradição da cidade capitalista fica, também, evidenciada nesse controle segregador dos corpos negros: transportados apenas para funções de trabalho (precarizadas), devolvidos para as periferias e proibidos de se locomoverem livremente, seja pelos preços abusivos das passagens, seja pela reprodução de violências que se impõem pelo sistema repressor. Uma participante da oficina, no encontro do pré-evento, porém, traz uma palavra de resistência:

*“A gente da região metropolitana tem muita disposição de pegar quatro ônibus, a gente pega e vai. Só que, para além da nossa disposição, ainda tem coisa que barra a gente, que é a grana, pra gente da região metropolitana, é o horário. A gente não tem horário de ônibus de madrugada. É um processo de exclusão muito ruim” (Bel, jovem representante do Coletivo Terra Firme e participante da Oficina Juventudes em Movimento).*



Roda de conversa com apresentação dos resultados da Oficina - Juventudes em Movimento

## 2.2. A MOBILIDADE SENSÍVEL

### PLANEJAMENTO SENSÍVEL A GÊNERO E RAÇA

Um planejamento sensível a gênero e raça significa a inclusão da perspectiva feminina e negra, logo a dimensão racial e de gênero, não deve ser incorporada só nos planos e políticas públicas, mas incluir tais corpos nos espaços de decisão. Assim, poderemos começar a construir cidades onde caibam corpos diversos e que eles possam transitar por elas. Os modos de transporte mais usados pelas mulheres são os ativos e coletivos, que são modos mais limpos e/ou mais eficientes na emissão de gases de efeito estufa. A priorização desses modos, de forma a incluir as mulheres nas cidades pode ter como consequência a maior eficiência na redução de emissões.

Segundo dados da **Pesquisa Origem e Destino** da Região Metropolitana de Belo Horizonte de 2012, a maior parte dos deslocamentos das mulheres é a pé (58,1%) e de transporte coletivo (20,81%). No caso dos homens, 47,2% de seus deslocamentos são a pé e 18,81% são de transporte coletivo. Os dados dos meios de transporte mais usados pelas mulheres e homens nos permite conhecer um pouco mais de onde as mulheres estão na cidade e se temos políticas de mobilidade urbana desenvolvidas para elas. Quando se observa o uso de transporte individual motorizado, vê-se que os homens andam mais de carro do que as mulheres. De fato, esse é o segundo modo mais usado por homens, representando 32% de suas viagens. Enquanto, para mulheres, é o terceiro modo, referente a 19,2% dos trajetos femininos, sendo que a maior parte dos deslocamentos por carro, entre as mulheres, se dá na forma de carona.

As mulheres de BH, então, estão nas calçadas e nos ônibus. Apesar disso, temos poucas mulheres que trabalham com o tema da mobilidade urbana. Por exemplo, na Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo (CET-SP) dos 4.300 funcionários, apenas 600 são mulheres (14%); e no Fórum Nacional dos Secretários e Secretárias de Transportes, organizado pela Associação Nacional dos Transportes Públicos do Brasil, apenas 14% das cadastradas eram mulheres.

Amanda Corradi, integrante da Associação Dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte (BH Em Ciclo), apresentou alguns dados do perfil das ciclistas belorizontinas e das diversas ações que a associação tem levado à frente pela mobilidade ativa em BH. Na etapa "Papo de Bar" realizada no **Cidades & Corpos**, algumas das ações da associação foram compartilhadas com o público presente. A exemplo da campanha para implementação do Plano de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte, o PlanBici, a Contagem de Ciclistas realizada anualmente na cidade, a campanha de vistoria das calçadas, a Calçada Cilada e o recém implementado GT Mulheres da Associação.

*“Temos nos dedicado a produzir conhecimento sobre a mobilidade ativa em Beagá por diversas frentes: seja através de construção de indicadores, exercendo o controle social por meio do monitoramento e análise da execução orçamentária e demais ações do poder Executivo e Legislativo, ocupando espaços de participação popular ou realizando experimentos de ações diretas na cidade que estimulam e facilitam a vida de quem opta pelo deslocamento por bicicleta. O GT Mulheres é uma frente recém-criada dentro da Associação que tem se dedicado a pautar e construir projetos relacionados à mobilidade das mulheres em Beagá” (Amanda Corradi).*



Participantes da Oficina - Mudanças Climáticas e Mobilidade Ativa

Letícia Domingues, do Movimento Nossa BH, destacou a importância do diálogo entre as diversas esferas de participação para a promoção de uma mobilidade sensível ao gênero e a raça em Belo Horizonte.

***“É fundamental o diálogo entre o poder público e sociedade civil pra que a gente consiga pensar em formas menos excludentes sobre a participação e contribuições das mulheres na construção e implementação de políticas públicas de mobilidade urbana em Beagá. Uma mobilidade sensível a gênero e raça, diferente do que tem acontecido na cidade, investiria mais em espaços de participação tão importantes para as cidades e, claro, para o deslocamento seguro e confortável das mulheres” (Letícia Domingues).***

Aline Cavalcante e Daphne Besen apontaram a importância das gestões municipais para o combate às mudanças climáticas, uma vez que podem incluir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável em suas políticas públicas locais com iniciativas que não dependem necessariamente do governo nacional. Tal perspectiva tem sido defendida pela Nova Agenda Urbana, aprovada em 2016 na Terceira Conferência do ONU-Habitat, em Quito, Equador.

