

An aerial view of a city with people walking and cycling on a large orange and green geometric shape. The orange shape is a large, irregular polygon that dominates the upper half of the image. The green shape is a smaller, irregular polygon that overlaps the bottom edge of the orange shape. The background is white, and the overall scene is composed of numerous small, black-and-white cutouts of people in various poses, some walking, some pushing strollers, and some riding bicycles. The text 'CIDADE EM MOVIMENTO' is written in large, bold, pink letters across the orange shape.

CIDADE EM MOVIMENTO

**COMO BICICLETAS, CARROS,
MOTOS, ÔNIBUS, CALÇADAS,
TRENS E METRÔS FAZEM NOSSA
VIDA MELHOR (OU PIOR)?**

JÁ REPAROU QUE O MODO COMO A CIDADE FUNCIONA FAZ TODA A DIFERENÇA NA SUA VIDA?

O acesso a oportunidades de trabalho, escolas, postos de saúde, praças, parques, comércio, cultura e serviços é fundamental. Para termos uma vida boa precisamos ter direito à cidade!

Direito à cidade é um conceito que diz respeito à forma como as pessoas usam o espaço urbano. Segundo esse conceito, todos os habitantes de uma mesma cidade têm o direito de usufruir dos seus espaços e serviços.

E mais: eles também têm o direito de participar da construção desses espaços e serviços.



“UMA CIDADE TEM DE SER ACESSÍVEL PRA TODO MUNDO: PARA OS IDOSOS, PARA AS CRIANÇAS, INDEPENDENTE DA CLASSE ECONÔMICA, DO GÊNERO E DA RAÇA. QUE TODO MUNDO POSSA ACESSAR A CIDADE E CONSTRUIR A CIDADE.” AMANDA CORRADI, BH EM CICLO

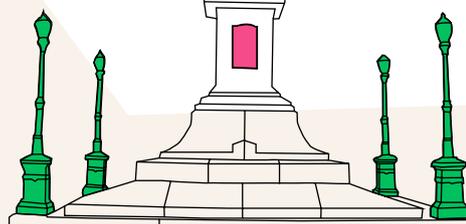
Infelizmente, o que acontece na prática é muito diferente. Existem várias barreiras que impedem as pessoas de acessar os espaços e serviços de uma cidade. **Quem mora longe, por exemplo, tem mais dificuldade de ir até o centro, onde é possível resolver diversas demandas cotidianas.** Mas também temos outros tipos de barreiras, como o racismo.

O RACISMO É TÃO ESTRUTURAL NA NOSSA SOCIEDADE QUE, AINDA HOJE, A POPULAÇÃO NEGRA VIVE ÀS MARGENS DA CIDADE.



Quanto custa uma passagem de ônibus? E o tempo para o ônibus passar é igual no centro e na periferia? As mulheres se sentem seguras em uma rua escura? É tranquilo andar de bicicleta junto com os carros? E a pé, até onde dá para ir?

Essas perguntas nos levam a uma mesma resposta: quem mora em bairros com menos estrutura e tem menos dinheiro tem mais dificuldade de acessar o que uma cidade oferece. E os que mais necessitam de políticas públicas de mobilidade são os que menos têm acesso às instâncias de decisão e gestão. Ou seja, as **desigualdades (social, racial e de gênero)** são um **obstáculo para a vida nas cidades.**



É PAPEL DO ESTADO PROVER CIDADES MELHORES, COM OPORTUNIDADES PARA TODAS E TODOS. MAS ISSO TEM ACONTECIDO?

Infelizmente, o poder público contribuiu, ao longo de décadas, para a desigualdade urbana que vivemos hoje. Para reverter esse quadro, precisamos atuar de forma coletiva.

As cidades brasileiras são marcadas por uma **organização desigual**. Como os locais mais distantes do centro são mais baratos para se viver, é lá que as pessoas mais pobres vão morar. Mas elas precisam ir diariamente aos locais mais ricos, onde estão os empregos, os serviços públicos essenciais e grande parte da oferta de lazer e cultura.



E nós?



O acesso à cidade é ainda mais difícil para as **pessoas negras**. A escravização deixou vários estigmas, levando a população negra à pobreza e a sofrer preconceitos e violências, inclusive de agente públicos. Por causa desse histórico, a construção das nossas cidades foi desigual e criou territórios separados – e muito diferentes – para ricos e pobres, brancos e negros.

As mulheres também sofrem para ter acesso à cidade. Segundo pesquisa realizada pelos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva em 2019, **97% das mulheres no Brasil já sofreram algum tipo de assédio no transporte público**.



Essa lógica se repete há décadas e parece irreversível. **Parece, mas não é**. Diversos movimentos têm lutado ao longo de anos para conquistar direitos. Esses grupos não apenas conseguiram melhorias para os seus bairros, mas também a aprovação de leis que garantem direitos a todas as pessoas.



SÓ A LUTA MUDA A VIDA!

O TRANSPORTE ERA SEGREGADO POR RAÇA EM DIVERSAS CIDADES DOS ESTADOS UNIDOS. EM 1955, A ATIVISTA ROSA PARKS FOI PRESA POR SE RECUSAR A SENTAR NO BANCO DESTINADO A PESSOAS NEGRAS EM UM ÔNIBUS NA CIDADE DE MONTGOMERY, NO ALABAMA. O FATO GEROU UMA SÉRIE DE MANIFESTAÇÕES. UM ANO DEPOIS, A SEGREGAÇÃO RACIAL NO TRANSPORTE PÚBLICO FOI JULGADA INCONSTITUCIONAL EM TODO O PAÍS.



Antigamente, as obras que alargavam ruas e erguiam viadutos eram vistas com bons olhos: pensávamos que elas acabariam com os engarrafamentos! Mas, como mostra a Lei Fundamental do Congestionamento, do economista Anthony Downs, o aumento das vias incentiva as pessoas a usarem seus automóveis. **Ou seja, combater engarrafamentos alargando as ruas é como combater a obesidade afrouxando o cinto.**

O carro nasceu como um produto de luxo e se popularizou depois da 2ª Guerra Mundial, a partir do interesse dos governos em impulsionar a economia. O marketing também atuou pesado para transformar o carro em um objeto de desejo.

Mas logo os problemas começaram a aparecer: **mortes no trânsito, poluição do ar, poluição sonora, precarização do transporte público e tantos outros.**

VOCÊ SABIA QUE O ESPAÇO OCUPADO POR DOIS CARROS É O MESMO QUE UM ÔNIBUS OCUPA PARA TRANSPORTAR 50 PESSOAS? OU QUE NELE CABEM 30 CICLISTAS?



