



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ESTUDOS INTERDISCIPLINARES**  
**SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMOS**

**ALESSANDRA SANTOS DE ALMEIDA**

**MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO:  
mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras em  
Salvador na pandemia da covid-19.**

Salvador  
2021

**ALESSANDRA SANTOS DE ALMEIDA**

**MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO:  
mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras em  
Salvador na pandemia da covid-19.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e da Feminismo, do Departamento de Estudos de Gênero e Feminismo, da Faculdade de Filosofia e Ciência Humanas, da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestra em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo na Linha de pesquisa Gênero, alteridades e desigualdades.

Orientadora: Profa Dra. Darlane Silva Vieira Andrade.

Salvador  
2021

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA), com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

Almeida, Alessandra Santos de  
A447 Movendo-se entre as flores do asfalto: mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras em Salvador na pandemia da covid-19/ Alessandra Santos de Almeida. – 2021.  
120 f.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Darlane Silva Vieira Andrade  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2021.

1. Mulheres. 2. Negras. 3. Saúde mental. 4. Tráfego urbano – Psicologia. 5. Violência contra as mulheres. I. Andrade, Darlane Silva Vieira. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 305.42

---

## *A Flor no Asfalto*<sup>1</sup>

*Conheço essa estrada genocida, o começo da Rio-Petrópolis. Duvido que se encontre um trecho rodoviário ou urbano mais assassino do que esse. São tantos os acidentes que já nem se abre inquérito. Quem atravessa a avenida Brasil fora da passarela quer morrer. Se morre, ninguém liga. Aparece aquela velinha acesa, o corpo é coberto por uma folha de jornal e pronto. Não se fala mais nisso.*

*Teria sido o destino de dona Creusa, se não levasse nas entranhas a própria vida. Na pista que vem para o Rio, a 20 metros da passarela de pedestres, dona Creusa foi apanhada por uma Kombi. O motorista tentou parar e não conseguiu. Em seguida, veio um outro carro, um Apollo, e sobreveio o segundo atropelamento. A mesma vítima. Ferida, o ventre aberto pelas ferragens, deu-se aí o milagre.*

*Dona Creusa estava grávida e morreu na hora. Mas no asfalto, expelida com a placenta, apareceu uma criança. Coberta a mãe com um plástico azul, um estudante pegou o bebê e o levou para o acostamento. Nunca tinha visto um parto na sua vida. Entre os curiosos, uma mulher amarrou o umbigo da recém-nascida. Uma menina. Por sorte, vinha vindo uma ambulância. Depois de chorar no asfalto, o bebê foi levado para o hospital de Xerém.*

*Dona Creusa, aos 44 anos, já era avó, mãe de vários filhos e viúva. Pobre, concentração humana de experiências e de dores, tinha pressa de viver. E era uma pilha carregada de vida. Quem devia estar ali era sua nora Marizete. Mas dona Creusa se ofereceu para ir no seu lugar porque, grávida, não pagava a passagem. Com o dinheiro do ônibus podia comprar sabão. Levava uma bolsa preta, com um coração de cartolina vermelha.*

*No cartão estava escrito: quinta-feira. Foi o dia do atropelamento. Apollo é o símbolo da vitória sobre a violência. Diz o poeta Píndaro que é o deus que põe no coração o amor da concórdia. No hospital, sete mães disputaram o privilégio de dar de mamar ao bebê. A vida é forte. E bela, apolínea, apesar de tudo. Por que não?*

*Otto Lara Rezende*

Minha avó paterna, Joselita Neves de Almeida, também foi atropelada. A violência da pancada fez com que caísse dentro de um latão de piche, anteriormente usado no conserto do asfalto, onde foi deixada a própria sorte.

Ali presa ao piche quente resistiu porquê é da sua natureza. Ela mesma já havia percebido que as cidades são feitas de asfalto e sangue. Salva por outras pessoas foi levada ao hospital onde seus filhos a encontraram. Sobreviveu feito gata de 7 vidas, hoje com 94 anos.

Histórias que se engendram. Tempos e cidades distintas, mas, que possuem em comum a cor e a dor. As cicatrizes em suas pernas contam a história de muitas outras caminhantes nas cidades brasileiras. Caminhar é feminino!

Dedico a todas as flores do asfalto e a suas lutas e andanças cotidianas nos mais diversos tempos e rincões deste país.

Saluba, Nanâ! Saluba!.

---

1 Texto publicado originalmente na Folha de S. Paulo, 30/05/1992. Disponível em <http://omundocomoelee.blogspot.com/2018/09/a-flor-no-asfalto.html>

## AGRADECIMENTOS

A Flor Açucena; Flor de Mandacaru, Flor Girassol, Flor Margarida, Flor Rosa, Flor de Alecrim e tantas outras flores que nos ofertaram suas vivências, no intuito de serem vozes para todo um jardim. Á Jadhi, Débora, Ana, Graziela, Nilzete, Carol...

Á Darlane Vieira Andrade, minha orientadora, pela sua paciência, respeito e apoio incontestes. Pela maestria democrática, firme, amorosa, pela sua confiança, pela parceria e pela honra de estar no mesmo front: a Psicologia feminista.

As professoras Doutoras da minha banca por, antes de estarmos aqui, terem me dado tanto, cada uma na sua competência, com tanta competência e carinho. ProfaDra Márcia Macedo, ProfaDra Ilce Marília, ProfaDra Paula Rita Bacelar Gonzaga.

As grandiosas mulheres da minha vida:

Minha avó Joselita Neves de Almeida, por ser colo, ser caminho, ser inspiração...

Minha mãe, Maria da Conceição Santos de Almeida, por me ensinar todos os dias sobre a imensidão da bondade, caráter e força e também sobre resiliência.

A minha mãe d'Óxum Ana Vaneska Santos de Almeida pela sua imensa lealdade e cuidado, por me ensinar todo dia sobre a extensão do amor.

Aos meus pais pelo colo, pelo amor, pela proteção, mesmo quando nem preciso

Antônio Carlos Neves de Almeida – *in memoriam*, por me forjar carne, osso, amor e saudade

Eduardo Santos Costa – que a vida me trouxe com tanta doçura e eu, prontamente, abracei.

Ao meu filho Ícaro Matheus de Almeida Vitória, o menino alado que ao nascer me ensinou a voar e que diariamente me ensina sobre serenidade, lealdade e amor em profundidade. Por me trazer Uane e sua família.

A Antônio Carlos Neves de Almeida Neto por me fazer mãe e filha, e dinda e tia e tantas coisas que enchem de um amor sublime e orgulhoso. Pelo seu cuidado, por ser de tão profunda doçura e ser meu *respunsavi*.

A Ágatha Almeida e Luisa Ramirez por me fazerem “mãe de menina”.

Aos meus irmãos Albervan Neves de Almeida Sobrinho, pelo homem incrível que é. André Gustavo Santos de Almeida e Aylin Marcela de Almeida pelo amor imenso de caçulas.

A minha família por ser bússola, princípio e banho diário de amor.

A minha família de Axé, por me ensinarem sobre doação, sobre resistência, sobre outras formas de cuidado. A minha amada Yá Sônia de Obaluaiê pela sua luz e poder, extensão do seu amor e por ter sido farol, cobertor e alimento para o meu Orí (minha cabeça) e meu Ëmí (meu espírito).

A James Deam Gonzaga Neiva pelo cuidado continuo mesmo a distância, por manter meu coração quente e cheio em dias tão duramente frios.

A Nana Dias pelo seu colo, doçura e incessante presença. As Amigas, amigos e amigas cujos nomes não estão aqui, mas, que estão escritos, inscritos em meu coração para sempre.

A Darlete Martins, companheira de tantos dias bons e ruins, pela parceira de tantos afetos e pelo cuidado, mesmo quando escorrego

As colegas e funcionários/as do CRP03 e a conselheira Glória Pimentel que dividiu comigo a presidência do CRP/Ba num dos momentos mais dolorosos da minha vida e por ter segurado junto comigo aquele rojão e não me deixar desistir quando a vida doeu mais do que conhecia.

As colegas do GT de Relações de Gênero e Comissão de Mulheres, da Comissão de Mobilidade Humana e Trânsito, onde juntas costuramos as nossas *herstorias*.

Á minha plenária do CFP pela incrível experiência de força, compromisso, afetividade e trabalho em meio ao caos pandêmico e por tanto carinho.

A meus amigos Anderson Fontes pela sua torcida, imensa disponibilidade, pelo auxílio por me mostrar os caminhos do academicismo.

A Robério Reis Mota (*in memóriam*) por ter sido mais que cunhado, um querido irmão.

E Taíse França por ser água profunda, porto seguro e ninho, presente, presença e carona solidária.

A Guida Almeida, minha Psicóloga, professora, amiga, por me guiar de volta pra mim, por ser estrela que sempre segui.

Em nome de Aline Prado, Daniel Caribé, Erica Teles agradeço a minha turma do Observatório da Mobilidade Salvador por tanto acolhimento, encontro, aprendizados, por dividir o sonho errante de um mundo melhor através da mobilidade e do direito a cidade e por não me permitir que eu seja doida só.

A Juliana Guimarães pelas costuras científicas, políticas e afetuosas. Por me incentivar e me fazer voltar a crer em outro futuro para Psicologia de Trânsito brasileira.

A toda a minha galera do Centro Pop 2 de Julho, Jam, Gau, Tai, Tatai, Elaine, Lane, Bira, Will, Elias, Guinha, Jo, Bel, Nil, Os, Liu, Beri, Dea por uma das experiências mais fortes, profundas e engrandecedoras da minha vida, por dividirem comigo a loucura de amar a Assistência Social e por ser saúde mental durante os plantões de pandemia. A todas as pessoas em situação de rua que por ali passaram, que me permitiram ser ponte e lugar de descanso, que me permitiram acessar tanta fertilidade em meio a tanto deserto e escassez, que me presentearam diariamente com coisas sem ter nada, e me presentearam com sua passagem em minha vida. Minha profunda gratidão.

Ao Coletivo das Guerreiras e a todas as mulheres negras que se colocam como representação. Marielle vive em nós!

As pessoas do meu Território Acupe, comunidade de tantas, tantos, tantes, que

nunca me deixaram só. Pela alegria, respeito, confiança, segurança, proteção, pela satisfação de caminhar sobre chão amigo, pelo suporte afetivo diário, pela nutrição em tantos e diversos sentidos, por provar que comunidades com vínculos fortes são protetivas e restaurativas da saúde mental e que é possível o planejamento de cidades resilientes, considerando a importância do fortalecimento das redes sociais e afetivas.

A todas que resistiram a crueldade dos navios negreiros, que vieram antes de mim cheias de histórias não contadas, que construíram e constroem este país. A todas cujos seus pés descalços firmaram com chão batido onde me finco, me aterro, caminho. Carrego em mim suas vozes, marcas e herança de luta!

A minha ancestralidade que me guia sem que eu precise de olhos.

A vida por esta fome de justiça que não cessa! Que a guerra não me seja indiferente nunca!

A toda uma legião de pessoas que foram e são luz em meus caminhos e que por isto me lembram de minha obrigação de ser gente melhor. Que eu seja digna!

A Juliana Márcia e Aliane Lima pela revisão textual e a transcrição das entrevistas.

Olorum Modupé!

## EPIGRAFE

O sussurro em meu ouvido dizia: Vai, filha! Apenas siga e não olhes para trás...obedeci corajosa e vacilante sem ter ao certo a dimensão do que encontraria...montanhas, cerrados, rios e matas, em pedras caí, levantei, segui, descobri...a mais íngreme e encantadora trilha estava justo dentro de mim! Em ir-me, tenho sido viagens incríveis, inimagináveis. Repito feliz a cada passo firme/; sou tua flecha! E silenciosamente agradeço as folhas que me vestem.

Alê Aligara a Flor Orquídea Lilás

Cheguei! Trilhei até aqui terras íngremes dentro e fora de mim, mas, cheguei! E eis-me aqui com flores nas minhas mãos após dias de roupas rotas, joelhos rasgados, após dias em que o peso das armas me fizeram cair de cansaço, mesmo tendo aprendido a lutar com Oyá e tendo caminhos guiados pelas folhas de Ossanha e protegidos pela flecha de Oxossi. Olorum Modupé! Axé!

Duas certezas iluminaram o caminho:

**“Quem tem orixá, não anda só!”** (popular) Uma frase que contempla a junção de significados familiares, religiosos, políticos, sociais, que fala de ancestralidade, de resistência (negra, indígena e popular), de candomblé, de essência quilombola e da profundidade de AMOR que isto traduz. Eu, definitivamente, não ando só!

Este trabalho foi escrito a várias mãos. Mãos que me levantaram, mão que me curaram, mãos que me afagaram, que me confortaram, que me alimentaram, mãos que me conduziram, mãos que tocavam as minhas enquanto eu escrevia e que me ensinaram a perseverar na tempestade, quando em sinal de mão aberta me “diziam”: Espere!...Olorum Modupé!

**“Se não puder voar, corra. Se não puder correr, ande. Se não puder andar, rasteje, mas continue em frente de qualquer jeito”**. Esta frase de Martin Luther King tornou-se farol e bússola em minha vida de mulher preta, onde as dificuldades se agregam, o cansaço chega, autoestima se esfacela e é mais fácil acreditar no não poder. Este é mesmo o intuito e crueldade sutil das racionalidades do racismo-sexista ou sexismo-racista, nos fazer crer que este é um problema meritocrático individual.

Esta é a lógica dos epistemicídios que se concretizam duramente na retirada de recursos para as políticas de cotas, ações afirmativas, programas de permanência na universidade e auxílio financeiro público para produção científica. Produzir

conhecimento preocupada com o aluguel ou com o pão de cada dia ou do “buzu” é muito mais difícil. Esta também é uma temática de mobilidade, pois resguarda a imobilidade social de pessoas de cor, especialmente pela limitação de oportunidades para mulheres negras de baixa e até média renda como é o meu caso.

Cheguei até aqui me atravessando a pé por desertos e montanhas íngremes enquanto fora, os caminhos da crise exibiram nossas gravidades, nossas desumanidades históricas, transportadas em Navios Negreiros qualificando pessoas, personificando lugares, reproduzindo novos porões. Mas, ainda assim, a mesma crise tão complexa quanto a existência nesta sociedade (necro)capitalista nos mobilizou a produzir ainda mais ciência, mostrando que é dentro das universidades e centros de pesquisa públicos, com financiamento público que se promove desenvolvimento humano, que se protege a humanidade.