Por sua vez, a ampliação do debate sobre a participação de mulheres em espaços de poder e decisão política, foi disparada por Aline Cavalcante, da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa. Ela compartilhou a experiência do Instituto Alziras, organização sem fins lucrativos, com a missão de contribuir para o aumento da representação feminina na política, por meio do fortalecimento de mandatos e de candidaturas de mulheres no Brasil. O instituto busca, justamente, produzir e disseminar narrativas que valorizem a participação das mulheres em espaços institucionais, além de Inspirar e encorajar meninas e mulheres das gerações atuais e futuras a participarem da política.

O caminho é longo. As mulheres representam 51% da população, mas governam apenas 12% das prefeituras no Brasil. Já as mulheres negras, representam 27% da população e governam apenas

3% das prefeituras brasileiras. Do total de prefeitas em exercício, 91% foram eleitas em municípios com até 50 mil habitantes e 16% delas estão em municípios do nordeste do país. A palestrante Aline Cavalcante, ao analisar esses dados, chama a atenção para o perfil dos municípios que as mulheres têm governado, com pouco orçamento público e baixo capital político. Além disso, 69% das prefeituras chefiadas por mulheres terem ações específicas para esse público e 55% das prefeitas terem seu secretariado composto por mais de 40% de mulheres. Andréia de Jesus, primeira mulher negra a ser eleita para o Legislativo mineiro, reforçou a importância de mais participação de mulheres na política institucional e reafirmou o compromisso do seu mandato:

***“Hoje, depois de ter sido eleita Deputada Estadual em Minas Gerais, coloco meu corpo negro de mulher à disposição das lutas sociais. Mesmo sabendo que o caminho para levar nossas pautas às instituições legislativas - cuja composição hoje não se diferencia muito daquela que já nos governava antes mesmo da abolição - não é um caminho fácil” (Andreia de Jesus, Deputada Estadual, PSOL).***

Recentemente, Belo Horizonte experimenta um novo modelo de organização política institucional. Desde as eleições de 2016, e em 2018, na Câmara Municipal de Vereadoras/es, na Assembleia Legislativa e na Câmara Federal, os mandatos coletivos de Andreia de Jesus, Áurea Carolina, Bella Gonçalves e Cida Falabella, vêm fomentando a participação de mulheres e negros/as na política institucional. A Gabinetona, laboratório fruto de movimentos populares e dos territórios, é uma articulação institucional, que constitui-se com uma equipe única, com estratégias compartilhadas, posicionamentos coletivos e um gabinete comum. As mudanças podem ser observadas desde a composição das parlamentares e aos corpos que integram a equipe, sendo composta por 25 mulheres, 24 pessoas pardas e pretas, uma indígena, 14 LGBTIQI+, 13 jovens e 5 moradores de ocupações urbanas da capital e RMBH.

Do ponto de vista do planejamento urbano e territorial, um dos mais importantes dispositivos para se pensar a cidade, o Plano Diretor, foi recentemente aprovado na Câmara Municipal de Belo Horizonte. Dentre as diretrizes e articulações feitas por vereadores, Prefeitura, entidades civis e movimentos sociais, nota-se um avanço sobre as possibilidades de moradia na cidade - incluindo as de baixa renda - bem como ações que priorizam pedestres e transporte não motorizado com a construção de pistas e faixas exclusivas, por meio da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

## RELEVÂNCIA DA MOBILIDADE ATIVA PARA O COMBATE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Durante o encontro, Aline Cavalcante, que também integra a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade, além da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa e, participou do filme documentário **Bike vs Carros**, reforçou a centralidade da mobilidade ativa como uma pauta que nos integra nas discussões sobre as mudanças climáticas no mundo.

"Nas discussões sobre mobilidade, as tecnologias são vistas como fundamentais para a resolução dos problemas. Entretanto, quando pensamos no Sul Global os desafios são ainda maiores pelo fato de uma desigualdade social muito grande que tem interferência direta na construção das cidades. (...) além do uso do automóvel, ainda que elétrico, autônomo e compartilhado, continua sendo um problema para pedestres e ciclistas que estão mais vulneráveis na nossa cadeia de atores do trânsito" (Aline Cavalcante, Coalizão Clima e Mobilidade Ativa).

Aline, junto a outras 20 lideranças latino-americanas que atuam com agendas urbanas, desenvolveram o **Manifesto pela Mobilidade Ativa**. O documento foi encaminhado em agosto de 2017 para a Secretária-Executiva da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (UNFCCC), Patrícia Espinosa e, tinha como o objetivo fazer com que a ONU reconhecesse a mobilidade por bicicleta e a pé como uma forma relevante de redução de emissões de gases de efeito estufa nas grandes cidades. O documento estabelece diante das Nações Unidas um marco público e político sobre a importância da mobilidade ativa – o estímulo à bicicleta e ao caminhar – como formas reais, simples, rápidas, de baixo custo e de alto impacto para se reduzir desigualdades sociais e as emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais em cidades do mundo todo. No documento, encontram-se alguns compromissos globais, orientações e pedidos para impulsionar a mobilidade ativa, especialmente nos países do sul global – onde as indústrias automobilísticas e petrolíferas têm bastante força na guerra de "emissões e omissões", como Aline a intitula.



Segundo dados do Painel Intergovernamental sobre as Ações Climáticas (IPCC 2014), baseado nas emissões globais de 2010, as emissões causadas pelos transportes representam 14% dos gases de efeito estufa emitidos no mundo. Em Belo Horizonte, 53% de todas as emissões, em 2013, tiveram origem no transporte rodoviário, conforme dados do 3º O Inventário Municipal de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Belo Horizonte.