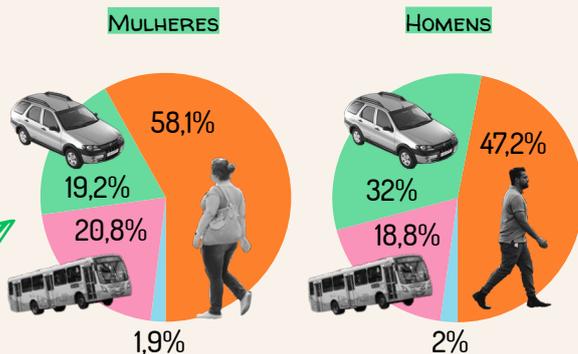
COSTUMAMOS PENSAR QUE NOSSA VIDA VAI MELHORAR SE COMPRARMOS UM CARRO...

Mas será que a cidade funcionaria se todas e todos tivessem carros?

QUEM MAIS SOFRE COM O EXCESSO DE CARROS?

A lógica é invertida: quem mais polui é quem menos sofre com o ar poluído; quem menos ocupa espaço é quem perde mais tempo no trânsito. Ou seja, os danos causados pelo excesso de automóveis são sentidos com mais força por quem usa o transporte coletivo.

MODOS DE DESLOCAMENTO POR GÊNERO*



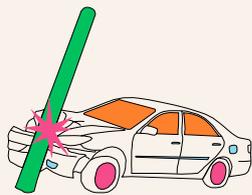
Só teremos cidades melhores e mais justas quando os deslocamentos priorizarem a maioria. Para isso, **as cidades precisam passar por grandes mudanças para que as pessoas deixem os carros em casa e prefiram andar de ônibus, metrô, bicicleta e a pé.**

*Dados: Pesquisa de Origem e Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte, BHTrans. 2012

39 BILHÕES DE REAIS POR ANO ≈ **40 BILHÕES DE REAIS POR ANO**

arrecadação total com impostos da indústria automobilística*1

gastos com acidentes de trânsito no Brasil.*2



*1 Dados sobre arrecadação: Ministério da Economia, 2015

*2 Dados sobre custos dos acidentes de trânsito: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015.

ISSO SEM CONTAR OUTROS CUSTOS RELACIONADOS AOS AUTOMÓVEIS, COMO POLUIÇÃO SONORA, DO AR, MUDANÇA CLIMÁTICA, PERDA DE TEMPO NO TRÂNSITO, DEGRADAÇÃO DAS CIDADES, MANUTENÇÃO DE VIAS, ETC.

VOCÊ SABIA?



Quando uma pessoa é atropelada por um carro a **30 KM/H**

... ela tem **90%** de chances de sobreviver.



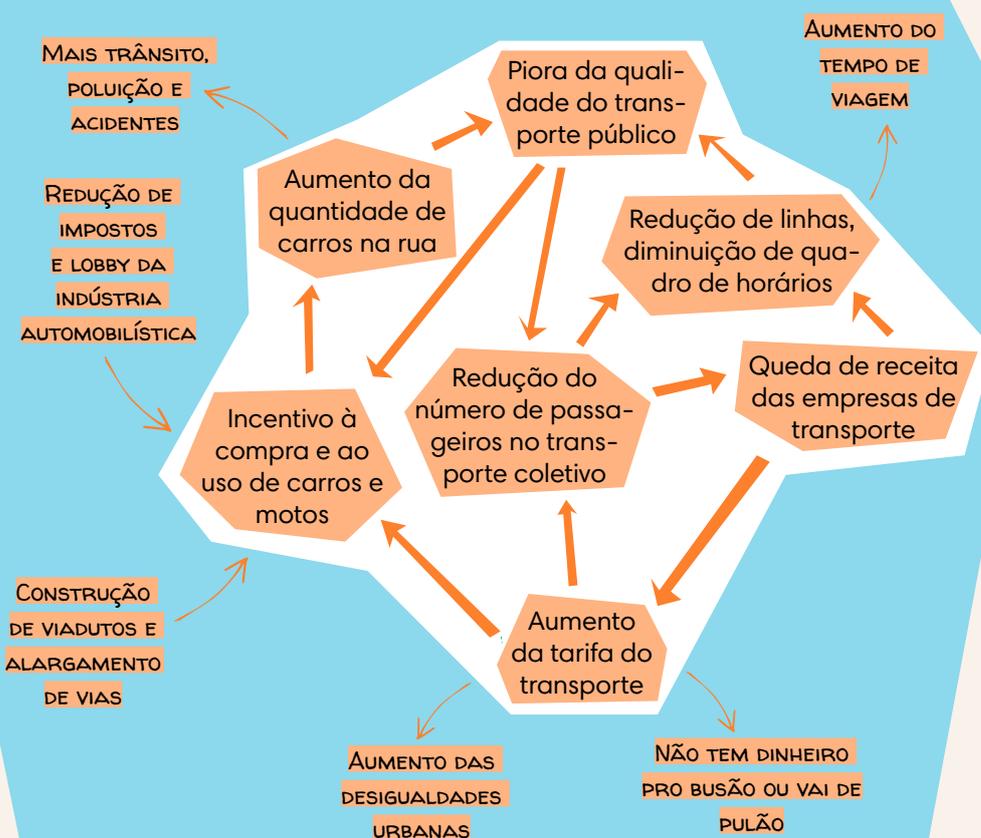
Mas quando o carro está a **60 KM/H** ...as chances caem para **10%?***3

*3 Dados: Copenhagenize Design Co., 2012

TUDO ISSO TEM A VER COM SAÚDE, ACESSO A OPORTUNIDADES DE TRABALHO E SEGURANÇA

Os modos de deslocamento interferem mais em nossas vidas do que imaginamos. É importante entender o porquê.

Apesar de ser um **direito social** previsto na Constituição Federal, o transporte é tratado como mercadoria pelas prefeituras e empresas que operam o sistema. O resultado é uma estrutura montada para gerar lucro no lugar de garantir acesso a oportunidades de trabalho, lazer ou cultura, o que acaba levando para o **ciclo vicioso da tarifa**:



O excesso de carros gera uma série de problemas, inclusive para a nossa saúde. Os congestionamentos, por exemplo, aumentam os níveis de estresse e agressividade e **os resultados podem ser fatais.**



"DISCUTIR TRANSPORTE PÚBLICO É DISCUTIR EMPREGO. MUITAS VEZES, VOCÊ MORA EM UM BAIRRO E NÃO CONSEGUE EMPREGO EM OUTRO PORQUE O VALE TRANSPORTE É R\$ 8,00 E O EMPRESÁRIO NÃO QUER PAGAR." OTÁVIO PEREIRA, DIVERSIDADE PL