Fomos capazes de, em tempo recorde, promover a produção e socialização de conhecimentos diversos e não pretendo deixar ninguém esquecer que a primeira vítima fatal deste vírus foi uma mulher negra empregada doméstica carioca - Rosana Aparecida Urbano, mas, foi uma outra mulher negra biomédica baiana – Jaqueline Góes - a primeira cientista a sequenciar o código genético do vírus, mostrando ao mundo inteiro que com as oportunidades certas e justas podemos ser ainda mais brilhantes!

A crise no Brasil mostrou-se como uma Matrioska<sup>2</sup> em que outras novas(velhas) crises surgiram de dentro dela. Assim, a pandemia também acelerou a crise dos transportes e com ela produções incríveis e importantes informações sobre a realidade histórica dos transportes de massa no Brasil lançando reflexões tão estarrecedoras quanto necessárias neste campo verdadeiramente minado para mulheres e pessoas negras, pessoas de baixa renda, pessoas deficientes, pessoas idosas e crianças... não vou mentir, salvou minha vida acadêmica e me provou que não sou doida (*risos com método*).

O livro recém-publicado, Mobilidade antirracista, por exemplo, traz uma série de artigos e escritos que retomam a questão da mobilidade expondo as características racistas, misóginas e excludentes que permeiam a constituição e

---

2 “A palavra matrioska vem do conceito latino mater. Em russo, matrioska é um diminutivo do nome matrena, que significa matrone ou Maria. A matrioska simbolicamente representa a figura materna, assim como a fertilidade e a força da mulher. A boneca maior é chamada Mãe e a menor Semente.” disponível em <http://www.paranaeducativa.pr.gov.br/2018/06/5741/Conheca-algumas-curiosidades-que-as-bonecas-russas-escondem.html>

manutenção dos transportes coletivos no Brasil como mais uma expressão da *necropolítica*<sup>3</sup> de expropriação e me fez “me achar” com a minha turma: o OBMOBSalvador (Observatório da Mobilidade Salvador).

“Bendito é fruto do vosso Vírus”!

Peço perdão pelo tom piadista, mas, é que a lucidez é um compromisso, que mesmo quando necessário, dói demais cumprir!

Que este estudo possa nos ajudar a usar as lupas e lentes corretas para ver e fazer ver as violências escondidas nas paisagens óbvias das cidades. Que possam destituir “lugares comuns”.

---

3 Achille Mbembe (2016) – Biopoder, política da morte.

## RESUMO

Falar sobre mulheres é uma escolha que passa por dentro das dores da gente, é lamber as feridas abertas a gerações, é olhar os pés calejados das ancestrais, os lombos pesados das nossas iguais, acalmar úteros enfurecidos pelas violações, bocas costuradas, lágrimas secas, almas manchadas, mas, sobretudo, é saber que cada cicatriz é uma escrita eminentemente política. Este trabalho buscou lançar luz sobre uma questão do cotidiano de mulheres negras trabalhadoras que usam transporte público num contexto de crise sanitária e social. Com a pandemia da COVID19 cresceram-se as dificuldades econômicas e sociais e os episódios de violência contra as mulheres foi exacerbado. O transporte coletivo foi considerado um dos espaços de maior transmissibilidade do vírus. Aliou-se a isto a precipitação da crise do serviço, exibindo a fragilidade da política, suas características estruturalmente racista e sexista, bem como a ineficiência de garantir uma mobilidade socialmente acessível de qualidade. Partindo deste ponto de vista, o objetivo deste estudo foi compreender em que medida a atual Política de Mobilidade Urbana no Brasil, especialmente em Salvador, impactou na saúde mental de mulheres negras trabalhadoras de baixa renda, que durante a pandemia da Covid-19 não puderam ficar em isolamento, pois, desenvolveram seus trabalhos formal ou informalmente, distantes de seus domicílios. Neste caminho nebuloso, mas também (por isto) inédito, considerou-se como objetivos específicos deste trabalho: identificar as condições de mobilidade para um grupo de mulheres negras de baixa renda que permaneceram trabalhando fora de casa durante a pandemia da Covid-19 em Salvador; analisar a percepção e vivências destas mulheres acerca das suas condições de mobilidade urbana; mapear nas narrativas de mulheres negras trabalhadoras de baixa renda, suas opiniões sobre como a mobilidade urbana contribui para saúde mental em tempo de pandemia e refletir sobre a mobilidade socialmente acessível e o direito das mulheres a cidade. Trata-se de uma Pesquisa Narrativa, a partir de epistemologias Feministas, que se apóia em estudo bibliográfico para construir o arcabouço teórico no qual se interseccionam raça, gênero, território, classe social como determinantes sócio econômicos da saúde mental. Mulheres-flores puderam expressar suas vozes silenciadas pela naturalização do sofrimento social através de suas narrativas sobre mobilidade urbana, cujos elementos analisados levaram a violência institucional contra as mulheres, perpetrada pela ineficiência da política, pela insegurança, pela presença constante do assédio sexual, pela violência psicológica como recurso silenciador e as micro agressões racial de gênero cotidianas. A partir de suas vozes ativas foi possível concluir afirmando a relação entre mobilidade, transporte público e saúde mental de mulheres negras e a urgência deste debate para a psicologia no Brasil e para as políticas sociais e de gestão pública.

**Palavras chave:** Mulheres negras, Saúde Mental, Mobilidade Urbana, Psicologia de Tráfego, Violência Institucional contra mulheres.

## ABSTRACT

Talking about women is a choice that goes through our pain, it is licking open wounds for generations, it is looking at the callused feet of ancestors, the heavy loins of our equals, calming uterus raging by violations, sewn mouths, dry tears, tarnished souls, but, above all, it is knowing that each scar is an eminently political writing. This work sought to shed light on an issue in the daily life of black working women who use public transport in a context of health and social crisis. With the COVID19 pandemic, economic and social difficulties were added and the episodes of violence against women were exacerbated. Public transport was considered one of the spaces with the greatest transmission of the virus. Allied to this was the precipitation of the service crisis, showing the fragility of the policy, its structurally racist and sexist characteristics, as well as the inefficiency of guaranteeing quality socially accessible mobility. From this point of view, the objectives of this study were to understand to what extent the current Urban Mobility Policy in Brazil, especially in Salvador, has impacted on the mental health of low-income black women workers, who during the covid-19 pandemic could not stay in isolation, as they developed their work formally or informally, far from their homes. In this nebulous path, but also (because of this) unprecedented, Identify the mobility conditions for a group of low-income black women who remained working outside the home during the Covid-19 pandemic in Salvador; Analyze the perception and experiences of these women about their conditions of urban mobility; To map, in the narratives of low-income black women workers, their views on how urban mobility contributes to mental health during a pandemic; Reflect on socially accessible mobility and women's right to the city. This is a Narrative Research, based on Feminist epistemologies, which is based on a bibliographical study to build the theoretical framework in which race, gender, territory, social class intersect as socio-economic determinants of mental health. Flower women were able to express their voices silenced by the naturalization of social suffering through their narratives about urban mobility, whose analyzed elements led to institutional violence against women, perpetrated by the inefficiency of politics, by insecurity, by the constant presence of sexual harassment, by violence psychological as a silencing resource and everyday gender racial micro aggressions. From their active voices, it was possible to conclude affirming the relationship between mobility, public transport and the mental health of black women and the urgency of this debate for psychology in Brazil and for social and public management policies.

**Keywords:** Black women, Mental Health, Urban Mobility, Traffic Psychology, Institutional Violence against women

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>APRESENTAÇÃO – MEMORIAL: PERCURSOS E PERCALÇOS DE UM MESTRADO EM MEIO AO LUTO.....</b>	<b>15</b>
1.1	VEREDAS QUE JUSTIFICAM PASSOS (?) OU PASSOS QUE NOS LEVARAM A ENCRUZILHADAS?.....	20
1.2	PLANOS DE VIAGEM – A METODOLOGIA DO PERCURSO.....	26
1.3	SOBRE O CAMPO.....	30
<b>2</b>	<b>CAMINHOS DE LUTA: DIÁLOGOS ENTRE A PSICOLOGIA, O PENSAMENTO FEMINISTA NEGRO E OS DÉBITOS COM A SAÚDE MENTAL DE MULHERES NEGRAS NO BRASIL DE HOJE.....</b>	<b>36</b>
2.1	FEMINISTAS NEGRAS DO NORTE.....	37
2.2	A LUTA NO BRASIL E NOSSAS INTELLECTUAIS NEGRAS.....	41
2.3	SOBRE OS MOVIMENTOS SOCIAIS E A (NÃO) SAÚDE MENTAL DAS MULHERES NEGRAS NO BRASIL.....	44
<b>3</b>	<b>“BATE PALMA 3 VEZES, PEDE LICENÇA E VAI!” - PASSANDO PELA ENCRUZILHADA DOS DETERMINANTES SOCIAIS, ECONÔMICOS E POLÍTICOS EM BUSCA DA “FELICIDADE”.....</b>	<b>51</b>
<b>4</b>	<b>PERAÊÊÊÊÊ, MOTÔ, SEGURA ESSE BUZU!– UMA CRONICA SOBRE PANDEMIA, MULHERES TRABALHADORAS E O TRANSPORTE CONQUISTADO DIARIAMENTE À UNHA NA CIDADE DO SALVADOR..</b>	<b>59</b>
<b>5</b>	<b>DESCALÇAS NO ASFALTO QUENTE: MULHERES CONTAM SUAS HISTÓRIAS DE (I)MOBILIDADE NA CIDADE DO SALVADOR.....</b>	<b>72</b>
5.1	ENTRE AS FLORES NO ASFALTO: SOBRE ESTA E TANTAS OUTRAS DE NÓS.....	72
5.2	ESPAÇOS, LUGARES E CORPOS – TERRITÓRIO E “ESSES MALDITOS CORPOS MÓVEIS”.....	74
5.3	“SERVIÇO CARO PRA GENTE ESSA BARATA”: DA QUALIDADE DO SERVIÇO À AS RELAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS.....	77
5.4	SENTIMENTOS EM TRÂNSITO.....	80

5.5	“A GENTE NUNCA SABE O QUE É QUE VAI ENCONTRAR NO ÔNIBUS”, GIRASSOL!.....	82
5.6	MEU CORPO NÃO É CORRIMÃO! OLHA ONDE BOTA ESSA MÃO, VAI FAZER TERRA NO CÃO!.....	83
5.7	VIOLÊNCIAS EMBITUBAS – O VÍRUS NOS EVISCEROU. ....	85
5.8	PARA ESSE BUZU QUE EU QUERO DESCER: DE CARONA COM A DOR, A EMPATIA E A EXAUSTÃO. ....	88
5.9	VIOLÊNCIA PSICOLÓGICA “DANDO UM BALÃO” NO BUZÃO.....	91
5.10	“ALÉM DE ENTENDIDA, NEGRA E POBRE”...DEVERIA SER BARREIRA DE ACESSO?.....	93
5.11	SE JÁ É COMPLICADO PRA MEU CORPO SÓ, ... SÓ COM UM FILHO E “A BARRIGA” AINDA É PIOR - EXPERIÊNCIAS DE MATERNIDADE E CUIDADO NO TRANSPORTE PÚBLICO. ....	95
5.12	A DORORIDADE DE SER MULHER PRETA. ....	97
6	<b>“ENTRE EM BECO SAI DE BECO HÁ UM RECURSO MADALENA”: “CONSIDERAÇÕES INICIAIS” SOBRE A (I)MOBILIDADE FEMININA E AS INVISÍVEIS NECESSIDADES. ....</b>	<b>100</b>
	<b>REFERÊNCIAS. ....</b>	<b>108</b>
	<b>ANEXO 1 - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO .....</b>	<b>118</b>
	<b>ANEXO 2 - GUIA DE ENTREVISTA.....</b>	<b>120</b>

## 1 PRIMEIRA PARADA - PERCURSOS E PERCALÇOS DE UM MESTRADO EM MEIO AO LUTO(PESSOAL E COLETIVO)

O luto por si só é uma viagem → padrão: origem, um destino, um motivo e uma frequência. São essas variáveis que auxiliam ao planejador de transporte a conhecer a demanda e a partir desse conhecimento, traçar a melhor oferta para os usuários do serviço. Esse primeiro capítulo apresenta o itinerário (os percursos e os percalços) de uma viagem de uma mulher específica e de outras, que exige o seu direito de ter acesso a um sistema de transporte digno e de qualidade para poder realizar suas necessidades de deslocamento. As necessidades de deslocamento e o padrão de viagem das mulheres são diferentes. Dessa forma, uma política de mobilidade para ser justa socialmente tem que levar em consideração essa diversidade.

Falar sobre mulheres não é uma tarefa fácil, ainda mais sendo mulher, ainda mais sendo preta! Falar sobre mulheres é uma escolha que passa por dentro das dores da gente, é lamber as feridas abertas há gerações, é olhar os pés calejados das ancestrais, os lombos pesados das nossas iguais, acalmar úteros enfurecidos pelas violações, bocas costuradas, lágrimas secas, almas manchadas, mas, sobretudo, é saber que cada cicatriz é uma escrita eminentemente política.

Costumo tingir minhas cicatrizes, sou uma mulher preta tatuada, sempre acreditei que a profundidade do sentir a/na vida periga sangrar, o que significa, cicatrizes pintadas. As cicatrizes escritas em mim foram tingidas, cada uma delas, com as cores deste meu lugar de “mulher preta mãe filha mais velha psicóloga baiana ativista inquieta sonhadora latino-americana “e será sempre deste lugar que falo e que falarei, e que me farei representar tantas outras. Talvez isto seja o que algumas estudiosas como Djamila Ribeiro referem como lugar de fala.

Em seu texto sobre “O que é Lugar de Fala” (2017, 75), Djamila ressalta que a “necessidade de auto definição é uma estratégia importante de enfrentamento a essa visão colonial”. E, neste sentido, esta estratégia é confrontadora do discurso hegemônico e permite que novos sujeitos de produção de saber se desloquem e emerjam.

Neste trecho ela refere-se a idéia de Patrícia Hill Collins (2016, p. 102) acerca da importância de auto definição das mulheres negras. E, reiterando, de acordo com a autora:

a definição pressupõe que, embora o ponto de vista de mulheres negras exista, seus contornos podem ainda não se dar de forma clara para as próprias mulheres negras. Logo, um papel para mulheres negras intelectuais é o de produção de fatos e de teorias sobre a experiência de mulheres negras que vão elucidar o ponto de vista de mulheres negras para mulheres negras. (p. 102).