Como na indústria, a queima de combustíveis fósseis é a principal responsável pelo alto número, pois é usada nos meios de transporte rodoviários, ferroviários, aéreos e até marítimos. Cerca de 95% da energia de transporte do mundo vem dos combustíveis à base de petróleo, em grande parte a gasolina e o diesel. Para tanto, faz-se urgente reconhecer a inclusão da mobilidade ativa - pedestres e ciclistas - nas ações e planos nacionais que versam sobre as mudanças climáticas.

## POTENCIAIS FEMININOS E FEMININOS NEGROS TRANSFORMADORES

***“A solução para crise climática e de representatividade precisa passar pelas comunidades tradicionais e pelos povos indígenas, porque eles já têm a solução para muitos de nossos problemas atuais. As estratégias autogestionárias de promoção da justiça ambiental são múltiplas” (Andréia de Jesus, Deputada Estadual MG).***

As mulheres podem ser atrizes centrais para o combate às mudanças climáticas. De acordo com a UNESCO (2016): mulheres expressam maior preocupação do que os homens pelo meio ambiente e apoiam mais políticas ambientais. Países com maior representação feminina têm mais chances de ratificar tratados internacionais sobre o meio ambiente. Mulheres são transmissoras centrais de conhecimentos tradicionais, locais e indígenas, que são, comprovadamente, valiosos para sistemas de alerta de desastres naturais, funcionamento do ecossistema e adaptação e resiliência às mudanças climáticas. Mais espaços de poder ocupados por mulheres e por formas tradicionais de saber é um passo necessário para a construção de cidades sustentáveis e inclusivas.

Aline Cavalcante, pensando no papel das mulheres na agenda de clima no Brasil e no mundo, aponta algumas políticas que têm ganhado notoriedade nas ações de combate às mudanças climáticas. A Deputada Alexandria Ocasio-Cortez, nos Estados Unidos, estaria fazendo um papel importante de pautar o chamado “Green New Deal”, em especial, tendo em vista uma agenda de negação das mudanças climáticas por parte do governo norte-americano. A prefeita de Paris, Anne Hidalgo, também foi mencionada como exemplo de compromisso com o combate às mudanças do clima, sendo que ela tem tido propostas, inclusive, de combate ao uso dos carros na capital francesa. Já no Brasil, Aline Cavalcante cita duas mulheres indígenas como referência na discussão institucional das questões climáticas, a partir de uma perspectiva dos povos originários: Sônia Guajajara (PSOL), candidata a vice-presidenta da República em 2018 e Joênia Batista (REDE, RO) - ou Joênia Wapichana -, primeira deputada federal indígena eleita no país. Ela cita, ainda, Marina Silva (REDE) como outro exemplo de mulher engajada na questão ambiental, com relevância de sua atuação como Ministra do Meio Ambiente (2003-2008).

Por sua vez, os trabalhos acadêmicos “Saberes 'invisíveis' na Cidade: da segregação sócio-espacial étnica à construção da justiça ambiental” e “Rotas e Diálogos de Saberes da Etnobotânica Transatlântica Negro-Africana: Terreiros, Quilombos e Quintais da Grande BH” da pesquisadora mineira Ângela Gomes (2007 e 2009) podem ser destacados como possíveis caminhos na construção de uma epistemologia feminista negra na luta pelo enfrentamento da crise climática. No final de 2018 o Instituto Clima e Sociedade (iCS), apoiador do **Cidades & Corpos**, iniciou o debate sobre equidade de gênero e raça junto aos seus parceiros. O instituto promoveu um workshop em São Paulo e convidou a pesquisadora Ângela Gomes para mediação da roda de conversa. O Movimento Nossa BH esteve presente na ocasião e pode sentir a força desse encontro. Além de enfatizar e reverberar a importância de se trabalhar a interseccionalidade de gênero e raça nas perspectivas de luta em Belo Horizonte.

***“O racismo é estrutural. Enquanto a gente ficar só criticando ou dividindo histórias penso que isso não tem muito potencial de mudança. Então, eu saio do evento Cidades e Corpos com essa expectativa, de que as pessoas entendam essa estrutura e queira combatê-la com ações práticas” (Andreia Coutinho – iCS).***

De tal forma, como sugere Silvio Almeida (2018), uma sociedade em que o racismo está presente na vida cotidiana, as instituições que não tratem de maneira ativa e como um problema a desigualdade racial, irão facilmente reproduzir as práticas racistas já estabelecidas como normas em toda a sociedade. Nesse caso, as relações do cotidiano vão reproduzir as práticas sociais corriqueiras, dentre as quais o racismo, na forma de violência explícita ou de micro agressões, como piadas, silenciamentos, isolamento, etc.

***“Qualquer problema social só se torna alvo de política pública a partir do momento que a gente mapeia. Enquanto a gente continuar subnotificando e desvalorizando as informações sobre raça a gente reproduz o apagamento dessas vozes e dessas identidades. Se gente não fala, a gente continua mistificando o racismo institucional e estrutural na nossa sociedade e as nossas políticas públicas” (Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).***

O papel das organizações da sociedade civil também foi muito debatido, ao longo do evento, como locais potenciais para o combate do racismo institucional. Afinal, várias organizações ainda têm muito a avançar na inclusão de pautas, perspectivas e corpos negros em sua agenda. A forma como os projetos são pensados, as mediações e relações de financiamento e a própria perspectiva tecnicista do combate às mudanças climáticas foram levantados como pontos que dificultam a discussão de raça e gênero nas organizações, bem como a inclusão qualificada de pessoas negras nesses temas.