Em ruas com calçadas largas, boa iluminação, maior número de comércios, serviços e pedestres, temos uma maior sensação de segurança. E as pessoas se sentem convidadas a ocupar o espaço. **É como se estivéssemos cuidando uns dos outros.**



"UMA RUA MOVIMENTADA CONSEGUE GARANTIR A SEGURANÇA; UMA RUA DESERTA, NÃO." JANE JACOBS, JORNALISTA, NO LIVRO MORTE E VIDA DE GRANDES CIDADES

A cidade reúne várias atividades de lazer e cultura, seja em espaços fechados (como teatros, cinemas e bibliotecas) ou abertos (como praças, parques e ruas). Mas já reparou que a maior parte dessas atividades acontece nas regiões centrais? E que alguns bairros e comunidades não recebem **nenhuma oferta de lazer?**



VOCÊ SABIA QUE UM TERÇO DA POPULAÇÃO BRASILEIRA FREQUENTA APENAS ATIVIDADES CULTURAIS GRATUITAS? O DADO É DA PESQUISA CULTURA NAS CAPITALS, REALIZADA EM 2018.

CULTURA, LAZER, ESPAÇO PÚBLICO, COLETIVIDADES

Todas e todos têm direito de usufruir os espaços e equipamentos públicos. Por que isso não acontece?

O preço da passagem é um dos principais obstáculos para a mobilidade das pessoas. Para mudar isso é preciso que os governos financiem parte das tarifas. Ou até mesmo a tarifa toda. **Isso mesmo:** tarifa ZERO. Belo Horizonte viveu essa experiência em 1995, quando a Prefeitura implantou o **Passe-Passeio**, oferecendo transporte gratuito nos feriados. Imagine como seria a cidade se todas as pessoas pudessem se deslocar livremente?

A juventude é a mais prejudicada pela falta de acesso ao lazer e à cultura. Esse problema é agravado pela dificuldade de deslocamento, tanto para o centro quanto para a periferia: muitas vezes é impossível ir de um bairro distante a outro com apenas uma condução. Esse cenário é uma forma cruel de invisibilizar a cultura produzida nas periferias.

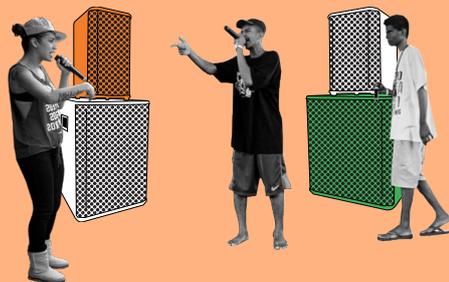
Existem ainda outras barreiras: **muitos jovens sofrem preconceitos e discriminações** de gênero, raça, etnia, classe ou orientação sexual ao circularem nos espaços públicos.



"O TRANSPORTE É UM DIREITO QUE DÁ ACESSO A OUTROS DIREITOS". ANNIE OVIEDO, TARIFA ZERO BH



"ATUAMOS PARA FORTALECER E INCENTIVAR A PRODUÇÃO E CONSUMO DA CULTURA LOCAL (NA REGIÃO DO BARREIRO, BH), PARA DIMINUIR OS DESLOCAMENTOS PELA CIDADE EM BUSCA DE LAZER, QUE PRA MUITOS É INVIÁVEL FINANCEIRAMENTE." RODRIGO MATEUS, INSTITUTO MACUNAÍMA



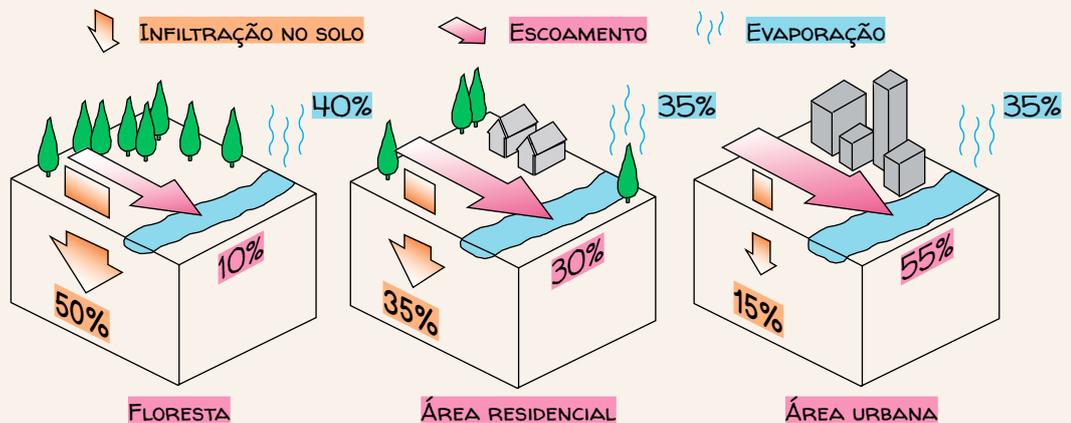
Vem crescendo o número de grupos que propõem ações de ocupação do espaço público. Ao realizar saraus, shows, festas e outros tipos de encontros, esses coletivos conseguem intervir na cena pública – principalmente quando outras estratégias já se mostraram ineficazes, como o diálogo com o poder público – e mostrar a importância de se investir em cidadania e cultura. **Ocupar o espaço público é uma forma de colocar em prática o direito à cidade.**



E TEM A VER COM MEIO AMBIENTE, ENCHENTES E AQUECIMENTO DO PLANETA

Os problemas que temos visto nas cidades, como inundações e deslizamentos, também têm a ver com o modo como nos deslocamos.

À GRANDE QUANTIDADE DE ESPAÇO DEMANDADA POR AUTOMÓVEIS FAZ COM QUE O SOLO DAS CIDADES FIQUE COBERTO POR ASFALTO E CIMENTO. ISSO IMPEDE A ABSORÇÃO DA ÁGUA. ASSIM, QUANDO AS CHUVAS CAEM, A ÁGUA DEIXA DE PENETRAR NO SOLO E ESCORRE PELA SUPERFÍCIE, ENCHENDO OS RIOS RAPIDAMENTE. SEM ESPAÇO PARA ESCOAR, OS RIOS TRANSBORDAM, CAUSANDO AS ENCHENTES.



* Dado: How Urbanization Affects the Water Cycle [Como a urbanização afeta o ciclo da água], Emily Ruby, 2006.

Além de serem os responsáveis pelo aumento das doenças respiratórias, os carros contribuem para o aquecimento global. Em Belo Horizonte, **mais de 70% dos gases poluentes são emitidos pelo setor de transporte** – ou seja, por motos, caminhões, ônibus e, principalmente, carros – enquanto outras fontes, como aterros sanitários, produção de energia elétrica e indústria, são responsáveis pelos 30% restantes.