Neste sentido, falar de como minha própria história me provoca e convoca a produzir e contribuir com uma psicologia feminista que possa possibilitar o aparecimento da diversidade humana, suas necessidades e potências, é de extrema relevância, além de um ato político, científico, humanístico.

Meu percurso nesta área se inicia na formação, com o posicionamento acerca da importância de se questionar a ausência de textos que pudessem me instrumentalizar sobre o combate as opressões de gênero, raça e classe dentro da psicologia brasileira. Este percurso me levou a Comissão de Direitos Humanos do Conselho Regional de Psicologia da Bahia.

Ali naquele espaço pude, com minha orientadora e outras companheiras igualmente inquietas, buscar subsídios para construir uma práxis nova, na medida em que problematizávamos o lugar da própria Psicologia na repetição de discursos opressores e alienatórios, mantenedores de determinados *Status quo*.

Buscávamos o que, de acordo com Gláucia Diniz e Cristina Vianna (2014) em “Gênero, feminismos e saúde mental: implicações para pesquisa e prática em psicologia clínica”, afirmam:

Os feminismos colocam questões para a área da ‘psicologia clínica’(sic). O desafio é desconstruir a idéia de um corpo neutro, imparcial e apolítico de conhecimento psicológico. A crítica feminista nos informa que adotar uma teoria clínica, planejar uma intervenção ou fazer uma pesquisa não é uma ação neutra. É de fato uma ação política e ética que exige posicionamento social e compromisso social. O gênero afeta a subjetividade, as relações e a construção do conhecimento em psicologia. Argumentamos, portanto, que o gênero deve ser levado em consideração em projetos voltados à promoção da saúde mental das mulheres. (DINIZ; VIANNA, 2014, p.7)

Ali considerávamos que seria mais que importante pensar dispositivos dentro da pesquisa e ação dentro da Psicologia que considerasse as pessoas dentro da sua grande diversidade. Já não eram convincentes e nem suficientes os pressupostos do sujeito *neutro* e, nem tão pouco, a assunção da neutralidade de sujeitos que eram invisibilizados dentro da sua própria profissão. Afinal, somos mais de 80% de Psicólogas, cuja atenção para a saúde mental é desprezada, assim como a produção de conhecimentos.

Evidente que muito mais distante do debate estava um campo dentro da Psicologia que se denomina psicologia do trânsito e cuja inexistência dos debates racial e de gênero é mais agudo, como se cada Política levada a cabo neste País não se relacionasse com o seu viés estruturalmente machista, racista, classista, cis heteronormativo e capacitista.

As inquietações levadas no peito, na ponta da caneta, na pele e nas constatações do dia a dia *Psí*, me levaram ao investimento no mestrado no PPGNEIM, no compromisso de trazer para o seio da psicologia uma de suas partes faltantes, curiosamente desconhecida, muito embora sejam conhecidas as contribuições da psicanálise como precursora nos estudos de gênero.

Acreditei, como anteriormente dito neste texto, que lamber as feridas e olhar as cicatrizes nos fazem e evidentemente, me levaram a pensar de forma mais ampla o que se entende como violência contra as mulheres e seus recortes analíticos e interseccionalidades. Imaginei que minha tarefa seria falar sobre como a política de mobilidade e o acesso (ou não) aos meios de transporte podem significar uma forma invisível e eficaz de violência institucional contra as mulheres, vez que, um dos principais princípios da Política de Mobilidade é o acesso universal e a equidade no acesso:

Art 5º . A Política Nacional de Mobilidade está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público ao transporte coletivo;(BRASIL, 2012)

Destarte, a inobservância de tais princípios constitui-se como um importante determinante social na saúde mental de mulheres, sobretudo das negras, sabidamente mais vulnerabilizadas por uma série de entrecruzamento, intersecções entre as múltiplas identidades subalternizadas que nos constituem como mulheres negras em Países colonizados.

Em meio a um mar de intenções de voo, entre tantas tarefas que versavam entre o ativismo, a academia, atividades profissionais e pessoais, eu cai. Costumo dizer que fui empurrada do 15º andar por uma pessoa íntima, algo relativamente comum na vida das mulheres que em lugares onde ainda se cultua o ideal “macho” de objetividade. A sensação de desalento, solidão, desvalorização que o luto por abandono te propicia, por certo é bem desconcertante. Diria que foi

desafiadoramente transformador, mas teve seu impacto no escrever(me) entre as linhas desta dissertação. Eu passava do fim do segundo semestre do mestrado, para as novas descobertas do terceiro semestre tendo descoberto uma grande ferida dentro de mim, que me impedia de ler, escrever, comer, dormir, sorrir... falar de mulheres e seu sofrimento já não me era possível.

Percorri as veredas do componente Teoria Feministas I, conhecendo a história de como se deram as construções sobre os estudos de Gênero e a sua importante caminhada no percurso de criação de epistemologias contra hegemônicas e libertadoras, de uma ciência que considera a diversidade da produção de saberes, assim como, a diversidade de pessoas; para minha alegria de psicóloga, pude participar da inovadora disciplina Relações de Gênero e Saúde Mental, que possibilitou um tipo de reparação histórica à psicologia brasileira, me impulsionando a participar nacionalmente da construção da Resolução CFP 08/2020<sup>4</sup>, que trata sobre violência de Gênero, fazendo crescer em nossos corações a certeza de que é possível e necessária uma ciência reparadora que visibilize os sujeitos da produção de conhecimento, práxis e dos seus benefícios; cursei naquela faculdade cheia de testosterona, a Escola Politécnica da UFBA, uma das mais incríveis e surpreendentes matérias: Mobilidade Inclusiva, que me fez constatar teoricamente aquele sentimento sobre a injustiça que é impossibilitar acesso aos bens sociais, inclusive acesso à cidade e que se trata de uma injustiça que pode ser planejada por uma política de Estado que não considere as necessidades específicas da sua população; Dinâmicas de Gênero, raça e classe me permitiram debates e reflexões importantes sobre o que é ser mulher negra abaixo da linha do Equador e por certo reiteraram em mim o compromisso de me usar como porta-voz de uma parcela importante da população, cujas históricas formas de opressão se expressam nos piores índices de desenvolvimento humano e de acesso.

Mas, fui atropelada pela vida e me perdi naquele voo que havia iniciado...não sabia mais para que ou por que escrever...Orientações, terapias, lágrimas, desesperos e encontros me levaram e me trouxeram até a tarde de sábado numa ocupação do MSTB (Movimento sem Teto da Bahia). Ali naquela mesa estavam mulheres cuja necessidade de sair da dor pela memória e pela vida de

---

4 Resolução CFP nº 08/2020 - Conselho Federal de Psicologia/ Combate à violência contra as mulheres. <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2020/07/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CFP-n%C2%BA-082020.pdf>

seus filhos mortos lhe fizeram lutar: “Meu luto é do verbo lutar” seria o mote de Rute, Mira, Ana dentre tantas outras silenciadas, amedrontadas, culpabilizadas mulheres que perderam seus filhos para a violenta expressão do fuzil num Estado racista sob a égide da necropolítica, conceituada por Achile Mbembe e tão real para nós. Aquelas mulheres queriam romper o silêncio, denunciar a banalização da morte de seus filhos por um estado que lhes tira tudo, queriam curar a sua dor e abrandar a dor de tantas outras que se veem sós odiando a si e aos cuidados que supostamente não puderam dar àquela cuja memória e história estará manchada por ser vítima, porque a partir daí ganha uma nova história que lhe coloca como o bandido algoz e “bandido bom é bandido morto”<sup>5</sup>!

Elas me fizeram querer...meu luto, passou a ser o delas, minha cicatriz tatuada passou a ser a delas, minha escrita passou a ser a delas... Então, defini em 2019 a escrever sobre: Quais seriam os itinerários realizados por estas mulheres na busca pela justiça por seus filhos? Estes se constituem como prática de enfrentamento a dor e manutenção da saúde mental? Evidentemente que o recorte de análise interseccional está dado pela característica do problema que envolve uma discussão sobre genocídio do povo negro. Mas, há quem diga que também se pode morrer estando vivo, que se morre por descaso e esta também é uma forma de genocídio da população negra: o descaso!

Em 2020, implacável chega o coronavírus, deixando de forma tão exposta as imensas desigualdades produzidas historicamente pela nossa sociedade, o racismo, a violência contra a mulheres, expressa inclusive na romantização do sofrimento imposto pela carga da maternidade e pela invisibilidade de algumas políticas.

Volto, como se o círculo se completasse, a meu objeto original que é o estudo da relação da mobilidade urbana com a saúde mental, agora a partir do olhar das mulheres negras vivendo e trabalhando em Salvador, Bahia, dentro deste contexto complexo que é a pandemia da Covid-19.

---

5 Em 2016 o Fórum de Segurança pública revelou que 60% das pessoas entrevistadas no Brasil consideravam que “Bandido Bom é Bandido Morto”. Hoje com o avanço reforço a ideais contrários aos Direitos Humanos o termo e os princípios que os sustentam seguem sendo vulgarizado com “CPF Cancelado”. Curiosamente este mesmo País tem tratado com cada vez mais radicalidade as parcas Políticas que asseguram às mulheres o serviço de aborto legal em casos de violência sexual, mesmo sendo considerado prioridade durante a Pandemia. Suas trajetórias, por certo também implicam em Políticas de Mobilidade mais efetivas para as mulheres, mas, isto é matéria para outro estudo... Pra mais informações consultar: [https://www.forumseguranca.org.br/storage/10\\_anuario\\_site\\_18-11-2016-retificado.pdf](https://www.forumseguranca.org.br/storage/10_anuario_site_18-11-2016-retificado.pdf)

Nesta direção, segui em busca de mais subsídios, encontrando, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, a disciplina Política, Democracia e Direito à Cidade. Então, ainda mais intrigada com a abrangência do Direito Humano à Cidade e a indissociabilidade dos demais direitos, fui para a Pós em Enfermagem estudar Gênero, Racismo e Saúde, na tarefa de trazer da Saúde Coletiva ainda mais subsídios para fazer as questões corretamente. Então, considerando que os direitos à saúde e acesso à mobilidade urbana se inter-relacionam, cabe perguntar: Em que medida a atual Política de Mobilidade Urbana da cidade de Salvador impacta na saúde mental das mulheres negras trabalhadoras de baixa renda durante a pandemia do COVID19?

### 1.1 VEREDAS QUE JUSTIFICAM PASSOS (?) OU PASSOS QUE NOS LEVARAM A ENCRUZILHADAS?

A situação conjuntural no contexto de crise atual tem se traduzido em um acréscimo de dificuldades para uma grande parcela da população, visivelmente, as mais vulneráveis.

Em tempos de “aldeia global”, termo que traz em si a idéia de aproximação e diminuição de distâncias, ainda se verifica uma distância nas fronteiras sociais com a dificuldade de inserção no mercado de trabalho, de acesso aos serviços públicos, de alimentação, moradia, saneamento básico, transporte, enfim, do suprimento de necessidades primárias para grande parcela da população, com impacto maior sobre as mulheres negras pobres.

O Brasil, que já sonhou em ser o “País do futuro”, retoma neste contexto de crise política e econômica, agravada pela crise sanitária, uma (des)estruturação social perversa que ideologicamente fraciona a sociedade não mais em classes privilegiadas e desprivilegiadas, mas redefine e redimensiona conceitos como incluídos e excluídos.

De acordo com Santos (2001), hoje de forma consensual as palavras Globalização e exclusão são compreendidas como conceitos interligados, isto por que, denotam realidades confluentes. A relação entre ambas se dá, visto que, se a primeira define a mais nova face do desenvolvimento econômico – a mundialização do capital – a segunda reflete sua consequência mais drástica.

O pensamento de Milton Santos é indubitavelmente muito atual, no entanto, desde a sua partida até o momento, novos conceitos complementam realidades ainda mais preocupantes nesta nova etapa do capital em tempos de Pandemia, outra face da aldeia global, fala-se em um certo o “Capitalismo Gore”. De acordó com a Sayak Triana (2012):

En primer lugar, es necesario apuntar qué entendemos por capitalismo gore: con dicho término nos referimos al derramamiento de sangre explícito e injustificado, al altísimo porcentaje de vísceras y desmembramientos, frecuentemente mezclados con la precarización económica, el crimen organizado, la construcción binaria del género y los usos predatorios de los cuerpos, todo esto por medio de la violencia más explícita como herramienta de “necro empoderamiento” (p. 84).

Nas palavras de Wilson Roberto V. Ferreira (2021), em seu contundente artigo intitulado *Cobertura midiática da pandemia oculto cálculo do Necrocapitalismo e Capitalismo Gore*, trata-se de nova configuração da etapa atual do capitalismo, que passa da gestão da fertilidade à gestão da morte de um excedente populacional descartável, em nome do lucro e da manutenção do sistema. De acordo com o texto, a ascensão de tal estratégia se vê naturalizada e acobertada pela mídia institucional, o que justificaria o visível descaso de autoridades nacionais e o elevado número de mortes provocadas pela COVID-19, aparentemente pela inabilidade da gestão sobre as Políticas de Saúde. No entanto, tal fragmento posto brevemente aqui, deve servir para nos auxiliar na reflexão acerca de como tal “estratégia”, por assim dizer, pode se ver dando lastro a implementação de Políticas Públicas diversas, em tela, a de mobilidade, que tem relação intrínseca com o direito a cidade e se vê sob influência do discurso Planificador.

Silva Neto (2009) discorre sobre como o discurso planificador surge na Europa do século XIX, com a aceleração para a industrialização e neste sentido guarda em si a ideologia Capitalista da desigualdade. Ele afirma: “as desigualdades e a pobreza integram a ordem da cidade industrial”.

É sabido que os Projetos de Planificação historicamente têm atendido aos interesses dos Setores Privados, cujo referencial é também macho, branco, europeu e burguês, corroborando assim com um movimento de manutenção da pobreza e desenho de seus espaços nas cidades pouco acessíveis para parte da população como mulheres, PCDs – pessoas com deficiências, crianças, etc. Questões que dizem respeito ao acesso universal à cidade são deliberadamente negligenciadas pelo próprio Estado quando as políticas são implementadas de forma precária e/ou

relegadas ao esquecimento, contribuindo para invisibilizar as necessidades de parcelas da população historicamente vulnerabilizadas, desassistidas e, porque não dizer, descartáveis.