***“Isso é muito importante para a gente entender como é que a gente circula pelos espaços da sociedade civil, como que a gente constrói as soluções, porque muitas vezes, existem organizações que discutem e incidem nas políticas públicas a partir da abstração do que é o direito. E quando a gente constrói as nossas pautas a partir daquilo que é abstrato, de quem é considerado como cidadão, a gente faz isso pelo apagamento de todos aqueles que são construídos historicamente como “não cidadãos” (Rafaela Albergaria - Pesquisadora CESeC).***



Participantes da Oficina - Mudanças Climáticas e Mobilidade Ativa

## POESIA, LITERATURA E AH! CIDADE

O encerramento do **Cidades & Corpos** contou ainda com outro entrecruzamento influenciado pelos movimentos contemporâneos da poesia brasileira, a poesia falada ou também conhecida internacionalmente como spoken word. O evento provocou a aproximação entre as linguagens ou afrografias da memória de sete artistas e, mais do que isso, proporcionou a junção entre a diversidade de vozes, corpos e literaturas contemporâneas produzidas em Belo Horizonte e RMBH.

É sabido que nos últimos 15 anos, a literatura contemporânea brasileira tem vivido momentos de transformações. Começam a surgir nas periferias dos grande centros urbanos um grande número de saraus e movimentos de literatura. Esse movimento surge trazendo novos apontamentos, já que seu nascimento se dá em outros espaços que não as bibliotecas ou outros ambientes já destinados à literatura. É em 2013, que o número de saraus se multiplica país afora com a proposta de fazer literatura em bares, periferias e em espaços públicos.

Como exemplos dessa expansão, surgem saraus como Sarau do Binho, na Zona Sul de São Paulo e o Sarau da Cooperifa – talvez dois dos primeiros saraus desse movimento que chamamos de retomada – que ocorria em um bar na periferia da capital paulistana, Sarau Coletivoz no Barreiro (MG), Sarau Debaixo (Aracaju), Sarau da Onça e Sarau Bem Black (Salvador), Sarau da Guilhermina (São Paulo), Sarau B1 e Sarau Curió (Fortaleza), entre outros. Ao passo que a proposta de construir saraus em bares e botecos se espalha pelo país, começam a surgir a partir das especificidades de cada local, saraus e espaços de literatura em praças públicas, estações de metrô, viadutos, coretos, ruas, calçadas, pontos de ônibus, terrenos ociosos na cidade, etc.



Poetas e participantes do Sarau de Mulheres

A poesia e a literatura inevitavelmente, passam a criar relações íntimas com a cidade pois os eventos normalmente ocorrem em locais abertos, com uma predominância das ruas e praças e, mesmo quando têm como cenários locais fechados, não deixam de discutir a configuração espacial da cidade e sua inerente desigualdade. Os saraus inauguram o espaço dedicado a palavra falada como uma ferramenta de luta política que reinventa o tecido urbano por meio do compartilhamento de leituras e, tais relações provocaram deslocamentos tanto à literatura que, historicamente, esteve em um espaço confortável, silencioso, cânone e, por assim dizer, elitista, quanto na vivência e ocupação das pessoas nos espaços públicos da própria cidade. Uma das principais características desses movimentos é a poesia falada, ou seja, a poesia que é constituída pela oralidade, escrita em voz alta ou a literatura feita pela boca. Talvez essa característica de falar os poemas, tendo o corpo como lugar de memória, tenha estimulado o surgimento de novos poetas e escritores, já que por muito tempo a literatura e o fazer literário pareciam afastados da vida e do cotidiano das pessoas comuns. Nesse sentido, o movimento das batalhas de poesia ou também conhecida como Slam`s é trazido para o Brasil, pela poeta Roberta Estrela D`alva. São nos Slam`s que boa parte das poetas e poetas contemporâneos tornaram-se referências na poesia contemporânea brasileira.

As artistas convidadas, Jéssica Rodrigues, Zi Reis, Ana Luiza, Joi Gonçalves, Isabela Alves, Nívea Sabino e Pieta Poeta são poetas slammer, ativistas autônomas e educadoras populares que se valem da poesia como ferramenta de (re) existência e combate ao racismo. Dentro dessa perspectiva, os poemas declamados têm relação direta de confrontação com a condição social em que essas poetas vivem. A literatura e a palavra falada são utilizadas como ferramenta de afirmação de identidades e ressignificação social, como meio de dialogar com os problemas políticos - com o intuito de compartilharem juntas essa crítica - e, ir de encontro a solução desses problemas. A performance das artistas convocou todo o público presente no **Cidades & Corpos** para, a partir da oralidade, do corpo e da voz refletir sobre a cidade e os corpos que a habitam. Um bom exemplo é o manifesto poético de Nívea Sabino, recitado no encerramento do evento, intitulado "Lírica de Favelada":

Eu gasto muito  
é com passagem  
Coração selvagem  
animalia de mais valia  
que me convida  
a ousar ser nós  
transformando o engasgo  
num fuzilo  
Só!

Resolvi lutar  
com o que não tive acesso  
Eu, réu!?  
- confesso!  
Me negou os versos

Me ouvindo assim  
(des) faço um outro  
seu me olhar  
Quiçá  
em ti  
encanto provocar

E desmontar  
o ódio e  
a aversão à cor

que chegam primeiro  
do que quem eu sou

Li livros  
ouvi discos  
folhee jornais, me formei  
ao gosto  
do que tanto faz  
Meu grito é o mesmo  
dos meus ancestrais  
de um Amarildo  
que não volta mais  
Cairão mais! ( ...e quantos  
mais!?)