* Dado: Plano Municipal de Redução de Emissão dos Gases de Efeito Estufa (PREGEE), 2014.

As mudanças climáticas também são responsáveis por fortes **ondas de calor** e **proliferação de algumas doenças**, como a dengue, devido ao aumento da umidade e da temperatura.



As mudanças climáticas irão aumentar casos e tipos de doenças, sobrecarregando ainda mais as mulheres com tarefas de cuidado em seus lares e bairros, segundo Relatório Cidades e Corpos, lançado em 2019, pelo movimento Nossa BH.

VOCÊ SABIA?

Belo Horizonte é a capital brasileira com mais carros por pessoa:

Belo Horizonte para 2,5 milhões de hab.

Curitiba para 1,9 milhão de hab.

Goiânia para 1,5 milhão de hab.

São Paulo para 12,2 milhões de hab.

Rio de Janeiro para 6,7 milhões de hab.

Fortaleza para 2,7 milhões de hab.

* Dados sobre frota: Departamento Nacional de Trânsito, 2019. Dados sobre população: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, projeção para 2019.

Infelizmente, quem é mais afetado pelos efeitos das mudanças climáticas é quem menos contribui para elas. Segundo o estudo Análise de Vulnerabilidade às Mudanças Climáticas no Município de Belo Horizonte, **as áreas da periferia serão as mais afetadas** por eventos extremos. Precisamos reduzir as emissões de poluentes, mas também precisamos construir cidades capazes de suportar as chuvas e tempestades.

JÁ PENSOU COMO SERIA ESSA CIDADE?



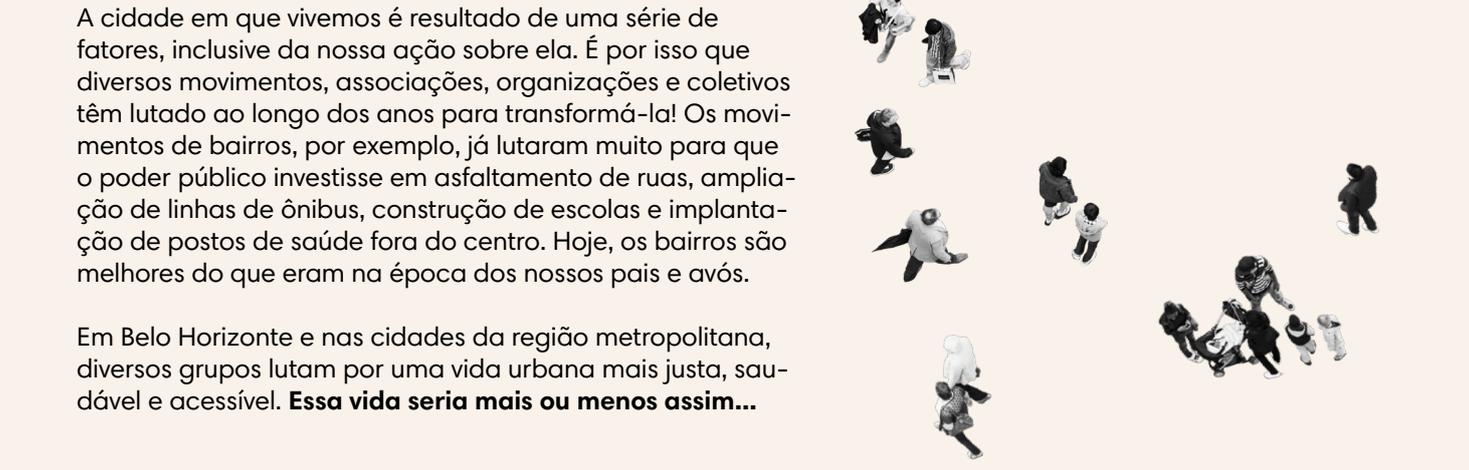
OUTRA CIDADE É POSSÍVEL!

Movimentos e organizações em BH e região metropolitana já estão trabalhando para isso. **Vamos juntos?**



A cidade em que vivemos é resultado de uma série de fatores, inclusive da nossa ação sobre ela. É por isso que diversos movimentos, associações, organizações e coletivos têm lutado ao longo dos anos para transformá-la! Os movimentos de bairros, por exemplo, já lutaram muito para que o poder público investisse em asfaltamento de ruas, ampliação de linhas de ônibus, construção de escolas e implantação de postos de saúde fora do centro. Hoje, os bairros são melhores do que eram na época dos nossos pais e avós.

Em Belo Horizonte e nas cidades da região metropolitana, diversos grupos lutam por uma vida urbana mais justa, saudável e acessível. **Essa vida seria mais ou menos assim...**



TRANSPORTE PÚBLICO, GRATUITO E DE QUALIDADE

O metrô é um meio de transporte de alta eficiência e baixa emissão.

DIVERSAS CIDADES EM TODO O MUNDO ESTÃO VOLTANDO A USAR BONDES! ELES SÃO UM MEIO DE TRANSPORTE EFICIENTE E SILENCIOSO, COM CAPACIDADE PARA TRANSPORTAR CENTENAS DE PESSOAS EM UMA MESMA VIAGEM, EMITINDO QUATRO VEZES MENOS GASES POLUENTES QUE UM ÔNIBUS.

O metrô de Belo Horizonte foi inaugurado em 1986. No início da sua operação eram apenas 6 estações, ligando a Lagoinha ao Eldorado, em Contagem. Hoje ele tem 19 estações, ligando a Vilarinho ao Eldorado, em um total de 28,2 quilômetros de extensão.

TODA A CIDADE SE BENEFICIA COM UM TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE, ENTÃO POR QUE SÓ PAGA A TARIFA QUEM ANDA DE ÔNIBUS? EM ALGUNS LUGARES, OS IMPOSTOS COBREM O CUSTO DESSE SISTEMA. EM BELO HORIZONTE PODE SER ASSIM! A CIDADE TEM O FUNDO DE SUBSÍDIO AO TRANSPORTE COLETIVO, QUE AINDA NÃO RECEBE NENHUM TIPO DE RECURSO.

Há anos as moradoras e os moradores de BH escutam a promessa de ampliação do metrô. Já existem dois projetos: a linha 2, que ligaria a estação Calafate ao Barreiro; e a linha 3, que ligaria a estação Lagoinha à Savassi. As duas propostas, porém, continuam no papel.

A IDEIA DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE TARIFA ZERO PARECE ILUSÃO, MAS NÃO É: DIVERSAS CIDADES JÁ FUNCIONAM ASSIM.