Em “Encontro com o pensamento de Milton Santos”, Silva Neto (2009) afirma que o novo estágio da urbanização nada mais é que um novo estágio do discurso planejador, uma versão contemporânea da trajetória demonstrada por Santos, em “Espaço Dividido”, sobre uma organização espacial que “setorializa” ricos e pobres, e porque não dizer, negros e brancos.

De acordo com a síntese de indicadores sociais da população brasileira 2007, elaborado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística,

As desigualdades raciais manifestas em todos os indicadores aqui analisados expressam a recorrente exclusão social à quais homens e mulheres, identificados como pretos ou pardos, são submetidos ao longo do percurso de suas vidas. Sistemáticamente desfavorecidos quanto às condições de moradia, assistência médico-sanitária, escolaridade, emprego e renda, para mencionar os mais importantes fatores de exclusão, este segmento populacional de ascendência africana e indígena também apresenta maiores níveis de mortalidade infantil, menores valores de esperança de vida ao nascer, maiores índices de mortalidade de jovens e maiores proporções de mortalidade de gestantes. (IBGE, 2007, p.182)

Percebe-se, então, na situação do Brasil, que a relação entre menos e mais favorecidos se apresenta fortemente marcada pelos recortes de raça/cor e gênero. Ao longo de sua trajetória, Milton Santos analisou e problematizou a constituição do meio ambiente humano, utilizando-se da categoria espaço para denunciar a divisão e a segregação de pessoas, sobretudo em “países subdesenvolvidos”. Hoje, mesmo considerando o termo em destaque inadequado para se falar de Brasil e de tantos outros países que ainda sofrem as mazelas da colonialidade, é possível perceber a atualidade no pensamento do autor para discutir acesso à cidade e uma série de direitos aí imbricados.

O que justifica este estudo é a compreensão de que as Políticas Públicas destinadas às mulheres, em especial as de cor e baixa renda, não atendem de forma ampla e satisfatória a esta parcela da população, sobretudo, quando se trata da Política de Mobilidade Urbana cujo objetivo precípua é permitir acesso ao espaço público e os bens e serviços dispostos nos territórios, espaço este que ora constitui-se como um lugar de poder negado às mulheres.

A política de Mobilidade Urbana deve ser coerente com os artigos arts. 21, inciso XX, e 182, da Constituição Federal (1988), que versam sobre o desenvolvimento urbano e uso democrático, universal, sustentável do ambiente

urbano, que considerando o conceito multifatorial de saúde, poderá indicar caminhos para futuras melhorias no acesso aos serviços e direitos essenciais de que tratam esta Constituição.

Ainda de acordo com a fonte a política de mobilidade urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, que tem com objeto a integração dos deslocamentos de pessoas e bens, devendo contribuir o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana. No entanto, ainda que se considerem as (nem tão) recentes mudanças advindas do uso do Metrô de Salvador<sup>6</sup> e a sua suposta integração, as dificuldades de acesso a transportes seguros, confortáveis, financeiramente acessíveis, verdadeiramente integrados e que considerem as perspectivas de gênero ainda são uma reivindicação dos movimentos de mulheres negras.

Aliado a isto, durante a Pandemia agravou-se definitivamente a crise dos transportes públicos em Salvador, eviscerando uma gestão pautada no atraso, baixa qualidade, escassez de tecnologia e o fracasso de um modelo de financiamento excessivamente caro e exclusivamente focado nas usuárias do sistema.

Uma possível explicação para esta deficiência, está nas matrizes racistas e sexistas que fundaram este País que também se expressa na forma de construir as agendas e executar as políticas, bem como, de se ordenar a cidade: De que forma e para quem deve acessá-la em sua integralidade? Destaca-se aqui as palavras de Luiza Bairros, socióloga e ex-ministra da Secretaria de Política de Promoção da

---

6 O Metrô de Salvador este ano fez 5 anos de inaugurado e hoje ainda funciona com ineficiente integração a outros modais e ainda se encontra distante de ser acessível à maior parte da população que necessita de transporte público na capital baiana. O metrô de Salvador começou a ser construído no ano 2000 e deveria ter ficado pronto após três anos. No entanto, capítulos e capítulos mais tarde, considerados as históricas disputas políticas e econômicas pelo “filão” dos transportes públicos, concessões antigas, suspeitas de monopólios e muita desassistência à população, foi inaugurado após 14 anos, de alguma forma promovida pelos ajustes para a Copa que seria realizada no País, com subsídios liberados pelo governo Dilma Rousseff, primeira mulher e única mulher a presidir o País. A Linha 1 (Estação Lapa-Estação Pirajá) foi projetada para ter 12 quilômetros, ligando o Centro de Salvador ao bairro de Pirajá, mas, iniciou seus funcionamentos com a chamada “Operação Assistida”, que marcou a inauguração da primeira etapa da Linha 1, que passava pelas estações: Lapa, Campo da Pólvora, Brotas e Acesso Norte. Na época, estava evidente que o principal destino era mesmo o Estádio da Fonte Nova, que por lobby comercial se viu obrigado a aceitar a alcunha de ARENA para atender ao público futebolista internacional, muito mais que as mulheres trabalhadoras em suas necessidades de locomoção efetivas e diárias. As más línguas diziam que o metro de Salvador ligada nada a lugar nenhum, mas não era bem esta a verdade Hoje o Metrô sob concessão da empresa CCR tem a segunda linha (Linha 2) que liga corre em direção ao Aeroporto, enquanto que o trem do subúrbio, companheiro tenaz das trabalhadoras negras suburbanas, sofre com o “tiro de misericórdia” que os retirou dos trilhos por obsolescência e não funcionalidade.

Igualdade Racial (SEPPIR), no Dossiê Violência Contra as Mulheres do Instituto Patrícia Galvão (2016, p.3)

O racismo e o sexismo influenciaram as relações que determinaram a sociedade brasileira no seu momento fundador. Isso está no DNA de nossa sociedade, é estruturante. E hoje, mesmo considerando tudo o que já mudou em relação ao que consideramos violência, não há como discutir violência contra as mulheres sem discutir racismo e sexismo no Brasil.

A violência contra as mulheres possui facetas poucos visíveis e que podem se expressar numa Política de Mobilidade que prioriza o automóvel e que, por isto mesmo, exclui uma parcela significativa das mulheres de baixa renda. Por exemplo: De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2009), aproximadamente 20% da população das grandes cidades é detentora dos meios privados de transporte e ocupa 80% das vias públicas impactando em toda a geografia da cidade a partir deste paradigma. Como falar de mobilidade acessível para mulheres negras trabalhadoras de baixa renda que exercem sozinhas o seu próprio sustento, quando não de toda a sua família, sobretudo num contexto pandêmico?

Uma segunda justificativa é o entendimento de que é fundamental, enquanto psicóloga de trânsito, profissional de saúde que estuda sua relação com a mobilidade, atentar, entender e discutir acerca do racismo, sexismo e as desigualdades sociais sob os quais a sociedade brasileira está assentada e as relações de poder que estruturam e reverberam nas agendas políticas a serem priorizadas e que conseqüentemente podem impactar a saúde das mulheres negras, considerando o recorte já destacado.

Neste sentido, a fim de contribuir com as produções no âmbito da Psicologia em sua atuação junto às Políticas Públicas e buscando refletir formas que possibilitem a diminuição das iniquidades na atenção a esta população, a produção de conhecimento sobre estes campos de relevante impacto na vida desta população, se faz necessária e carece da curiosidade científica que o objeto merece.

Antonia Garcia (2009), ao pesquisar a desigualdade racial e de gênero e segregação urbana, demonstra a relação entre acesso a meios de transportes e desigualdade sócio - racial, demonstrando como a opção pela política de mobilidade urbana que privilegia o automóvel vulnerabiliza ainda mais determinados setores da população.

Em *Gênero, angústia e aflição*, Maluf e colaboradores (2010) aborda a questão da medicalização das mulheres pobres em razão das “doenças dos nervos”. É sabido que em contextos de carências materiais diversas e eventual desatenção do Estado pode haver impactos importantes à saúde.

Almeida Filho e Santana em 1986 já discutiam a relações entre o espaço social urbano e a saúde mental, apontando a densidade demográfica e “certos determinantes socioeconômicos” como dos principais fatores diretamente associados ao estado de saúde das populações urbanas. Evidenciando assim a importância da questão para a Saúde Coletiva.

A ciência demográfica ao longo dos anos tem buscado explicar a relação recíproca entre tempo histórico, desenvolvimento e comportamento populacional, sendo um ótimo aliado da saúde pública (OPAS, 2009). É importante que possam também significar em termos práticos e objetivos planejamento e priorização de ações para as populações mais afetadas pelos agravos em razão de importantes determinantes sociais.

Buss e Pellegrine Filho (2007) fazem uma busca sobre as definições de Determinantes Sociais da Saúde (DSS). Eles tratam de apresentar diversos autores para ilustrar diversas construções e a imensa gama de elementos que compõem estes DSS. Em suma dizem respeito às condições de vida e trabalho a que estão submetidos os indivíduos e os grupos populacionais e como interagem com suas condições de saúde. Mas, para fins desta discussão será considerada a definição que segundo eles é apresentada pela Comissão Nacional sobre os Determinantes Sociais da Saúde (CNDSS), como “os fatores sociais, econômicos, culturais, étnicos/raciais, psicológicos e comportamentais que influenciam a ocorrência de problemas de saúde e seus fatores de risco na população” (p.78)

Sendo assim, este estudo buscou articular os determinantes sociais e as interseccionalidades observadas à luz dos Estudos de Gênero e Feminismos e como tais relações de poder são traduzidas nas Políticas Públicas, sobretudo, na Política de Mobilidade cuja prioridade é o direito a cidade.

A geógrafa baiana Antônia Garcia (2009) influenciada pelos estudos da geografia feminista ou de gênero que apontam desde a década de 70, denuncia em sua obra<sup>7</sup> que vivemos em cidades segregadas, planejadas para desarticular,

---

7 A geógrafa traz em suas obras reiteradas discussões sobre espaço como privilégio e as marcas históricas deste na forma segregacionista como se fundaram os centros urbanos brasileiros,

antidemocráticas na sua organização socioespacial, por desperceber importantes marcadores sociais de gênero, raça, classes, capacidade física, dentre outros, em suas peculiaridades e necessidades.

Esta suposta “despercepção” tem seu fundamento na crítica que David Harvey (2012), sobre o fato das cidades serem feitas para expansão do capital e não necessariamente para as pessoas que aí vivem. Argumento com o qual coaduno, diante das observações da realidade para uma parcela significativa da população que anda a pé ou de ônibus: as mulheres.

Partindo deste ponto de vista, os nossos desafios contemporâneos, não são tão atuais assim, mas são sumamente urgentes. Destarte, o objetivo geral deste trabalho foi compreender em que medida a atual Política de Mobilidade Urbana no Brasil, especialmente em Salvador, impactou na saúde mental de mulheres negras trabalhadoras de baixa renda, que durante a pandemia da covid-19 não puderam ficar em isolamento, pois, desenvolveram seus trabalhos formal ou informalmente, distantes de seus domicílios. Neste caminho nebuloso, mas também (por isto) inédito, busquei:

- Identificar as condições de mobilidade para um grupo de mulheres negras de baixa renda que permaneceram trabalhando durante a pandemia da Covid-19 em Salvador;

- Analisar a percepção e vivências destas mulheres acerca das suas condições de mobilidade urbana;

- Mapear nas narrativas de mulheres negras trabalhadoras de baixa renda, suas opiniões sobre como a mobilidade urbana contribui para saúde mental em tempo de pandemia;

- Refletir sobre mobilidade socialmente acessível e o direito das mulheres a cidade.

## 1.2 PLANOS DE VIAGEM – A METODOLOGIA DO ESTUDO

O feminismo ama outra ciência: a ciência e a política da interpretação, da tradução, do gaguejar e do parcialmente compreendido. O feminismo tem a ver com as ciências dos sujeitos múltiplos com (pelo menos) visão dupla. O

---

analisando as mais antigas capitais do País: Salvador e Rio de Janeiro. Importante destacar que tanto ela, quanto outras geógrafas feministas latino-americanas se influenciaram grandemente pelos estudos de Milton Santos sobre segregação Sócio espacial, ampliando o debate necessário sobre este refugio espacial às mulheres, bem como aos demais grupos socialmente minoritários.

feminismo tem a ver com uma visão crítica, conseqüente com um posicionamento crítico num espaço social não homogêneo e marcado pelo gênero. A "tradução é sempre interpretativa, crítica e parcial" (HARAWAY *apud* WILLIANS, 2018, p. 07)

Ao escrever busco inspiração nas vozes fortes e emocionadas de Miriam Makeba, Nina Simone, Concha Buíka, Elza Soares e outras “mulheres do fim do mundo”. Elas doam suas vozes as mulheres retintas cantando as vivências das nossas irmãs. No Brasil, país marcadamente racista e patriarcal, estas vivências encontram-se intimamente ligadas as dores da solidão, as agruras da pobreza, mas também a uma história de resistência e insistência criativa. Fica tácito a indissociabilidade entre posicionamento político, arte, epistemologia e a própria escolha metodológica presente em qualquer peça acadêmica. É como diz Patrícia Willians no fragmento de texto acima em que cita Donna Haraway.