N'zinga, não deixa que  
(oh!) corram  
socorro!

Nenhum  
ao meu redor  
impediu o metrô  
de seguir viagem  
Havia um corpo  
negro  
estendido no trilho

e ninguém  
desviou o caminho

Salve e lembrem Dandara  
esposa de Zumbi,  
quem soube?

Toda periferia sangra  
que nem Manguinhos  
criança preta  
não é bandido

Cê pede paz,  
mais um negro jaz!  
Aqui Jazz  
sambando endosso  
te funk na cara  
melodia rara  
negra graduada (mente)  
dominando a fala e a  
palavra

São  
denúncias líricas  
de uma favelada

**"Lírica de Favelada"**  
de Nívea Sabino

**PARTE 3**  
AÇÃO POLÍTICA, APONTAMENTOS  
E POSSÍVEIS CONCLUSÕES



O evento **Cidades & Corpos** trouxe para o campo da reflexão uma gama de temáticas que há tempos caminhavam separadas nos ambientes de discussão sobre mobilidade urbana e mudanças climáticas em Belo Horizonte. As discussões revelaram a urgência de se pautar diuturnamente as questões que são essenciais para o rompimento da narrativa dominante e dos discursos hegemônicos na construção e condução das políticas públicas da cidade. O encontro de diversas pessoas e organizações para debaterem os entrecruzamentos entre gênero, raça, mobilidade urbana e clima mostrou a potência existente nesses temas e sua ampliação quando colocados em diálogo. Foi visível que os debates tocaram as e os participantes e muitas vontades de continuidade dos debates e realização de ações se constituíram nos dois intensos dias. Ideias como a incidência legislativa no combate ao assédio no transporte público, o fortalecimento institucional para a perspectiva de gênero e raça e o compartilhamento das discussões realizadas para outros ambientes e localidades começaram a surgir nos diálogos, de forma que se espera que o encontro traga mais desdobramentos.

Ao longo da dinâmica "Papo de Bar", da oficina sobre Mobilidade e Clima, que aconteceu no primeiro dia do evento, a linguagem de comunicação foi o assunto mais suscitado como estratégia para se pensar na mobilização de afetos, esforços e recursos numa incidência sobre as temáticas das mudanças climáticas e da mobilidade, de forma a não reproduzir exclusões. A temática da **descolonização do conhecimento** aparece por diversas vezes na fala das e dos participantes, bem como a autoridade discursiva e a linguagem dominante figuram como forma de manutenção de poder e reprodução de desigualdades, uma vez que exclui indivíduos que foram apartados das oportunidades de um sistema educacional justo.

Aline Cavalcante, jornalista que atua na Coalizão Clima e Mobilidade Ativa, tem se dedicado a pensar em como a linguagem, a depender da forma como é utilizada, pode ser uma barreira ao entendimento e criar mais espaços de poder, em vez de compartilhamento de conhecimento sobre o impacto das mudanças climáticas a populações vulneráveis, além de ser um – entre tantos outros – impeditivo para a educação emancipatória dessas populações. Daphne Besen, Bianca Macêdo, Rafaela Albergaria e Andréia de Jesus também reforçaram a importância de se romper com esse "postulado" de silêncio e desautorização discursiva na busca de soluções para os problemas postos na mobilidade e na crise climática.

Para Daphne Besen, do ONU-Habitat, uma cidade segura para as mulheres tende a ser uma cidade mais segura para todas as pessoas.

***“Uma abordagem multidisciplinar para diminuir a violência e a insegurança, aliada ao desenvolvimento econômico, resiliência, planejamento urbano e uma perspectiva de gênero poderiam conter a desigualdade urbana, promovendo políticas que buscam cidades para pessoas. Essas recomendações fazem parte dos objetivos de longo prazo da Nova Agenda Urbana, que se compromete a conter as tendências discriminatórias e exclusivas nas cidades ao colocarmos as pessoas, o desenvolvimento social e a igualdade no centro” (Daphne Besen, ONU-Habitat).***

Na Auditoria de Segurança das Mulheres, Daphne propôs ao grupo participante que fizesse um exercício de imaginação em que as mulheres pudessem sonhar com uma cidade ideal. O primeiro grupo imaginou uma cidade vibrante, calma e harmônica capaz de abrigar e conviver com todas as

diferenças de maneira saudável e equilibrada.

***“A nossa cidade ideal é vibrante, com muitas pessoas circulando e ocupando as ruas. Essas ruas são cheias de espaços de lazer, ciclovias, passeios largos que garantem a acessibilidade de todas e todos. Também pensamos numa cidade cheia de mercadinhos que se comunicam com as ruas, muitos parklets, piscinas públicas, feiras de rua, jardins de chuva, coletoras de reciclável espalhadas nos quatro cantos da cidade, árvores frutíferas plantadas na rua, hortas comunitárias, telhados verdes e espaços públicos com placas fotovoltaicas, áreas verdes, muitos postes fazendo a iluminação pública das vias, zonas 30, muitos pontos de ônibus, várias linhas e estações de metrô. Enfim, uma cidade bem movimentada voltada para pessoas de diferentes idades, condições físicas e diferentes inserções sociais, todas convivendo juntas e em equilíbrio com a natureza” (grupo de mulheres, Auditoria de Segurança das mulheres, Belo Horizonte).***

Já o segundo grupo trouxe a preocupação de se pautar a segurança das mulheres na cidade. Concordando com a pesquisa de 2018 O Acesso de Crianças e Mulheres à Cidade do ITDP, uma cidade pensada com e para mulheres, com transporte público de qualidade é central na vida de todas, já que dele dependem para todas as dimensões de sua existência: trabalhar, transportar filhos, estudar, passear, fazer compras, ir ao posto de saúde, etc. Para aquelas que moram nos municípios da Região Metropolitana de Beagá, o transporte público é ainda mais relevante, já que viabiliza o acesso às oportunidades de trabalho e estudo que estão concentradas na capital Belo Horizonte.