A MAIOR DELAS É TALLINN, CAPITAL DA ESTÔNIA, COM CERCA DE 430 MIL HABITANTES. NO BRASIL TAMBÉM TEMOS DIVERSOS EXEMPLOS, UM DELES BEM PERTO DE NÓS: A CIDADE DE ÍTATIAIUÇU, NA REGIÃO METROPOLITANA DE BH, QUE ANUNCIOU A GRATUIDADE DO SISTEMA EM 2015.



QUANDO A PASSAGEM CUSTA MENOS, SOBRA MAIS DINHEIRO PARA OUTRAS COISAS. COM ELE VOCÊ PODE COMPRAR UM LANCHE, IR EM UM SHOW, PRESENTEAR UMA AMIGA. OU SEJA, O DINHEIRO CIRCULA MAIS! JÁ PENSOU NO QUE VOCÊ FARIA COM SEU DINHEIRO SE NÃO PRECISASSE GASTAR COM TRANSPORTE?

O TRANSPORTE IDEAL DEVE SER GRATUITO E DE QUALIDADE. ÔNIBUS DE PISO BAIXO GARANTEM ACESSIBILIDADE A IDOSOS, CADEIRANTES E PESSOAS CEGAS!

O **Tarifa Zero BH** luta por um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e tarifa zero.

“As desigualdades de Belo Horizonte se manifestam a partir da concentração de oportunidades no centro. É necessário superar esta concentração e o desconforto que muitas pessoas sentem ao acessar espaços mais nobres da cidade.” Annie Oviedo, Tarifa Zero BH.

Já são mais de 150 cidades com tarifa zero em todo o mundo – e o número só aumenta! Veja a lista das cidades brasileiras:

Agudos (SP)	Muzambinho (MG)
Anicuns (GO)	Paulínia (SP)
Eusébio (CE)	Pedro Osório (RS)
Holambra (SP)	Pitanga (PR)
Itatiauçu (MG)	Porto Real (RJ)
Ivaiporã (PR)	Potirendaba (SP)
Maricá (RJ)	Silva Jardim (RJ)
Monte Carmelo (MG)	Volta Redonda (RJ)

A **DiverCidade PL** é uma coletiva de Pedro Leopoldo que reúne pessoas para pensar ações coletivas na cidade. A ocupação cultural dos espaços públicos e o transporte são pautas centrais.

“A mobilidade urbana é o grande gargalo da cidade e um limitador para acesso e participação das pessoas nos espaços. A tarifa é cara e as ciclovias e ciclofaixas são mal estruturadas.” Otávio Pereira, Divercidade PL.

CÍRCULO VIRTUOSO DA TARIFA ZERO



“Tem vestígios históricos do bonde aqui no bairro. Na rua Itapecerica ainda tem um poste onde o bonde passava. Foram retirando a mobilidade de pedestres e priorizando os carros. Ficaram só as passarelas.” Raquel Alves, Viva Lagoinha.

Belo Horizonte já teve várias linhas de bonde. Ele circulava em toda a região central e em diversos pontos mais afastados, indo até a região da Pampulha! O sistema, que chegou a transportar 73 milhões de passageiros em apenas um ano, foi substituído pouco a pouco. As últimas viagens foram feitas em 1963.

O que é preciso para melhorar o transporte coletivo e a mobilidade sustentável?



- ✓ Melhoria das frotas
- ✓ Tarifa barata ou totalmente subsidiada
- ✓ Corredores exclusivos
- ✓ Melhoria das calçadas
- ✓ Iluminação e segurança na cidade
- ✓ Implementação de ciclovias, bicicletários, integração com o transporte público
- ✓ Maior oferta de ônibus à noite e nas periferias

ÔNIBUS ELÉTRICOS, COM CÂMBIO AUTOMÁTICO E COM PISO BAIXO.

O PODER PÚBLICO PAGA UMA PARTE DA TARIFA, OU ELA TODA, COMO ACONTECE EM VÁRIAS CIDADES DO MUNDO.

PARA AS PESSOAS TEREM VONTADE DE ANDAR A PÉ.

PARA ACESSO A CULTURA E LAZER



MAPA DA ANTIGA REDE DE BONDES



LAZER PARA TODAS E TODOS

OS PARQUES EM BH ABREM PELA MANHÃ E FECHAM POR VOLTA DAS 18H. ISSO SIGNIFICA QUE AS PESSOAS QUE TRABALHAM DURANTE TODO O DIA NÃO PODEM USUFRUIR DESSES ESPAÇOS. ALÉM DISSO, MUITOS BAIRROS NÃO TÊM PARQUES E NEM PRAÇAS. PARQUES ABERTOS ATÉ MAIS TARDE E PRAÇAS EM TODOS OS BAIRROS, INCLUSIVE NA PERIFERIA, GARANTEM QUE TODA A POPULAÇÃO TENHA ACESSO AO LAZER E A ATIVIDADES AO AR LIVRE.

O LAZER NÃO ESTÁ SÓ NO CENTRO. NEM A CULTURA E A ARTE. PRECISAMOS DE INVESTIMENTOS PARA PROMOVER ESPAÇOS E ATIVIDADES CULTURAIS EM BAIRROS AFASTADOS DO CENTRO E NAS PERIFERIAS. TAMBÉM É FUNDAMENTAL GARANTIR O ACESSO A ESSES LOCAIS.

CERCA DE UM TERÇO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM BH DEIXAM DE CIRCULAR ENTRE MEIA-NOITE E 5H DA MANHÃ. O NÚMERO É AINDA MAIOR NOS FINS DE SEMANA. PARA VIVER TUDO QUE A CIDADE OFERECE É FUNDAMENTAL CONTAR COM OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO À NOITE. TAMBÉM É IMPORTANTE QUE OS PONTOS SEJAM ILUMINADOS E EM LOCAIS COM GRANDE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS: QUANTO MAIS GENTE NA RUA, MAIS SEGURANÇA PARA TODO MUNDO.



O TEMPO PERDIDO NOS DESLOCAMENTOS É AQUELE QUE FALTA PARA O LAZER. BELO HORIZONTE É A QUINTA CIDADE NO PAÍS EM QUE AS PESSOAS MAIS PERDEM TEMPO NO TRANSPORTE COLETIVO: SÃO EM MÉDIA 59 MINUTOS POR DIA, SEGUNDO ESTUDO REALIZADO EM 2019 PELA MOOVIT. SE AS MULHERES SÃO MAIORIA NOS ÔNIBUS E METRÔ, SÃO TAMBÉM AS QUE PASSAM MAIS HORAS NO TRÂNSITO, EM VEZ DE TEREM TEMPO PARA ATIVIDADES DE LAZER COM A FAMÍLIA E AMIGOS.