As epistemologias feministas expõem contundentemente a discrepância que existe na ciência e no pensamento clássico de que criticidade se promove de forma hermética. Ao contrário, ao desvelar a possibilidade de integrar as experiências, potências e construções das/nas diversidades humanas, também engendramos caminhos para a descolonização dos saberes. Sobretudo no campo da ciência psicológica, teremos uma visão mais ampla acerca da existência humana e visibilizando histórica e convenientemente os grupos invisibilizados, como as mulheres negras que exercem a maternidade solo e suas “necessidades invisíveis”, incluindo os determinantes socioeconômicos em saúde mental, tão importantes no debate sobre as contribuições das ciências Psicológicas, conforme perspectiva dos estudos em Psicologia Política por Ilana Mountain (2017):

As perspectivas críticas consideram e incorporam as relações de poder em sua análise, dessa maneira, nos estudos críticos da epistemologia, as concepções psicológicas tradicionais são analisadas e argumentos universalistas e deterministas do conhecimento são colocados em questão. Os estudos feministas, pós-coloniais e decoloniais, marxistas, foucaultianos, psicanalíticos frequentemente apontam grupos que tradicionalmente foram e continuam sendo excluídos das pesquisas e da produção do conhecimento científico, e, no caso, do campo da psicologia estes grupos excluídos foram vistos muitas vezes como ‘anormais’, patológicos e inferiorizados. (MOUNTIAN, 2017, p.456)

Quero beber um pouco nesta fonte rica e que me deixa entusiasmada e poder escrever de forma sensível sobre a sensibilidade e o poder tão alheio e tão partilhado quanto a vivência de mulheres. Para tanto, buscarei uma forma de escrever que nos represente dentro das nossas emoções entrecruzadas. Fui

apresentada a uma certa Metodologia do coração, que é descrita por Heather Carver assim:

Meu coração começou a acelerar rapidamente. Uma metodologia do coração traz mente, corpo e alma, não apenas na experiência, mas no escrevendo sobre essa experiência. É uma metodologia que abraça a realidade de nossos corpos de atuação quando conduzimos nossa pesquisa e nos expressamos o que aprendemos. Péliss adota o método de *auto-nography* um passo adiante, escrevendo sobre a relação do eu com vida cotidiana, particularmente a vida acadêmica cotidiana, uma vida que é freqüentemente não examinado na bolsa de estudos. Seu trabalho reconhece que escrever uma auto / etnografia é em si um ato de *performance*. (2007, p.5)

As epistemologias feministas se inscrevem em e para um campo multidisciplinar. Uma das suas mais ilustres conquistas ético-política-acadêmica é fazer-se frente de resistência ao positivismo androcêntrico da ciência tradicional, cujo “epistemicídio” é uma das marcas trazidas no debate atual sobre as vigências do racismo e da colonialidade, mas também do patriarcado nas produções científicas, com outra importante defesa que é a da Pluralidade Metodológica x Ciências Psicológicas. Este é um debate que tem se aproximado de forma muito significativa das Ciências Psicológicas, trazendo inúmeras contribuições ao campo, vez que lança sobre grupos historicamente ocultados e suas experiências de violências naturalizadas, bem como a diversidade de fenômenos antes rechaçados e seus impactos na saúde mental, aqui considerado como bem viver e qualidade de vida. De acordo com Navaz e Silvia Koller (2017):

As metodologias feministas são descritas na literatura (BRUSCHINI, 1992; CHRISLER & SMITH, 2004; DIAS, 1992; MCHUGH & COSGROVE, 2004; NEVES & NOGUEIRA, 2003) como instrumentos ou estratégias de mudança social que refletem perspectivas de diferentes epistemologias. A complexidade da investigação feminista envolve a preocupação com todo o processo de condução da investigação. As preocupações comuns das diversas epistemologias e metodologias iniciam com a escolha do delineamento a ser utilizado na pesquisa, uma vez que diferentes métodos conduzem a diferentes resultados. Os pressupostos epistemológicos, ontológicos e éticos implícitos nos delineamentos de pesquisa têm implicações políticas, podendo estar a serviço de interesses diversos. As metodologias feministas assumem o caráter intrínseco das abordagens críticas (GUBA & LINCOLN, 1994), tendo como objetivo comum a mudança social, o resgate da experiência feminina, o uso de análises e de linguagens não sexistas (EICHLER, 1988) e o empoderamento dos grupos oprimidos, em especial das mulheres. (NARVAZ; KOLLER, 2006, p. 651)

Então, reitero, trata-se antes de tudo de uma pesquisa Feminista, bibliográfica, na qual, artigos científicos, de revistas de jornais, bem como seminários virtuais, livros dentre outros, foram usados para construir o arcabouço teórico que pudesse evidenciar a relação possível, embora pouco estudada acerca

dos impactos da política de mobilidade na saúde mental da população, mobilidade feminina/feminista, referências sobre as experiências vividas por mulheres negras, especialmente, durante o período da Pandemia. Também é uma pesquisa empírica. A escolha metodológica pela abordagem qualitativa se dá, considerando o que Maria Cecília Minayo (2010, p. 21) refere tratar daquela “que trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes” e neste sentido poderá dar maior possibilidade de analisar a percepção destas mulheres acerca das suas condições de mobilidade, como esta política essencial impacta suas vidas em tempos de pandemia e quais os principais sentimentos envolvidos nesta relação.

O delineamento desta pesquisa se deu como uma Pesquisa Narrativa, no qual a produção de dados se dá através do recurso da EN – Entrevistas Narrativas.

As entrevistas narrativas se caracterizam como ferramentas não estruturadas ou semi estruturada, visando a profundidade, de aspectos específicos, a partir das quais emergem histórias de vida, tanto do entrevistado como as entrecruzadas no contexto situacional. (MUYLAERT *et al*, 2019)

Para Neiva Furlin (2105) a entrevista narrativa se traduz em uma ferramenta importante dentro da metodologia de pesquisa feminista, vez que possibilita o aparecimento do sujeito, neste caso, das nossas sujeitas de pesquisa, demarcando que as experiências humanas são também históricas, socialmente situadas, racialmente localizadas e generizadas, além de ocorrerem em relação ao espaço/ambiente.

Neste sentido este instrumento metodológico também é uma forma de possibilitar o aparecimento de vozes que foram historicamente silenciadas, fazendo deste texto o palco no qual elas cantarão por si mesmas as suas narrativas de vida e seus sentimentos as suas próprias *HERSTORIAS*. De acordo com Margareth Archer (*apud* FURLIN, 2019):

Dar ‘voz’ às pessoas também nos dá melhores explicações sobre o que elas realmente fazem, substituindo generalizações empiricistas. Inversamente, quando se permite aos agentes avaliarem reflexivamente seus contextos sociais objetivos, em termos de suas preocupações pessoais, e decidir sobre o curso de sua ação social adequadamente, restabelece-se o agente ativo para a sociologia. Isso porque, as pessoas lutam por algum controle sobre o curso de suas próprias vidas e traçam seu caminho ativamente através do mundo, em vez de serem receptores passivos de pressões sociais. (ARCHER *apud* FURLIN, 2015, p. 919)

A autora também chama atenção para a intersubjetividade neste processo de pesquisa em que, através da valorização das narrativas não convencionais se encontram os sujeitos da pesquisa e sujeitos do conhecimento, dando a esta, o caráter de fazer esta pesquisadora reconhecer-se na compartilhada vivência de mulheres negras e sua dificuldade e invisibilidades. Trata-se também, neste caminho de enredamento de subjetividades evidenciar o compromisso ético político da Psicologia brasileira e latino-americana, em seu percurso de descolonização necessário a compreensão dos fenômenos sócio-históricos compartilhados coletivamente e como tais vivências se expressam na subjetividade.

A análise de elementos das entrevistas se deu através da reflexão de conteúdos presentes comparando com outras pesquisas recentes sobre mobilidade feminina, a luz da determinação social e econômica da Saúde mental e também da Psicologia ambiental<sup>8</sup>, já que este é um objeto inédito para a Psicologia de Trânsito. Será nesta passada, então que, contaremos, eu e as flores do asfalto participantes um pouco mais das histórias de mulheres vivendo os desafios da cidade de Salvador.

### 1.3 SOBRE O CAMPO...

No início de 2020, O periódico Correio Brasiliense, em sua versão *online*, publicou um artigo denominado *Mulheres são responsáveis pela renda familiar em quase metade das casas*, no qual os autores fazem referência ao levantamento da consultoria IDados, realizado em 2019, com base nos números do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), revelando que 34,4 milhões de mulheres foram responsáveis pelo lar naquele ano, sendo que 32% destas eram solteiras com filho.

A Revista Pesquisa Fapesp (2018), em artigo denominado Novos arranjos nos lares brasileiros, faz uma apresentação da premiada obra *Mudanças nas famílias brasileiras (1976-2012): Uma perspectiva de classe e gênero*, da pesquisadora Nathalie Reis Itabora, apresentando como ocorreu, ao longo do tempo a colocação de mulheres em novos campos de trabalho, construção de autonomia econômica ao longo de 40 anos, explicando as transformações sociais, econômicas e políticas que promoveram diminuição na taxa de fecundidade feminina, fizeram

---

8 De acordo com HartmtGunther (2016), a psicologia ambiental estuda a relação entre *comportamento humanos e espaço*, considerando haver entre ambos uma *relação recíproca* de interdependência e bidirecionalidade de impacto entre si (p.21).

muitas mulheres assumirem a posição de pessoas de referência na família, analisando os incontestes desafios também..

Algo marcado no texto também foi a constatação de um fenômeno que ocorre no País e forma crescente: “lares chefiados por mulheres aumentou 67% entre 2004 e 2014 no país, segundo dados do IBGE. A concentração de mulheres chefes de família tende a ser mais acentuada nas camadas mais pobres, já que a própria pobreza as conduz ao mercado de trabalho” (2018, p 88). Se é verdade que mulheres das classes mais abastadas puderam ascender a uma certa autonomia econômica, é verdade também a vida das trabalhadoras de baixa renda, não ficou mais fácil.

Aliado a isto, existe o fato de que Pesquisa realizada em Agosto de 2020, pela UNICEF/Ibope sobre Impactos primários e secundários da COVID19 em Crianças e adolescentes, divulga que mais da metade da população (55%) teve decréscimo na sua renda familiar durante o período da pandemia e que esta proporção chega a 63% entre os que residem com crianças ou adolescentes de 0 a 17 anos. Considerando o perfil característico das famílias brasileiras, monoparentais e chefiadas por mulheres, pode-se inferir que a pandemia fez crescer sobre muitas mulheres trabalhadoras o peso da crise sanitária na economia.

Já o estudo *O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade* realizado pelo @ITDP (2018) mostrou que na cidade de Recife as mulheres negras e mães de família são as que mais sofrem com a “imobilidade da cidade”. É sabido, no entanto, que a situação de mulheres como estas é similar em todo o País, dada a sua dependência do transporte público e a sua histórica ineficiência. Para se locomover durante a execução das diversas tarefas, incluindo todas as exigências de cuidado social, se vêem vulneráveis à baixíssima qualidade dos serviços, aos seus altos custos, aos riscos ambientais relacionados a infra estrutura e a sensação de insegurança, tão conhecida entre nós mulheres, que só se ampliou, em contexto de pandemia.

Como se vê, encontrar mulheres negras, trabalhadoras de baixa renda, muitas das quais, únicas responsáveis pelo sustento de suas famílias, em idade produtiva, maiores de 20, até 45 anos para serem protagonistas deste estudo, não foi uma tarefa exatamente difícil, pois elas estão em todos os lugares, em especial, na cidade D’Oxum!

Participaram voluntariamente deste estudo, cinco mulheres moradoras da cidade Salvador, cujo perfil demonstrava as características supracitadas. O acesso a estas mulheres se deu por rede próxima, mulheres indicando mulheres, quer seja pela proximidade geográfica e/ou afinidades pessoais, laborais e políticas, residentes de bairros diversos

As participantes foram acessadas usando a técnica da Amostragem em Bola de Neve ou *Snowball*, uma técnica utilizada em pesquisa social e freqüentemente valorizada em investigações feministas pela sua própria característica de execução valorizando as redes de afeto, apoio e proteção que as mulheres desenvolvem em suas lidas diárias. Esta técnica é traduzida por Juliana Vinuto (2014) assim:

A execução da amostragem em bola de neve se constrói da seguinte maneira: para o pontapé inicial, lança-se mão de documentos e/ou informantes-chaves, nomeados como sementes, a fim de localizar algumas pessoas com o perfil necessário para a pesquisa, dentro da população geral. Isso acontece porque uma amostra probabilística inicial é impossível ou impraticável, e assim as sementes ajudam o pesquisador a iniciar seus contatos e a tatear o grupo a ser pesquisado. Em seguida, solicita-se que as pessoas indicadas pelas sementes indiquem novos contatos com as características desejadas, a partir de sua própria rede pessoal, e assim sucessivamente e, dessa forma, o quadro de amostragem pode crescer a cada entrevista, caso seja do interesse do pesquisador. (p.203)

Neste caso tanto as *informantes-chave*, quanto as *sementes* foram mulheres que permaneceram e permanecem trabalhando durante a pandemia, muitas delas chefas de família e sem acesso ao calendário de vacinação oficial – considerando que as entrevistas foram feitas durante os meses de Agosto a Setembro período em que a vacinação contra a covid-19 estava em vigor.

Como já posto, realizou-se entrevistas Narrativas, guiada por algumas perguntas pré-delimitadas, como forma de chegar a suas histórias de vida, impressões, opiniões sobre o serviço e, até possíveis mitigações ou estratégias de enfrentamento desenvolvidas diante da experiência diária e aparentemente simples de acessar ao transporte público, sobretudo, na pandemia da COVID19, e percebendo como este uso impacta na saúde mental.

A presente pesquisa não foi submetida ao Conselho Nacional de Ética, por tratar-se de pesquisa similar à de opinião, nos quais os possíveis riscos relacionados foram avaliados como não perturbadores da sua saúde, dignidade ou bem-estar.

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana, na forma definida nesta Resolução.

Parágrafo único. Não serão registradas nem avaliadas pelo sistema CEP/CONEP:

I – pesquisa de opinião pública com participantes não identificados; [...]

VII - pesquisa que objetiva o aprofundamento teórico de situações que emergem espontânea e contingencialmente na prática profissional, desde que não revelem dados que possam identificar o sujeito; (BRASIL, 2016, p.44)

As participantes predispuseram-se voluntariamente as entrevistas, entendendo que suas vozes em narrativas do cotidiano constituem-se em uma avaliação do funcionamento do serviço de transportes, previsto pela Política de Mobilidade, e que podem se destinar a subsidiar as melhorias necessárias à sua gestão e oferta frente ao público que dela mais necessita: majoritariamente mulheres negras de baixa renda.

Para seguir normativas de pesquisas com seres humanos, bem como o respeito e cuidado com elas, lhes foi informado acerca da não obrigatoriedade da permanência, da preservação da autonomia, das informações, bem como as motivações do estudo, que lhe foi dado conhecimento através do termo de consentimento livre e esclarecido, lido e assinado (ver modelo em Anexo). (Resolução CNS nº 466/2012)

Válido lembrar que uma das principais justificativas que impulsionaram este estudo foi a minha atuação há mais de 15 anos como Psicóloga de Trânsito e o fato de ser uma das integrantes fundadoras do Observatório da Mobilidade de Salvador<sup>9</sup>, exercício profissional e interesse social, que me levaram a desejar aprofundar teoricamente lacunas observadas em relação a mobilidade feminina, no intuito contribuir para melhoria da vida desta parcela da população a partir de suas percepções e opiniões sobre a qualidade do serviço e seus impactos.