***“A nossa cidade ideal se preocupa com a segurança das mulheres. Ela tem delegacias especializadas em atendimento para as mulheres em todas as regionais da cidade, conta com uma iluminação pública eficiente e com tecnologias diversas em que podemos mapear zonas de risco para mulheres, além de converter espaços ociosos em espaços de convivência, como por exemplo, transformar terrenos baldios em hortas comunitárias, academias a céu aberto e/ou praças. A nossa cidade também faz uma integração eficiente e segura dos modais de transportes, descentraliza as oportunidades de trabalho, serviços e equipamentos públicos e flexibiliza e oficializa uma lei home office voltada para atender mulheres que têm dificuldades ou sofrem com violações de direitos nos seus deslocamentos para o trabalho e na volta pra casa” (grupo de mulheres, Auditoria de Segurança das Mulheres, Belo Horizonte).***

A cidade ideal também foi imaginada por um grupo de crianças presentes no evento Cidade & Corpos que contou com um espaço de acolhimento e cuidado para as mães que participaram das atividades nos dois dias de evento e precisam levar os/as filhos/as para o Espaço Odara.

A ideia motivadora do espaço para crianças, mediado pela estudante de arquitetura, Michelle Mayrink, e pela estudante de Pedagogia, Ana Luiza Alves Bastos, era de integrá-las, em alguma medida, às discussões propostas pelo evento. Ao passo que as crianças foram convidadas a criar uma cidade imaginária e um personagem fictício e, estimuladas a construir e apresentar a cidade de Belo Horizonte, tal como elas a percebiam, para esse personagem. Os meios de locomoção a qual as crianças tinham como referência também foi explorado ao longo da dinâmica. Dentre os elementos retratados pelas crianças na cidade imaginária estavam: uma torre com um relógio, um sacolão, muros grafitados, pontos de ônibus, floresta, circo, teatro de arena, horta, escola, pessoas gigantes, uma quadra de basquete e uma barragem escoando lama que não foi concluída por discordância de dois irmãos que integravam a oficina. Durante o diálogo sobre a cidade das crianças, viu-se que o que mais

as entreteve foi pensar na construção das áreas de lazer disponíveis na cidade.

*“(..) eles/as construíram uma quadra de basquete no meio da cidade e, o mais legal foi que durante a construção eles/as se dispersaram e começaram a brincar de basquete na cidade imaginária”.*



Diálogo sobre cidade criada pelas crianças

## APONTAMENTOS

Outras pistas sobre incidência política foram levantadas na Oficina Discussão sobre mudanças climáticas e mobilidade urbana, promovido pelo Nossa BH (Marcelo Amaral e Guilherme Tampieri) juntamente com a Coalizão Clima e Mobilidade Ativa (Aline Cavalcanti), no primeiro dia de evento. Na dinâmica, as convidadas e convidados a seguir fizeram apresentações sobre as temáticas do evento e conduziram um trabalhos em grupo:

**João Lacerda, da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa:** mobilidade urbana, mudanças climáticas e transporte público;

**Luana Costa, do Nossa BH:** mobilidade sensível a raça e gênero;

**André Veloso, do Nossa BH:** mobilidade urbana e mudança climática em BH;

**Leticia Domingues, do Nossa BH:** gênero e mudanças climáticas;

**Amanda Corradi, da BH em Ciclo:** mobilidade ativa em BH.

A metodologia adotada foi a "Papo de Bar", que funciona da seguinte maneira: 1ª RODADA - 5 min de mini-palestra do/a 'mediador/a' do grupo + 10 minutos de debate sobre a pergunta "Com quem dialogar?" (sobre o tema do seu grupo); 2ª RODADA - 5 min de introdução sobre 1ª rodada + 5 min de mini-palestra do/a 'mediador/a' + 10 minutos de debate sobre a pergunta "Como dialogar?" (sobre o tema do seu grupo); 3ª RODADA - 5 min de introdução sobre as rodadas 1 e 2 + 5 min de mini-palestra do/a 'mediador/a' do grupo + 10 minutos de debate sobre a pergunta "Como comunicar e envolver?" (sobre o tema do seu grupo).



Vista geral da Oficina - Mudanças Climáticas e Mobilidade Ativa

Ao final, cada 'mediador/a' fez uma apresentação de 5 minutos para as/os presentes com um resumo dos debates ocorridos no seu grupo, nas três rodadas, em relação a seu tema, destacando as contribuições e questões que ficaram para ser aprofundadas.

### Tema: Mobilidade Urbana e Mudança Climática em BH

**Mediador:** André Veloso

**Problema:** mapa representando as áreas mais afetadas pela vulnerabilidade às mudanças climáticas em Beagá.

**Com quem dialogar:** principalmente com os/as moradores dessas regiões mais afetada. Além de vereadores e prefeito para tentar incidência política e influir nas posturas adotadas por esses representantes.