É ESSENCIAL QUE TODAS AS PESSOAS SEJAM TRATADAS COM RESPEITO, SEJAM RICAS E POBRES, MULHERES E HOMENS, BRANCAS E NEGRAS, HETEROSSEXUAIS E LGBTs. TODAS E TODOS DEVEMOS TER DIREITO DE IR E VIR SEM SOFRER QUALQUER TIPO DE DISCRIMINAÇÃO.

O **Instituto Macunaíma** atua pelo desenvolvimento social e cultural da região do Barreiro, em BH.

“Buscamos fortalecer e incentivar a produção e consumo da cultura local para diminuir os deslocamentos pela cidade em busca de lazer, que para muitos é inviável financeiramente.” Dulcinea do Carmo, Instituto Macunaíma.

A **Coletiva da Juventude** luta para garantir o direito ao lazer e à cultura no bairro Jardim Felicidade, em BH. A associação também debate a criminalização das culturas juvenis e a falta de acesso aos equipamentos públicos.

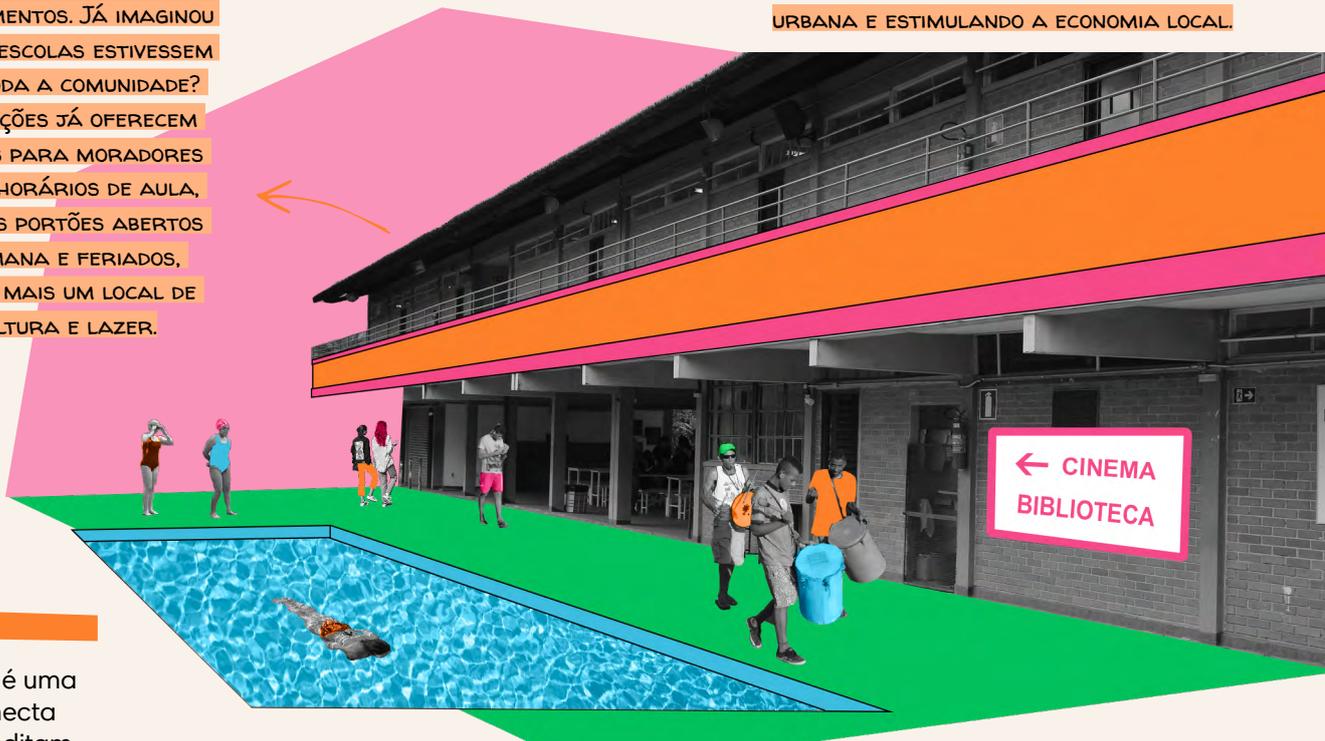
“Não tem uma receita de bolo! As coisas vão surgindo, as pessoas vão nos procurando e começamos a articular.” Mariana Souza, Coletiva da Juventude.

PERIFERIA É CIDADE

A VALORIZAÇÃO DAS PERIFERIAS COMEÇA COM SERVIÇOS PÚBLICOS DE QUALIDADE PARA TODAS E TODOS, SEM PRECISAR DE GRANDES DESLOCAMENTOS. JÁ IMAGINOU COMO SERIA SE AS ESCOLAS ESTIVESSEM ABERTAS PARA TODA A COMUNIDADE? ALGUMAS INSTITUIÇÕES JÁ OFERECEM CURSOS E OFICINAS PARA MORADORES LOCAIS FORA DOS HORÁRIOS DE AULA, ALÉM DE DEIXAR OS PORTÕES ABERTOS NOS FINS DE SEMANA E FERIADOS, PROPORCIONANDO MAIS UM LOCAL DE ENCONTRO, CULTURA E LAZER.

A DISTRIBUIÇÃO DAS DIVERSAS ATIVIDADES AO LONGO DO TERRITÓRIO É UM FATOR IMPORTANTE PARA GARANTIR UM AMBIENTE DEMOCRÁTICO.

O INCENTIVO AO COMÉRCIO E SERVIÇOS NAS PERIFERIAS PODE SE DAR ATRAVÉS DE POLÍTICAS DE ESTÍMULO ECONÔMICO, DINAMIZANDO A VIDA URBANA E ESTIMULANDO A ECONOMIA LOCAL.



O **Viva Lagoinha** é uma iniciativa que conecta pessoas que acreditam no potencial do bairro Lagoinha por meio da economia criativa.

“Vemos que aqui há falta de vida noturna, alto índice de pessoas em situação de rua e baixa estima pelo bairro por parte dos moradores. São essas três situações que tentamos mitigar com criatividade e iniciativas de economia criativa.”
Filipe Thales, Viva Lagoinha.

OS BAIRROS DA PERIFERIA ESTÃO CHEIOS DE EMPREENDEDORES. APOIAR ESSAS PESSOAS É VALORIZAR A ECONOMIA E A CULTURA LOCAL. SEM CONTAR QUE ASSIM É POSSÍVEL ACESSAR SERVIÇOS, LAZER E CULTURA SEM ENFRENTAR O TRÂNSITO!

O **Fórum das Juventudes** luta pela construção de políticas públicas a favor da garantia dos direitos juvenis. O enfrentamento à violência contra as juventudes também é uma pauta central.