Relembro também das minhas próprias características pessoais, sendo eu mesma uma mulher negra com oportunidade e acesso que me permitiram chegar até aqui com a obrigação ética e pessoal de operacionalizar o conceito de *outsider within*, tão sensivelmente percebido e definido por Patrícia Hill Collins (2016). Assim ela nos convoca, a nós pesquisadoras negras, a esta rede necessária de mulheres aprendendo, ensinando, traduzindo(se) mutuamente e buscando expressar o que outras irmãs desejam falar através de nós na construção de uma intelectualidade

---

9 ObMobSSA é um coletivo formado por militantes, ativistas, pesquisadoras e pesquisadores dos mais diversos temas relacionados à mobilidade urbana, no intuito de promover acessibilidade e acesso democrático à cidade. <https://www.obmobsalvador.org/>

feminista negra e sua indissociabilidade da expressão ancestral, política, social, geográfica, etc.

Por isto mesmo, observei cuidadosamente os pressupostos acerca da ética em pesquisa, envolvendo pessoas. Para tanto, os protocolos de cuidado e os princípios da eticidade em pesquisa foram firmemente executados observando:

- III.1... a) respeito ao participante da pesquisa em sua dignidade e autonomia, reconhecendo sua vulnerabilidade, assegurando sua vontade de contribuir e permanecer, ou não, na pesquisa, por intermédio de manifestação expressa, livre e esclarecida;
- b) ponderação entre riscos e benefícios, tanto conhecidos como potenciais, individuais ou coletivos, comprometendo-se com o máximo de benefícios e o mínimo de danos e riscos;
- c) garantia de que danos previsíveis serão evitados; e
- d) relevância social da pesquisa, o que garante a igual consideração dos interesses envolvidos, não perdendo o sentido de sua destinação sócio-humanitária. (BRASIL, 2012, p.3)

Por fim, sendo Psicóloga, com formação também na área clínica estive atenta, disponível e acessível as possíveis necessidades de intervenção técnica durante todo o percurso por nós imbuído.

Como percurso de Ônibus urbano, este estudo divide-se em paradas obrigatória que permitem aprofundar na viagem que precisamos fazer para descobrir as violências naturalizadas nas paisagens óbvias da cidade. O primeiro capítulo parada é APRESENTAÇÃO – MEMORIAL: PERCURSOS E PERCALÇOS DE UM MESTRADO EM MEIO AO LUTO, no qual apresentei o itinerário da pesquisa e o que motivou a sua realização para que seja confortável o restante da viagem.

CAMINHOS DE LUTA: DIÁLOGOS ENTRE A PSICOLOGIA, O PENSAMENTO FEMINISTA NEGRO E OS DÉBITOS COM A SAÚDE MENTAL DE MULHERES NEGRAS NO BRASIL DE HOJE – é a nossa segunda parada, incrivelmente necessária no resgate da intelectualidade das mulheres negras nos Estados Unidos e no Brasil, passando pela importância do direito a saúde como pauta de luta do movimento de mulheres negras que precisa ser incorporado pela psicologia.

“BATE PALMA 3 VEZES, PEDE LICENÇA E VAI!” - PASSANDO PELA ENCRUZILHADA DOS DETERMINANTES SOCIAIS, ECONÔMICOS E POLÍTICOS EM BUSCA DA “FELICIDADE”. A terceira parada traz um panorama sobre determinantes sociais e econômicos em saúde, tendo em vista os graves impactos do racismo e do sexismo na saúde mental, internacionalizando com transportes.

Aqui também trato da urgência utilizar gênero e interseccionalidades como um recurso de análise e de operacionalização necessário.

PERAÊÊÊÊÊ, MOTÔ, SEGURA ESSE BUZU!– UMA CRONICA SOBRE PANDEMIA, MULHERES TRABALHADORAS E O TRANSPORTE CONQUISTADO DIARIAMENTE À UNHA NA CIDADE DO SALVADOR. Nesta parada fica em evidencia a Política de Mobilidade Urbana brasileira, seu histórico racista, sexista, classista e a segregação socioespacial e a exacerbação das fragilidades durante a pandemia.

DESCALÇAS NO ASFALTO QUENTE: MULHERES CONTAM SUAS HISTÓRIAS DE (I)MOBILIDADE NA CIDADE DO SALVADOR. Nesta parada as narrativas das mulheres-flores sobre o cotidiano de violências imbricadas, escondidas sob o véu naturalizador das dificuldades com o transporte coletivo. Trata-se de um capítulo de análise e apresentação de dados.

“ENTRE EM BECO SAI DE BECO HÁ UM RECURSO MADALENA”:  
“CONSIDERAÇÕES INICIAIS” SOBRE A (I)MOBILIDADE FEMININA E AS INVISÍVEIS NECESSIDADES será nossa parada final, mas também inicial, visto que este buzu circular. Aqui é possível concluir algo que carece de ser resolvido. Então apresento-lhes achados, perspectivas futuras e atuais sobre a temática da saúde mental e mobilidade feminina.

## **2 CAMINHOS DE LUTA: DIÁLOGOS ENTRE A PSICOLOGIA, O PENSAMENTO FEMINISTA NEGRO E OS DÉBITOS COM A SAÚDE MENTAL DE MULHERES NEGRAS NO BRASIL DE HOJE.**

Iniciarei este longo caminho, convocando-lhe à leitura desta paisagem árida ainda que fértil como a caatinga nordestina, cujo objetivo inicial é de visibilizar a história do movimento feminista negro no Brasil e nos Estados Unidos da América observando suas contribuições no combate ao racismo e outras formas de opressão no Brasil, apontando para a necessidade de se pensar uma psicologia mais conectada com os impactos do racismo na saúde mental das mulheres negras brasileiras.

A organização e as lutas das mulheres negras no interior do movimento feminista e a percepção de suas especificidades, trazem à tona a necessidade de compreender as idiosincrasias presentes nas vivências das mulheres negras, invisibilizadas desde o modo hegemônico “universal” de tratamento, vez que no modelo universal de mulher, reforçado pelo movimento feminista hegemônico, mulheres negras não existem.

A história do feminismo negro, a julgar pela sua importância, ainda carece ser estudada e divulgada de forma a fazer jus, tanto a presença das mulheres negras nas histórias de resistência deste País, quanto as contribuições que seguem a uma produção intelectual contra hegemônica.

Evidentemente que, em se tratando do Brasil e da América Latina, pode-se dizer que seguimos com uma dívida histórica com mulheres negras na história do Brasil a frente de levantes de importância pra todas e todos nós, desde o tempo das lutas abolicionistas e da colônia. Ainda que não seja possível em termos conceituais falar de Movimento Social, mulheres como Maria Felipa, Luísa Maihm, Teresa de Benguela, Alqualtune e Dandara, estiveram à frente de movimentos de libertação e são referências importantes das lutas dos movimentos de mulheres negras ainda hoje, porque elas também representam a luta pela visibilidade, pela descolonização e contra a reificação da figura da mulher negra num País como o nosso, de forte constituição racista, patriarcal, misógino e reiteradas vezes colonizado.

Neste capítulo, andarei seguindo os passos de mulheres que lutaram, buscando apresentar e agregar estudos das teorias sobre o pensamento feminista

negro e latino-americano e alguns estudos sobre saúde mental e racismo. Eles têm a sua relevância e limitação, suplantadas as barreiras na escassez de produções sobre a temática saúde mental de mulheres negras.

Estas serão as bases teóricas e metodológicas sobre as quais se desenvolve este capítulo que bebe também em fontes de narrativas orais, recursos de vídeos, entrevistas, etc., produzidos pelos Movimentos em prol da saúde das mulheres, devido às peculiaridades do método já problematizado e definido por Hubbard (1993) assim:

A pesquisa feminista leva em consideração a posição social dos pesquisadores e examina de que forma essa posição afeta sua interação com o objeto pesquisado. Sublinha a dialética influência recíproca da subjetividade e da objetividade. Mas as cientistas feministas precisam ir além disso e reconhecer os saberes que as mulheres produziram ao longo do tempo, cultivando e preparando alimentos, cuidando de crianças e de enfermos de todas as idades, de modo que as contribuições “domésticas” das mulheres sejam valorizadas como parte de nosso conhecimento a respeito da natureza. (1993, p. 35)

## 2.1 FEMINISTAS NEGRAS DO NORTE

Em âmbito mundial, o movimento Feminista Negro tem sua explosão na década de 60, nos EUA com as afro-americanas fazendo frente as questões da invisibilidade de gênero, dentro do movimento pelos direitos civis e a invisibilidade de raça dentro do movimento feminista, trazendo à tona a forma como estes dois marcadores sociais também são atravessados por questões de classe social, que potencializam os efeitos destas formas de opressão.

Uma presença feminista Negra se há desenvolvido mais claramente em conexão com a segunda onda do movimento da mulher anglo-americana que começou pelos últimos anos dos '60. As Negras, outras terceiro-mundistas e trabalhadoras se comprometeram ao movimento feminista desde seus princípios, mas as forças reacionárias exteriores tanto como o racismo e elitismo dentro do mesmo movimento serviram para obscurecer nossa participação. Em 1973 as feministas Negras, principalmente as radicadas em Nova Iorque, sentiram a necessidade de formar um grupo feminista Negro separado. Este veio a ser a Organização Nacional Feminista Negra (The National Black Feminist Organization – NBFO). (COLETIVA DO RIO COMBAHEE RIVER, 2012 p.2)

No entanto, é importante observar como a história das mulheres negras foi invisibilizada também pelo movimento feminista europeu quando este requer para si a história de um movimento que ocorre supostamente em ondas, centrado na vida e necessidades das mulheres brancas europeias e cuja questão racial e a de mulheres não brancas parecia não existir.

Mercedes Velasco (2012), ao discorrer sobre a história do feminismo negro nos Estados Unidos demonstra como o discurso racista dentro do movimento sufragista, esteve presente na disputa política e faz jus à história de mulheres negras que precederam as ebulições da década de 60, marcadamente nas lutas abolicionistas.

De acordo com a autora,

El movimiento feminista negro surgió en la confluencia (y tensión) entre dos movimientos, el abolicionismo y el sufragismo, en una difícil intersección. Aun teniendo una presencia relevante en ambos, la combinación de racismo y sexismo terminó excluyendo a las mujeres negras de los dos. (VELASCO, 2012, p. 27).

Para as feministas afro-americanas o feminismo negro contemporâneo é um “reflorescimento de incontáveis gerações de sacrifício pessoal, militância e trabalho por parte de nossas mães e irmãs”, sendo assim se trata de um percurso da *herstory*<sup>10</sup> destas ancestrais.

Ao falar sobre as pioneiras do movimento negro estadunidense ela traz exemplos de mulheres que se fizeram vozes destacadas em meio a tantas outras que lutavam pelo direito de existir como seres humanos num contexto escravista, com atenção para Ida Wells e Sojourner Truth, mulheres que quer seja com contribuições teóricas, quer seja, pela coragem e assertividade no uso da oralidade, foram responsáveis pelo que se poderia chamar de as bases do pensamento feminista negro: “clara alianza entre La reflexión teórica y las estrategias de movilización” (VELASCO, 2012, p. 28).

Resgatar as personagens importantes destas *herstorias* traz as contribuições de mulheres de fora da academia, como Sojourner Truth, para o que viria a ser alguns dos pilares da epistemologia do pensamento feminista negro, inclusive com a tomada dos espaços acadêmicos. Com ênfase para seu famoso discurso no qual destaca a incapacidade da categoria hegemônica *mulher* compreender a multiplicidade de mulheres e suas vivências de opressão baseadas na cor de sua pele.

---

10 June Sochen destaca “el androcentrismo de la disciplina historica a traves de la descomposicion de history: his- (sudeel) estory (historia): historia del varon, tal y como denunciaron las feministas de los anos sesenta y setenta. Historia de la mujer, como forma de reclamar una narrativa propia y exigir que la historia de las mujeres fuera incluida en la Historia oficial” (VELASCO, 2012, p. 210-211).

Sojourner Truth, uma mulher analfabeta, também afirma deste modo a oralidade do relato como uma ferramenta tenaz de resistência dos grupos subalternizados. Outra importante pioneira do feminismo negro é a jornalista e socióloga, Ida B. Wells, nascida em 1862, no estado de Mississipi, em Holly Springs, também durante a escravidão. Sua jornada foi a luta contra linchamentos em Memphis, Tennessee. Desta forma ela estava introduzindo na pauta um debate fundamental sobre a temática da sexualidade, que ainda hoje é carregada de estereótipos negativos para as pessoas de cor, homens e mulheres em sua medida, sendo um componente da animalização dos corpos negros. Para Mercedes Velasco (2012):

Señalando las lógicas desde las que se denunciaba como violacion cualquier contacto (a veces meramente verbal) entre un hombre negro y una mujer blanca, Wells introdujo uno de los temas que sería central en el feminismo negro: la forma en la que la interseccion entre raza y género construye de forma desigual la sexualidad de la población blanca y de la población negra. Lo hizo subrayando los mecanismos a traves de los cuales se demonizan las relaciones raciales entre hombres negros y mujeres blancas — usando el término de violación para cualquier tipo de contacto o acercamiento entre unos y otras — y la forma en la que se naturaliza cualquier forma de agresión sexual (violación) de hombres blancos a mujeres negras. (VELASCO, 2012, p.31).

Desde de Sojourner Truth até o surgimento dos movimentos de efervescência nos EUA, passaram-se alguns anos de ações pouco explícitas até as grandes mudanças trazidas pela década de 1960 que representou, no início, a realização de projetos culturais e ideológicos alternativos e grandes mudanças em termos ideológicos e movimentos de resistência, dentre os quais aparecia na cena política e cultural:

A política feminista Negra também tem uma conexão evidente com os movimentos para a libertação Negra, em particular os das décadas de 60 e 70. Muitas de nós participamos nos movimentos (Direitos Civis, Nacionalismo Negro, As Panteras Negras) e todas nossas vidas foram afetadas e transformadas por suas ideologias, suas metas, e as táticas empregadas para alcançá-las. Nossa experiência e desilusão com esses movimentos de libertação, tanto como a experiência nas margens esquerdistas masculinas dos brancos, nos levaram a ver a necessidade de desenvolver uma política que fosse antirracista, à diferença das mulheres brancas, e anti-sexista, à diferença dos homens Negros e brancos. (p.3)

Em seu texto *Mulheres negras: moldando a teoria feminista*, bell hooks (2015) explora *A mística feminina*, de Betty Friedman, obra clássica fundante do feminismo contemporâneo, além de outros textos de outras intelectuais brancas denunciando como as problemáticas de opressão ali apresentadas representavam apenas uma parcela da população de mulheres com privilégios de raça e classe,

que tiveram acesso à escolarização e que além da completa invisibilização de uma parcela importante de mulheres não brancas cujas vidas eram consumidas pela falta de assistência em diversos níveis, negando desta forma a sua própria parcela de responsabilidade sobre a operacionalização da opressão a que estas *outras* estavam submetidas.