**Como dialogar:** ocupar espaços de participação da sociedade civil e atuar nesse territórios.

**Como comunicar e envolver:** repensar o vocabulário sobre a temática das mudanças climáticas retirando essa linguagem acadêmica e tecnicista; reinventado-a, ou seja, criando uma linguagem acessível que envolva a população. Uma possível ação é partir da história e memória ambiental e urbana desses locais quem tem no mínimo 30/40/50 anos de ocupação/existência na cidade de Belo Horizonte para gerar pertencimento e envolvimento dos/das pessoas que vivem nessas comunidades.

**Exemplos de ação direta:** Busão da Comunidade e/ou arborização de vias públicas.

### Tema: Mobilidade Urbana, Mudanças Climáticas e Transporte Público.

**Mediador:** João Lacerda

**Problema:** serviço público dominado por monopólio empresarial.

**Como dialogar:** o diálogo tem de ser feito primeiramente no território para ouvir e incorporar as demandas desse território às políticas públicas, além de ficarem atentos às oportunidades de incidência junto ao poder público e setor empresarial.

**Como comunicar e envolver:** repensar o vocabulário sobre a temática da mobilidade urbana retirando de pauta a linguagem acadêmica e tecnicista. É preciso reinventá-la, ou seja, criar uma linguagem acessível que envolva a população fazendo com que usuários/as, secretaria de gestão de mobilidade e empresários tenham um diálogo aproximado para garantir a qualidade do serviço prestado à população.

### Tema: Mobilidade Sensível a Gênero e Raça

**Mediadora:** Luana Costa

**Problema:** participação de mulheres e renovação política

**Com quem dialogar:** Movimentos sociais e poder público, uma vez que, há um distanciamento dessas pautas para as mulheres comuns.

**Como dialogar:** a discussão precisa sair do campo acadêmico e está junto das mulheres nas periferias, ir a locais onde elas já estão dando luz aos saberes invisíveis e legado linguístico de povos que foram escravizados. Além de atuar nas redes físicas (grupos de mulheres cis, trans e negras) entendendo a complexidade das violações de direitos e rotinas dessas mulheres que, muitas vezes, as impedem de participar de espaços de discussão sobre direitos.

**Como comunicar e envolver:** pautar as discussões de gênero e raça nas instituições públicas utilizando a linguagem da comunicação/mídias e direitos humanos.

**Exemplos de direta:** Incorporar ajuda de custo com transporte nos espaços de participação da sociedade civil e envio de relatório do evento para o COMPUR.

**Tema: Mobilidade Ativa em BH**

**Mediadora:** Amanda Corradi

**Problema:** Espaços de participação ineficientes (não deliberativos) e/ou inexistentes.

**Com quem dialogar:** sociedade civil e poder público.

**Como dialogar:** disputar espaços de participação da sociedade civil de forma que esses espaços garantam que as demandas da população sejam atendidas. Além de disputar a participação nos espaços de tomadas de decisão (poder público).

Como comunicar e envolver: sensibilizar atores e atrizes que não atuam diretamente com mobilidade ativa, sensibilizar o setor empresarial (parcerias público privada e incentivos fiscais) e promover a capacitação de moradores de periferia e ocupações urbanas que vivem em territórios, em que muitas vezes, os carros não chegam e a mobilidade ativa é o modo de transporte mais utilizado.

**Exemplos de ação direta:** Mapear as associações de mobilidade ativa nos estados, setorizar as ações promovendo atuação local e tornar o tema atrativo e prioritário gerando engajamento.

**Tema: Gênero e Mudanças Climáticas.**

**Mediadora:** Leticia Domingues

**Problema:** desigualdade na produção e impactos advindos das mudanças climáticas em que a população mais vulnerável são as mulheres negras moradoras de periferia. Cientificismo, tecnicismo e elitismo das discussões de mudanças climáticas.

**Com quem dialogar:** sociedade civil atuando com coletivos/grupos que atuam com temas correlatos para fortalecer a transversalidade dos debates e poder público que já possui mecanismos de diálogo com a sociedade como um todo.

**Como dialogar:** ocupar espaços de participação da sociedade civil de forma que esses espaços garantam que as demandas da população sejam ouvidas e atendidas pelo poder público. Ocupar espaços de tomada de decisão e aumentar o quantitativo de mulheres e mulheres negras nas instituições públicas. Fortalecer grupos de mulheres para reconhecimento de lugares de privilégios e desvantagens. Construir metodologias e soluções não excludentes no enfrentamento às mudanças climáticas.

Como comunicar e envolver: Dialogar com o poder público (técnicos municipais). Pautar a discussão de machismo e racismo nas instituições.

**Exemplos de ação direta:** Instituto Alziras e Gabinetona que constroem caminhos para mulheres que não estão nas esferas institucionais de poder se encorajarem a ocupar esses espaços.