“Tanto o trânsito dos jovens como a sua permanência em espaços públicos são direitos negados, porque eles são vistos como ‘suspeitos’, como pessoas que não deveriam estar nesses espaços.” Luana Isabele, Fórum das Juventudes.

O **Move Cultura** nasceu do desejo de incentivar as manifestações culturais na cidade de Contagem. Entre elas estão o mapeamento cultural da cidade e a capacitação de artistas locais.

“Entendemos que a cultura é um elemento eficaz de inclusão social e promoção de cidadania.” Rafael Aquino, Move Cultura.



CONVÍVIO COM AS ÁGUAS

BELO HORIZONTE E AS CIDADES DA REGIÃO METROPOLITANA SÃO CHEIAS DE CURSOS D'ÁGUA. COM O PASSAR DOS ANOS, ELAS FORAM SENDO COBERTAS POR ASFALTO E SÓ NOS LEMBRAMOS QUE ELAS ESTÃO ALI, VIVOS, QUANDO ALAGAM.



MUITAS CIDADES NO MUNDO TINHAM RIOS QUE FORAM TAMPADOS POR GRANDES AVENIDAS – COMO OS NOSSOS. MAS AO LONGO DOS ANOS ELAS FORAM REABERTAS E SE TRANSFORMARAM EM PARQUES, COM MUITO ESPAÇO VERDE E OPÇÕES DE LAZER PARA A POPULAÇÃO!

JÁ PENSOU COMO SERIA A CIDADE COM OS CÓRREGOS ABERTOS E LIMPOS, COM VEGETAÇÃO AO REDOR, FORMANDO UMA REDE AZUL E VERDE DE LAZER E CIRCULAÇÃO?

AS CICLOEXPEDIÇÕES SÃO PASSEIOS DE BICICLETA PELOS PRINCIPAIS CURSOS D'ÁGUA DA CIDADE QUE BUSCAM RESGATAR A HISTÓRIA DESSES RIOS E AS INICIATIVAS LOCAIS DE REVITALIZAÇÃO, COMO A CONSTRUÇÃO DE UM PARQUE LINEAR AO LONGO DO CÓRREGO DO ONÇA, NO BAIRRO RIBEIRO DE ÁBREU.

O **Engajamundo** é uma organização nacional que reúne jovens para enfrentar problemas ambientais e sociais.

“Me encuca a utilização de modais viários nas avenidas sanitárias da cidade. Elas poderiam ser percorridas por meios alternativos, como a bicicleta, e revitalizadas para uso da sociedade, com parques lineares.” Beatriz Faria, Engajamundo.

VIDA PEDESTRE

OS ACIDENTES DE TRÂNSITO ESTÃO ENTRE AS PRINCIPAIS CAUSAS DE MORTES ENTRE CRIANÇAS E ADOLESCENTES. DIRIGIR EM BAIXA VELOCIDADE É RESPEITAR A VIDA!

Mobilidade ativa também promove saúde e pode suprir parte dos **30 minutos** diários de atividade física recomendada pelos médicos!



ANDAR A PÉ É UMA DAS MELHORES FORMAS DE SE DESLOCAR. ELA MUDA NOSSA RELAÇÃO COM A CIDADE, ALÉM DE TRAZER BENEFÍCIOS PARA A SAÚDE E O MEIO AMBIENTE. JÁ FAZEMOS ISSO MUITO – 35% DOS DESLOCAMENTOS EM BH SÃO FEITOS A PÉ – E FARIÁMOS AINDA MAIS SE TIVÉSSEMOS CALÇADAS MELHORES E BOA SINALIZAÇÃO.



ESTA CIDADE ESTÁ A 365 DIAS SEM MORTES NO TRÂNSITO

ÁREA COM REDUÇÃO DE VELOCIDADE



MOBILIDADE COM SAÚDE E SEGURANÇA

QUANDO UMA CIDADE TEM MUITAS CICLOVIAS, MAIS PESSOAS USAM A BICICLETA. A MAGRELA É UMA EXCELENTE FORMA DE DESLOCAMENTO PARA PERCORRER PEQUENAS E MÉDIAS DISTÂNCIAS: RÁPIDA, BARATA E NÃO EMITE NENHUM TIPO DE POLUENTE.

O ESPAÇO OCUPADO PELOS CARROS É ENORME! ELE PODERIA SER USADO PARA OUTRAS ATIVIDADES: JÁ PENSOU COMO SERIA SE CADA BAIRRO TIVESSE UMA HORTA COMUNITÁRIA?



O **Bike Anjo BH** é um coletivo que ensina pessoas de todas as idades a andar de bicicleta e a usar a magrela como meio de transporte na cidade.

“Lutamos por um local mais acessível para pedalar. Já que nós não temos ciclovias, pelo menos queremos mais liberdade e respeito para pedalar entre os carros, no trânsito.” Javert Denilson, Bike Anjo BH.

Se eu não posso entrar com minha bicicleta no busão, onde ela vai ficar?

A falta de integração modal limita o uso da magrela nas cidades. Na pesquisa *Descobrendo como BH Pedala*, realizada pela BH em Ciclo em 2016, quase todos os participantes responderam que usariam mais a bicicleta se houvesse maior integração com outros modos de transporte.

BH tem um Plano de Mobilidade por Bicicleta, o **PlanBici**, desenvolvido em 2017 pela BH em Ciclo em conjunto com alguns órgãos da Prefeitura. O PlanBici prevê uma série de ações para melhorar a infraestrutura para ciclistas na cidade e incentivar o uso da bicicleta, como a construção de ciclovias e ciclofaixas, a integração modal e a realização de campanhas educativas. A atual gestão não executou nenhuma das ações previstas.

A **BH em Ciclo** busca promover a bicicleta como meio de transporte. A associação realiza pesquisas, pedaladas e reuniões para incentivar o uso da magrela e atrair investimento do poder público para melhoria da estrutura cicloviária da cidade.

“A bicicleta é uma ferramenta de acesso democrática. As pesquisas que a gente faz mostram que a grande maioria dos usuários de bicicleta em BH ganha até três salários mínimos.” Amanda Corradi, BH em Ciclo.

BH JÁ PLANEJOU A IMPLANTAÇÃO DE 1.000 KM DE REDE CICLOVIÁRIA ATÉ 2030! O OBJETIVO É QUE 6% DE TODOS OS DESLOCAMENTOS DA CIDADE SE DEEM DE BICICLETA ATÉ LÁ. MAS DE NADA ADIANTA SE OS PLANOS CONTINUAM NO PAPEL, POR ISSO PRECISAMOS FICAR DE OLHO E COBRAR DOS NOSSOS REPRESENTANTES A IMPLANTAÇÃO DESSES PROJETOS.