A autora demarca o que ela diz representar uma certa insensibilidade presente no

racismo (que) abunda nos textos de feministas brancas, reforçando a supremacia branca e negando a possibilidade de que mulheres se conectem politicamente cruzando fronteiras étnicas e raciais. A recusa feminista, no passado, a chamar a atenção para hierarquias raciais e as atacar, suprimiu a conexão entre raça e classe. (HOOKS, 2015, p. 196).

Desta forma, a autora também chama atenção para a indissociabilidade entre as lutas de classe e contra o racismo. Este texto de bell hooks teve grande relevância na discussão contemporânea sobre os limites do feminismo para levar em conta as posições sociais e as experiências das mulheres negras.

Para a teórica feminista Patrícia Hill Collins (2016), há três temas chave no pensamento feminista negro. Tais conceitos dizem respeito a uma forma singular do fazer científico que tenha como princípio as demandas políticas constituídas por diversas destas mulheres em suas vidas cotidianas.

O primeiro tema indicado pela autora é o da autodefinição e da autoavaliação, que implica em se reconhecer enquanto sujeito e contestar os estereótipos sociais negativos relacionados às mulheres negras, via de regra, utilizados para controlar, explorar e submeter. Trata-se de incorporar como luta política a prática contra-hegemônica de visitar e reconstruir a sua própria autoestima.

Outra característica importante presente no pensamento feminista negro é da natureza interligada da opressão. De acordo com a autora, este é um foco importante do pensamento feminista negro, vez que, chama atenção para os elos existentes entre sistemas de opressão de gênero, raça e classe social, que historicamente contribuíram para alocar as mulheres negras em lugar hierarquicamente inferior. Dentro desta perspectiva está o reconhecimento de que tais elos dizem respeito a um pensamento dualístico que contrapõe, hierarquiza e aprisiona pessoas em características, qualidades, comportamentos, fazendo com que ser mulher, negra e pobre representem o somatório do desmerecimento.

A partir destas denúncias, Kimberle Crenshaw (2002) cunha o conceito que posteriormente ficaria conhecido por interseccionalidade. Tal conceito, tantas vezes revisitado, tem na escrita de Carla Akotirene (2018) a sua tradução para o baianês agregando a sua escrita a cadência, ritos e os artefatos das ancestralidades com elementos diversos, capazes de simbolizar de certa forma descrever, múltiplas vivências das mulheres negras periféricas da cidade de Salvador, mas também, por vez, rerepresenta o cotidiano das tantas mulheres negras brasileiras e as opressões que lhes atravessam.

Por fim, o terceiro tema trazido por Patrícia Hill Collins (2016) evidencia a importância da cultura da mulher afro-americana. Tal premissa diz respeito ao resgate de símbolos e valores que evidenciam como vivem estas mulheres, a criatividade envolvida na resolução dos problemas, as relações interpessoais e as formas como operam para driblar a adversidades e possibilitar aos seus, outras chances de existência.

À frente deste movimento político e teórico que propunha mudanças profundas e estruturais, sendo um importante marcador da história do movimento feminista mundial, nomes como: [Angela Davis](#), [bell hooks](#), [Kimberlé Williams Crenshaw](#), Patrícia Hill Collins, Audre Lorde. Que tinham e têm por objetivo, como recentemente reafirmou Angela Davis aqui em Salvador<sup>11</sup>: "Não reivindicamos inclusão numa sociedade racista, misógina, patriarcal e capitalista. Afirmamos o feminismo abolicionista".

## 2.2 A LUTA NO BRASIL E NOSSAS INTELLECTUAIS NEGRAS

A relação das mulheres negras brasileiras com o movimento feminista se estabelece a partir do III Encontro Feminista Latino americano, ocorrido em Bertioga em 1985, de onde emerge a organização atual de mulheres negras com expressão coletiva com o intuito de adquirir visibilidade política no campo feminista. De acordo com Mariana Damasco *et al* (2012)

O 3º Encontro Feminista da América Latina e do Caribe, que ocorreu em Bertioga, São Paulo, em 1985, foi fundamental para a mobilização do feminismo negro. Nesse evento, ativistas negras apresentaram suas demandas relativas à luta contra a violência doméstica, ao combate a práticas racistas no mercado de trabalho e, principalmente, a assuntos

---

11 Em palestra ministrada na Reitoria da Universidade Federal da Bahia, no dia 25/07/2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6CdrOqPE7Rs>

relativos à saúde, como mortalidade materna e saúde reprodutiva e sexual das mulheres negras. (p. 135)

Naquele momento, com a pauta dos direitos reprodutivos e a sistemática esterilização cirúrgica de mulheres negras, como forma de controlar, diminuir a população negra no País, se evidencia a continuidade do projeto de branqueamento da nação jamais abandonado, sempre silenciado!

A partir daí, surgem os primeiros Coletivos de Mulheres Negras como Fala Preta, Criola, Geledés, entre outros, ao passo que aconteciam alguns Encontros Estaduais e Nacionais de Mulheres Negras, da mesma forma revelando as impossibilidades reais e conceituais dos movimentos feministas e negro responderam à demanda que se colocava para as mulheres negras em seu múltiplo *locus* de opressão: ser mulher e ser negra.

Para Suely Carneiro, intelectual negra brasileira, havia naquele momento para as mulheres negras brasileiras uma tarefa premente: demarcar a questão racial. Portanto, enegrecer o feminismo, cujas origens burguesas e predominantemente brancas, impossibilitavam reconhecer ou/e responder as demandas colocadas frente à invisibilidade racial numa sociedade estruturalmente e negacionista. De acordo com ela:

Enegrecendo o feminismo é a expressão que vimos utilizando para designar a trajetória das mulheres negras no interior do movimento feminista brasileiro. Buscamos assinalar, com ela, a identidade branca e ocidental da formulação clássica feminista, de um lado; e, de outro, revelar a insuficiência teórica e prática política para integrar as diferentes expressões do feminismo construídas em sociedades multirraciais e pluriculturais. (CARNEIRO, 2003, p. 118).

Sob a influência do feminismo anglo-saxão, inicia-se nesse período uma crítica ao fato do feminismo ser liderado por mulheres brancas, urbanas e da classe média alta. Colocava-se cada vez mais veementemente a necessidade de se promover discussões mais amplas acerca de conceitos como classe social e raça, como forma de ampliar o debate e descentralizar as pautas reivindicatórias, criando, destarte, espaço para mulheres não brancas.

Tal como fora nos EUA, as feministas negras brasileiras expõem as raízes racistas no suposto esquecimento do feminismo tradicional em acessar as reivindicações, bem como, modos de ser e viver das mulheres não brancas em um País pluriétnico como o Brasil. De acordo com Lélia Gonzalez, outra grande intelectual negra brasileira:

Exatamente porque tanto o racismo como o feminismo partem das diferenças biológicas para estabelecerem-se como ideologias de dominação. Cabe, então, a pergunta: como se explica este “esquecimento” por parte do feminismo? A resposta, em nossa opinião, está no que alguns cientistas sociais caracterizam como racismo por omissão e cujas raízes, dizemos nós, se encontram em uma visão de mundo eurocêntrica e neo-colonialista da realidade. (2011, p.13)

A autora também recorre a conceitos Lacanianos para explicar a condição de opressão das mulheres negras latino-americanas como um lugar de não falantes, aquela que seria uma terceira sem capacidade de falar por si, categorizadas e definidas por um sistema de dominação que as coloca no lugar de subalternidade e reificação. Percebe-se aí como na construção dualista de hierarquias, apontadas também por Patrícia Hill Collins e bell hooks, mulheres negras em todo o mundo são relegadas a um lugar inferior das hierarquias. É possível inferir que a existência de um tipo de sexismo racista ou vice-versa, que humilha e negligência, por certo promoverá impactos a saúde mental destas mulheres.

Nesta direção Sueli Carneiro (2002) discute a questão dos estereótipos negativos impingidos às mulheres negras e discorre sobre como a “mentalidade racista e preconceituosa”, naturalizada na construção da sociedade brasileira, as condiciona a um lugar de sofrimento psíquico e violência psicológica ocasionada pelo vilipêndio da sua imagem. Ela afirma que:

Essas identidades criadas com base num espectro cromático, que vai da preta à mestiça, passando por mudanças, pardas, morenas-jambo, e tantas outras designações utilizadas em nossa sociedade, promovem - como já dito em outros artigos - em primeiro lugar a fragmentação da identidade racial negra, o que tem por função política escamotear a importância populacional dos negros e seus descendentes no país e enfraquecer politicamente o grupo negro, impedindo a sua unidade (CARNEIRO,1985). Em segundo lugar, entre as mulheres negras, estabeleceu outra hierarquia, tornando as mais escuras também as mais desvalorizadas dentre o conjunto das mulheres; as negras mais claras são objeto sexual de segunda categoria, mais valorizado. (2002, p.176)

Núbia Moreira (2007) afirma que, a constituição do feminismo negro ou das feministas negras se deu a partir de uma destituição de um modelo único de identidade feminina negra que ao estabelecer uma tensão, cria espaço para apresentação de discursos sobre a diferença entre as mulheres negras, que são marcadas não mais pela raça (já que todas as mulheres pesquisadas se auto classificaram como negras, mas diferenças marcadas pela escolarização, orientação político-partidária; práticas sexuais e consumo.

## 2.3 SOBRE OS MOVIMENTOS SOCIAIS E A (NÃO) SAÚDE MENTAL DAS MULHERES NEGRAS NO BRASIL

De acordo com Soares do Ben (2006):

Os movimentos sociais são os indicadores mais expressivos para a análise do funcionamento das sociedades. Traduzem o permanente movimento das forças sociais, permitindo identificar as tensões entre os diferentes grupos de interesses e expondo as veias abertas dos complexos mecanismos de desenvolvimento das sociedades. Em cada momento histórico, são os movimentos sociais que revelam, como um sismógrafo, as áreas de carência estrutural, os focos de insatisfação, os desejos coletivos, permitindo a realização de uma verdadeira topografia das relações sociais. (p.1138)

Tal topografia permite dados que também nos levam ao encontro de uma realidade de sofrimento, inclusive psíquico, provocado pela expressão destas iniquidades.

O Ministério da Saúde destacou em 2013 que

A precariedade no processo assistencial à população negra pode ser verificada pelos determinantes sociais, onde as taxas de morbimortalidade, prevalência de doenças crônicas, infecciosas e de caráter genético e as violências urbanas, têm um maior índice nesta parcela da população. (BRASIL, 2013)

No quesito saúde, é inequívoca a contribuição dos movimentos sociais, que impulsionaram e impulsionam a Política, apontando as iniquidades em saúde, bem como expondo de forma crua os seus determinantes sociais, fazendo-se catalisador importante para reflexões e ações que possam melhor atender as nossas necessidades.

É evidente que o movimento feminista negro teve e segue tendo um papel fundamental neste processo de apontar desafios e construir possibilidades, quer seja por via da pressão popular e política, quer seja pela expressão acadêmica da militância, apontando a necessidade e urgência de tecnologias não subalternizadas, capazes de dar conta da complexa trama econômico-político-social e cultural na qual as sucessivas intervenções colonizadoras que afetam de forma deletéria a saúde mental das mulheres negras, como por exemplo, a pandemia da COVID-19, a crise político-sanitária, bem como, todas as suas reacionárias repercussões e medidas misóginas e racistas, quando não, genocida, expressa na forma como as políticas públicas desassistem mulheres, especialmente as negras e de baixa renda.

Paula Gonzaga (2019) expõe em sua tese o acirramento das formas de apagamento das experiências lésbicas negras no Brasil, Evidencia com o caso de Marielle Franco, as manifestações hegemônicas mortíferas e as estratégias de controle e contenção impostas sobre a presença dos corpos de mulheres negras nos espaços públicos. Ela afirma: “A morte parece espreitar nossas vidas e mesmo às insurgências mais simples, como circular pelo espaço público, se torna um desafio porque nenhum espaço é seguro, todas as instituições são brancas” (p.322).

Desta forma nos faz refletir sobre como silenciamentos de expressões negras, também se constituem, dentro de uma conjuntura necrófaga, como microagressões racistas e de gênero que se interseccionam às de classe social impingindo diariamente a idéia de que determinados grupos com determinadas características são *persona non grata* em determinados espaços. Inequivocamente, trata-se de uma questão de saúde mental tão invisível, quanto cruel.

Entendo que, no que tange a área da saúde mental, é fundamental reconhecer que a tensão é resistência e que para psicólogas/os, como profissionais da saúde e do cuidado, urge atentar, discutir e contribuir para o desenvolvimento de formas de enfrentamento e combate ao racismo e o sistema de opressões interseccionalizadas sob as quais nossa sociedade está assentada, conseqüentemente, as respostas do Estado às necessidades de certas populações.

Existe um belíssimo poema da feminista negra estadunidense, Audre Lorde, que de uma forma sensível, evidencia um plano civilizatório de branqueador, que nos foi imposto e segue sendo vendido, como também diz um pouco do reflexo das teorias eugenistas que ainda hoje, atravessam muitas de nossas formas de fazer ciência, técnicas, discursos e, que se expressa, em nossas práticas.

E quando o sol nasce nós temos medo  
 ele pode não durar  
 quando o sol se põe nós temos medo  
 ele pode não nascer pela manhã  
 quando estamos de barriga cheia nós temos medo  
 de indigestão  
 quando nossos estômagos estão vazios nós temos medo  
 nós podemos nunca mais comer novamente  
 quando somos amadas nós temos medo  
 o amor vai acabar  
 quando estamos sozinhas nós temos medo  
 o amor nunca vai voltar  
 e quando falamos nós temos medo  
 nossas palavras não serão ouvidas  
 nem bem-vindas  
 mas quando estamos em silêncio  
 nós ainda temos medo

Então é melhor falar  
tendo em mente que  
não esperavam que sobrevivêssemos

Esta expressão que aproxima tanto a realidade das mulheres negras no Brasil e nos Estados Unidos é também o que Conceição Evaristo chama de “*escrevivência*” e Patrícia Hill Collins diz ser um dos grandes temas do pensamento feminista negro, que é o resgate da cultura e das produções das mulheres negras. Guardada a devida necessidade de descolonizar a nossa cultura e a consequente produção de conhecimentos, devemos considerar aqui que, em se tratando da questão racial e da luta de mulheres pretas, mas também considerando estudos sobre racismo e impactos da maternidade, o feminismo negro interseccional pode nos ajudar a pensar os impactos das diversas opressões se imbricando e produzindo uma gama de danos invisíveis a olho nu para uma platéia não treinada.