Encerramento do evento Cidade e Corpos

## REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE e outros. It's time for action: Focus on walking and cycling as relevant, pacific, human and zero-emission means of transportation [Manifesto], 2017. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/wp-content/uploads/2017/08/UNFCCC-Manifest-for-active-mobility-1.pdf>
- ALMEIDA, Sílvio Luiz de. O que é racismo estrutural? Belo Horizonte (MG): Letramento, 2018.
- BRASIL, Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2018/Lei/L13718.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13718.htm)
- BELO HORIZONTE - Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa. 2ª atualização - 2011/2012/2013: período de referência - 2000 A 2013. Belo Horizonte/MG, Brasil, 2015.
- CASTRO, Alex. Caminhada do Privilégio. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=YdWvd2G\\_M4&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=YdWvd2G_M4&feature=youtu.be)
- IBGE. Panorama de Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/belo-horizonte/panorama>
- INSTITUTO ALZIRAS. Pesquisa Perfil das Prefeitas no Brasil (2017-2020), 2018. Disponível em: <http://preefitas.institutoalziras.org.br/>
- ITDP Brasil. Relatório O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade produzido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento de 2018. Disponível em: [itdpbrasil.org.br/.../2018/.../ITDP-Brasil\\_-O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidad...](http://itdpbrasil.org.br/.../2018/.../ITDP-Brasil_-O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidad...)
- IPCC, Climate Change 2014 - Synthesis Report - Summary for Policymakers, 2014. Disponível em: [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/AR5\\_SYR\\_FINAL\\_SPM.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/AR5_SYR_FINAL_SPM.pdf)
- IPEA. Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça - 1995 a 2015. Publicação: 2017. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29526](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29526)
- ISER. Auditorias de Segurança das Mulheres. Rio de Janeiro: ISER, 2013.
- IUCN; PNUD; AGUILAR, Lorena. Training manual on gender and climate change, 2009. Disponível em: <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2009-012.pdf>
- FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil, 2017. Disponível em: <http://www.forumseguranca.org.br/publicacoes/visivel-e-invisivel-a-vitimizacao-de-mulheres-no-brasil/>
- GABINETONA. Disponível em: <https://gabinetona.org/>
- GOMES, ngela Maria da Silva; WAKISAKA, Maria Lúcia Yoshico. Saberes 'invisíveis' na Cidade: da segregação sócio-espacial étnica à construção da justiça ambiental, 2007. Disponível em: [http://www.neer.com.br/anais/NEER-2/Trabalhos\\_NEER/Ordemalfabetica/Microsoft%20Word%20-%20AngelaMariadaSilva-Gomes.ED31.pdf](http://www.neer.com.br/anais/NEER-2/Trabalhos_NEER/Ordemalfabetica/Microsoft%20Word%20-%20AngelaMariadaSilva-Gomes.ED31.pdf)
- GOMES, ngela Maria da Silva. Rotas e Diálogos de Saberes da Etnobotânica Transatlântica Negro-Africana: Terreiros, Quilombos e Quintais da Grande BH [Tese de Doutorado, UFMG], 2009. Disponível em: [www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB.../1/tese\\_pronta.pdf](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB.../1/tese_pronta.pdf)
- GUIMARÃES, Saulo Pereira. Ato na Central pede melhorias nos trens da Supervia, 30 de junho de 2017. Disponível em: <http://casafluminense.org.br/ato-na-central-pede-melhorias-nos-trens-da-supervia/>
- NOSSA BH. Relatório do evento MobMulheres: diálogos de uma cidade para mulheres, 2018. Disponível em: <http://nossabh.org.br/midias/Relat%C3%B3rio-Final-MobMulheres-1.pdf>
- ONU-HABITAT. Nova Agenda Urbana, Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, Habitat III, 2016. Disponível em: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese-Brazil.pdf?fbclid=IwAR2koIM7MtGbh6i57G4fxWeWpbK52Jr7sXlrGdBbJF81bF2GSzY-527FWdAY>
- PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2012. Pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte de 2012. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/dados/pesquisa-origem-destino>
- PREFEITURA DE FORTALEZA. Prefeitura de Fortaleza lança Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Público. 29 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-lanca-programa-de-combate-ao-assedio-sexual-no-transporte-publico>

RIBEIRO, Djamila. O que é lugar de fala? Belo Horizonte (MG): Letramento, 2017.

SABINO, Nívea. Interiorana - 2 Ed., 2018. Disponível em: [https://issuu.com/alexandredekena/docs/interiorana\\_final\\_issuu](https://issuu.com/alexandredekena/docs/interiorana_final_issuu)

SAMPAPÉ. Mulheres são as que mais caminham e as que menos decidem nas cidades. In: Carta Capital, 28 de março de 2018. [https://www.cartacapital.com.br/blogs/mulheres-sao-as-que-mais-caminham-e-as-que-menos-decidem-nas-cidades/?fbclid=IwAR2Y13Te3OPKYwB5Xz6d3kgtoD\\_XlxzaR4L3ynLwlrE-gBWxWrC8aNxTfq8c](https://www.cartacapital.com.br/blogs/mulheres-sao-as-que-mais-caminham-e-as-que-menos-decidem-nas-cidades/?fbclid=IwAR2Y13Te3OPKYwB5Xz6d3kgtoD_XlxzaR4L3ynLwlrE-gBWxWrC8aNxTfq8c)

SIFUENTES, Caroline Maria V. de Souza. Resenha do livro: O que é lugar de fala?, de Djamila Ribeiro. Disponível em: [periodicos.unb.br/index.php/les/article/download/18330/19488/](http://periodicos.unb.br/index.php/les/article/download/18330/19488/).

SOUZA, Aline. Joana Presente!! O descaso da Supervia com as vidas metropolitanas, 25 de abril de 2018. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/joana-supervia-descaso-vidas-metropolitanas/>

UNESCO. Criar futuros sustentáveis para todos; relatório de monitoramento global da educação, 2016; relatório conciso de gênero. Criar futuros sustentáveis para todos. Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0024/002486/248616POR.pdf>