Rede Cicloviária - Longo Prazo



Legenda

- Rotas cicláveis regionais
- Rotas cicláveis intermediárias
- Rotas cicláveis locais
- Ciclovias

* Fonte: Plano de Mobilidade de Belo Horizonte, PBH.

DEMOCRACIA NA PRÁTICA

O **Movimento Nossa BH** acompanha e propõe políticas públicas para o município.

“Olhando para o orçamento de mobilidade da cidade, para os debates feitos sobre mobilidade, por exemplo, vejo a ausência de uma perspectiva de gênero e raça.”

Luana Costa, Movimento Nossa BH.

PARQUES ABERTOS

RIOS LIMPOS

TARIFA ZERO

TRANSPORTE PÚBLICO E DE QUALIDADE

CICLOVIAS

DIREITO À CIDADE TAMBÉM É O DIREITO DE TRANSFORMAR A CIDADE. EXISTEM VÁRIAS FORMAS DE FAZER ISSO, UMA DELAS É VOTANDO EM REPRESENTANTES QUE LUTAM POR UM AMBIENTE MAIS SAUDÁVEL E POR DIREITOS IGUAIS PARA TODAS AS PESSOAS. QUANTO MAIS AS CIDADÃS E OS CIDADÃOS SÃO OUVIDOS, MAIS A CIDADE SE PARECE COM ELES!

Podemos usar a legislação como ferramenta de luta! Para isso, é preciso conhecer um pouco mais sobre ela. Veja algumas leis importantes para exigir o cumprimento do nosso direito à cidade:

A nível nacional:

- ✓ Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001)
- ✓ Política Nacional de Mudança do Clima (Lei nº 12.197/2009)
- ✓ Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

A nível local (Belo Horizonte):

- ✓ Política Municipal de Mitigação dos Efeitos da Mudança Climática (Lei nº 10.175/2011)
- ✓ Plano Diretor de BH (Lei nº 11.181/2019)
- ✓ Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

Piseagrama é um coletivo editorial dedicado a pensar outros mundos possíveis. Em 2012, o grupo lançou a campanha não eleitoral, com cinco propostas para as cidades brasileiras.

#ÔNIBUS SEM CATRACA

#PARQUES ABERTOS 24H

#NADAR E PESCAR NO ARRUDAS

#UMA PRAÇA POR BAIRRO

#CARROS FORA DO CENTRO

“As campanhas eleitorais tinham cartazes com uma foto, um nome e um número. E nenhuma proposta! Naquele ano, decidimos sobrepor os cartazes dos políticos com essas **5 propostas para as cidades**. São pílulas de utopias urbanas urgentes, que até hoje seguem circulando pelas cidades.” Fernanda Regalado, editora da Piseagrama.

Existem várias formas de participar e transformar a cidade.

Algumas delas são feitas em **articulação com o poder público**, como quando participamos de reuniões e cobramos ações concretas dos representantes do Estado.

Outras são feitas **apesar das instituições**, como as atividades que organizamos em nossos bairros, com nossos vizinhos, que contam apenas com o apoio da comunidade.

Também podemos agir para **pressionar o Estado**: fazer manifestações para reivindicar um direito que nos é negado, por exemplo, é um ato legítimo – e garantido por lei!



FIM

COMO INCIDIR NAS POLÍTICAS PÚBLICAS E ELEIÇÕES?

Agora que você já sabe que todos podemos transformar a cidade para melhor, é hora de AGIR! Listamos abaixo algumas formas de começar:

1. Converse com seus pais, irmãos, parentes, amigos, colegas, vizinhos. Entenda quais são os problemas que as pessoas da sua rua, do seu bairro ou da sua cidade vivem e procure saber se algo tem sido feito para mudar essa realidade.

2. Vote com responsabilidade!

É nas eleições que escolhemos as pessoas que irão pensar e elaborar políticas públicas para toda a cidade. O que elas definem afeta a vida de todas nós. Por isso é tão importante escolher bem quem irá nos representar.

3. Não se esqueça que o voto é só uma parte do processo. **Siga acompanhando** o trabalho da sua representante e cobrando melhorias.

4. Crie um grupo com vizinhos, amigos e familiares ou **participe de algum movimento**, organização ou coletivo na sua cidade. Se você sentiu afinidade por alguns dos grupos que comentamos nesta cartilha, entre em contato pelas redes:

BH EM CICLO:

BHEMCICLO.ORG



BHEMCICLO



BHEMCICLO

BIKE ANJO:

BIKEANJO.ORG



BIKEANJOBH



BIKEANJOBH

COLETIVA DA JUVENTUDE:

COLETIVODAJUVENTUDEOLGABENARIO.

BLOGSPOT.COM



COLETIVODAJUVENTUDE



COLETIVODAJUVENTUDE

DIVERCIDADE PL:



DIVERCIDADEPL



DIVERCIDADEPL

ENGAJAMUNDO:

ENGAJAMUNDO.ORG



ENGAJAMUNDO



ENGAJAMUNDO

FÓRUM DAS JUVENTUDES:

FORUMDASJUVENTUDES.ORG.BR



FORUMDASJUVENTUDES



FORUMDASJUVENTUDES

INSTITUTO MACUNAÍMA:

INSTITUTOMACUNAIMA.ORG.BR



INSTITUTOMACUNAIMA



INSTITUTOMACUNAIMA

MICRÓPOLIS:

MICROPOLIS.COM.BR



COLETIVOMICROPOLIS



MICROPOLIS.COLETIVO

MOVE CULTURA:

MOVECULTURA.ORG.BR



MOVECULTURA



MOVECULTURA

NOSSA BH:

NOSSABH.ORG.BR



MOVIMENTO NOSSA BH



MOVIMENTO NOSSA BH

PISEAGRAMA:

PISEAGRAMA.ORG



REVISTAPISEAGRAMA



REVISTAPISEAGRAMA

TARIFA ZERO:

VOCEPODEPAGARMENOS.COM.BR



TARIFAZEROBH



TARIFAZEROBH

VIVA LAGOINHA



VIVALAGOINHA



VIVALAGOINHA

Coordenação editorial: Fernanda Regaldo, Leticia Birchal, Luana Costa, Roberto Andrés

Pesquisa e Redação: Juliana Afonso

Projeto gráfico: Micrópolis

Colaboração: André Veloso, Arthur Bugre, Carlos Campos, Juliana Moreira, Leticia Birchal, Luana Costa e Marcelo Cintra

Revisão de português: Prussiana Fernandes

Realização:

NossaBH

URBE
URGE

micrópolis

Apoio:

iCS
instituto
CLIMA e SOCIEDADE