Penso que podemos produzir com o auxílio destes, um referencial de observação, compreensão e intervenção qualificada da nossa profissão, tendo em vista as graves desigualdades de gênero, raça, etnia e classe em nosso País e como estes influenciam diversas políticas públicas, sua execução e assistência.

As ideologias sexistas e racistas nos afetam no nível mais profundo das memórias, criando e retroalimentando-se, por via dos afetos e da emoção, que são gerados por esquemas mentais, muitas vezes negativos, construídos sobre si e sobre como funciona e a quem pertence o mundo. Tais emoções e sentimentos, bem como a formação da nossa identidade, são sempre modulados nesta relação com os meios - mídia, arte, cultura, escola, família e até nas intervenções psicológicas - nos quais os mecanismos operacionais dos sistemas de opressão/dominação agem e se fazem perpetrar e perpetuar num certo sofrimento psíquico que é naturalizado e, por isto mesmo, invisível, mesmo a nós, profissionais de saúde, que somos (*desin-*) formadas para a lida com este campo.

Um exemplo disto é a legião de mães em sofrimento crônico, em razão de vivenciarem a sua maternidade sozinhas, por escolha ou não, mas, sobretudo pela desassistência do Estado ou pela operacionalização da necropolítica mais explícita em algumas políticas que em outras, como a de Segurança Pública e a de mobilidade. Enfim, o genocídio do Estado brasileiro, costuma retirar o acesso e exterminar em uma só canetada. Mas, o quanto que o racismo à brasileira nos ofusca a visão acerca do sofrimento desta parcela da população mesmo quando de

forma mais que emblemática o somatório de mais de 600 mil mortes por COVID 19, tem seu início com uma mulher negra trabalhadora de baixa renda?

A doutora Aparecida Bento, organizadora da importante obra *Psicologia Social do Racismo: estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil* (2002), foi das primeiras psicólogas a falar sobre os impactos do racismo e das políticas de branqueamento na subjetividade e identidade das pessoas de cor no Brasil. Sua obra reuniu estudos realizados na Universidade de São Paulo, na década anterior, que traziam à tona uma temática negligenciada ainda hoje pelos estudos no campo *psi*, muito embora haja pequenos e inegáveis avanços. No entanto, de alguma forma, o recorte de gênero ainda nos é caro, urgente e necessário e tanto quanto estudos que gênero – raça – classe como determinantes sociais em saúde mental.

A autora, uma psicóloga negra brasileira, vai nos dizer que quando falamos de identidade racial, é preciso destacar principalmente dois elementos: “corpo e grupo”. E é nesta relação que a negação deste corpo negro pela cultura majoritária racista nos é tão devastadora – no ser invisível existindo. Ela nos fala de um certo “apequenamento” constante a que são submetidas às pessoas de cor desde a tenra idade e como isto nos constitui e também destrói possibilidades (BENTO, 2016). Esse fenômeno nos ajuda a entender problemas de autoestima em mulheres negras, por exemplo, mas, precisa nos levar a pensar: Por que não conseguimos perceber o sofrimento por detrás da sutileza na (in)operacionalização de uma política essencial como a de Mobilidade e Transporte, quando opera em favor da segregação racial socioespacial e de políticas de gênero com ênfase patriarcal?

Margarida Leon (2001), em suas reflexões sobre empoderamento individual evidencia como esta realização se encontra nas experiências e ações coletivas o seu caminho de libertação e fortalecimento. Ela afirma que: “O empoderamento como autoconfiança e autoestima deve integrar-se em um sentido de processo com a comunidade, a cooperação e a solidariedade... se reconhece o imperativo da mudança” (LEON, 2001, p.97). Tal mudança implica dentre outras coisas na existência de representatividade, mas também, no fundamental reconhecimento de ser beneficiária legítima de políticas de estado eficazes, capazes de possibilitar a necessária sensação de bem social que a ação objetiva do seu funcionamento se projete na percepção subjetiva do cuidado.

Em seu pensamento, Frantz Fanon (2008), Psiquiatra negro, reflete sobre os impactos da colonização na subjetividade e na saúde mental de pessoas negras na

diáspora, chamando atenção para sofisticados e poderosos mecanismos de submissão, constituídos pela assunção de uma espécie de *máscara branca*, imposta pela sua educação, convívio social, mídia etc., que aprisiona a um lugar de subalternidade. Destarte, da mesma forma que reforça um lugar subjetivo de segunda, terceira ordem, acomoda na idéia de merecimento do que é menor e sem qualidade. Cláudia Pons reaviva o seu pensamento refletindo sobre a similaridade deste com as contribuições de Lélia Gonzales sobre os impactos psicológicos do racismo e escreve-nos:

o colonialismo produziu a chamada inferioridade do colonizado que, uma vez derrotado e dominado, acaba por aceitar e internalizar essa idéia. O colonizador se sustenta no racismo para estruturar a colonização e justificar sua intervenção, pois, através da difusão ideológica da suposta superioridade do colonizador, sua ação é vista como benefício, e não como violência, o que resultou na alienação colonial, na construção mítica do colonizador e do colonizado, o primeiro retratado como herdeiro legítimo de valores civilizatórios universalistas e o segundo, como selvagem e primitivo, despossuído de legado merecedor de ser transmitido. (FANON *apud* CARDOSO, 2014, p.969)

A observação tanto do autor, quanto das autoras se vê antropológica e política, portanto, histórica e psicossocial. Ambos/as falam do processo de aculturação sofrida pelos povos negros, mas também indígenas, em países que como o nosso foram colonizados e os impactos vigorosos em sua constituição identitária e subjetividade, mas também, fala do legado que orienta a constituição de serviços públicos que não considerem a realidade e necessidade desta população de menor valor.

Seguindo também o pensamento de Fanon, Neusa Santos (1990), importante nome nos estudos no campo do racismo e subjetividade, nos diz que a história de ascensão social do negro é também a história da assimilação aos padrões brancos, que é, por sua vez, uma assimilação de relações sociais, inclusive, de classe que estão moduladas por características de vestir, "parecer-se com" e "comportar-se como" que dizem a que lugar social pertence e qual o seu *status* dentro do grupo. Em termos de mobilidade urbana, isto pode se expressar na propagação da idéia equivocada de que o transporte público é menos valoroso que o automóvel individual e que, portanto, está posto para cidadãs de categoria inferior, mas, principalmente, que esta categoria de pessoas se vê definida pela sua cor, gênero, origem e classe social, dentre outros.

Não se pode esquecer, que dentre os complexos arcabouços teóricos eugenistas e nas fundamentações que estruturam o racismo (ideológico, cultural,

estrutural) até os dias atuais, existe uma hierarquização de valores atribuídos às "raças humanas", bem como características físicas, psicológicas, culturais, comportamentais que colocam o branco-macho num suposto "topo" (ético, epistemológico, comportamental e de beleza, e, portanto, socioeconômico) a ser alcançado, hierarquizando mulheres e homens, pessoas brancas e não brancas, inclusive na conquista e acesso a direitos fundamentais.

Sendo assim, nas palavras de Lelia Gonzalez (2011) "No racismo latino-americano, a alienação é alimentada através da ideologia do branqueamento cuja eficácia está nos efeitos que produz: 'o desejo de embranquecer', de 'limpar o sangue' (p.15), como se diz, nesta direção, não é possível falarmos de Ciência Psicológica sem considerá-la também, com um espaço Político, de correlação de forças introjetadas. Isto por que não há nenhuma construção nas sociedades humanas que não advenham deste constante jogo de tensões produzido por interesses e necessidade e poderes diversos, na tentativa de equilibrar forças. Podemos dizer que as relações sociais e políticas são um meio pelo e sem a qual a vida em sociedade se expressa e com ela os comportamentos e sofrimentos humanos, que são fruto e produtores destas mesmas relações numa constante espiral dialética onde as tensões se apresentam.

Para Cláudia Pons Cardoso (2014), o pensamento de Lélia é tenaz na crítica à ciência moderna como padrão exclusivo para a produção do conhecimento. Elas vêem a hierarquização de saberes como produto da classificação racial da população, uma vez que o modelo valorizado e universal é branco, masculino e cristão europeu. Disto decorre que a explicação epistemológica eurocêntrica conferiu ao pensamento moderno ocidental a exclusividade do conhecimento válido, estruturando-o como dominante, e inviabilizando, assim, outras experiências do conhecimento. Segundo a autora (2014), o racismo se constituiu "como a 'ciência' da superioridade eurocristã (branca e patriarcal), na medida em que se estruturava o modelo ariano de explicação". Este modelo é internalizado, com a simultânea negação da própria raça, da própria cultura" da mesma forma que hierarquiza homens e mulheres.

Entendo que em nossa área é fundamental reconhecer que como psicólogas/os, profissionais da saúde e do cuidado, urge atentarmos, discutirmos e contribuirmos com o desenvolvimento de formas de enfrentamento e combate ao racismo, ao sexismo estruturais as quais nossa sociedade está assentada e que

expressa, principalmente, no sub financiamento, na operacionalização e oferta das políticas públicas, sem reconhecer as necessidades idiossincráticas de determinados grupos sociais, mulheres negras de baixa renda, invisibilizando os efeitos desta negligência na sua saúde mental.

Em especial, após o início da Pandemia da Covid -19, que provocou um verdadeiro escrutínio na sociedade brasileira diante da incapacidade governamental de responder a uma crise que, além de sanitária, econômica e política, mostrou-se como uma crise civilizatória, entremeada de questões raciais e de gênero. Se há algo bom nisto, é que já não é mais possível negar que parte considerável de nossa população, além de ficar às margens dos bens e serviços, estão à margem de direitos como saúde e cuidados nos mais diversos âmbitos, sobretudo de mulheres negras neste País. A conclamada ordem do “bem viver”, presente nas últimas Marchas de Mulheres Negras, de fato ainda está longe de ser vivida!

Neste sentido, o agregamento de produções científicas, no Campo dos Determinantes Sociais em Saúde e da Epistemologia Feminista, se faz premente, objetivando dar visibilidade ao problema e subsidiar ações concretas no plano das Políticas Públicas e seus impactos na saúde mental, particularmente a que está posta em tela: Política de Mobilidade Urbana.

A despeito de tantas produções feministas que abordem o tema da violência contra as mulheres, a temática da violência institucional perpetrada através da forma como os marcos legais e o acesso a políticas públicas são operacionalizadas, ainda é um tema rodeado de desconhecimento, que desta forma invisibiliza os impactos de certos determinantes sociais, econômicos e políticas na saúde mental das mulheres e incorre em pouca responsabilização do Estado em todas as suas instâncias.

Destarte, falar sobre a temática em questão é também contribuir para desvelar o fato de como políticas de gênero, assim como as de branqueamento, atravessam a concepção, organização e oferta das políticas públicas no Brasil, em especial, a política de mobilidade e transporte, tão intrinsecamente relacionada ao direito a cidade, acesso a bens, serviços, demais políticas e outros direitos fundamentais, afetando mulheres negras e de classes subalternizadas, ao passo que o sofrimento psíquico que subjaz o tema é confortavelmente negligenciado pelas instituições do Estado.

### 3 “BATE PALMA 3 VEZES, PEDE LICENÇA E VAI!” - PASSANDO PELA ENCRUZILHADA DOS DETERMINANTES SOCIAIS, ECONÔMICOS E POLÍTICOS EM BUSCA DA “FELICIDADE”

*O caminho é este  
tem pedra, tem sol,  
tem bandido, mocinho  
tem você amando  
tem você sozinho  
é só escolher  
ou vai, ou fica.  
Fui.  
Martha Medeiros*

Até os dias atuais, não é possível falar de conquista de direitos para as mulheres sem falar dos movimentos feministas que alavancaram as transformações e a luta por direitos.

De acordo com Sardenberg apud Andrade et al (2013), o feminismo é um movimento surgido na Europa Setecentista, influenciado pelos acontecimentos como as revoluções industrial e Francesa, as duas grandes guerras mundiais e por teorias como o Marxismo, a Psicanálise, o Pós Estruturalismo e o Pós Modernismo. Teve início com a luta pelo voto – 1ª Onda das sufragistas; seguida pela 2ª Onda, com as feministas radicais questionando o patriarcado, o essencialismo e pela autodeterminação dos corpos das mulheres e a 3ª Onda, com as Pós-modernistas e Pós Estruturalistas, pautando, questionando, reivindicando, direitos diferentes para necessidades e identidades diversas, desconstruindo assim a idéia de MULHER como sujeito universal e criando o Gênero como uma categoria de análise necessária.

É inegável que as conquistas existem, no entanto, no campo das políticas como possível garantidor de reparações nas iniquidades diversas, ainda há muito o que se construir. As políticas de mobilidade e transporte promovem o direito à cidade e quando este fim não é alcançado os impactos na Saúde tendem a ocorrer, mas, infelizmente, costumam não ser vistos ou percebidos. Nestas vias de caminhos ainda não explícitos e tortuosos, as correlações de força se escondem em “detalhes” que percorrem a oferta, distribuição e preço final dos transportes, a segurança viária e do modal, iluminação das ruas e apresentação do ponto de ônibus, acessibilidade nas vias e nos transportes públicos, planejamento do sistema considerando as reais

necessidades e condições de mobilidade feminina, incluindo períodos como gestação, amamentação, luto, a histórica divisão sociosexual do trabalho, a economia do cuidado, itens que quando não observados podem ter como consequência a violação de direitos reconhecidos ao deixarem de ser efetivamente garantidos, como o caso da Saúde Mental das mulheres.

Penso ser importante sempre se considerar nestas avaliações, a frase célebre de Joan Scott (1988, p. 21): “o gênero é um elemento constitutivo de relações sociais, baseado nas diferenças percebidas entre os sexos, e o gênero é uma forma primeira de significar as relações de poder”, estas que se expressam, muitas vezes de forma sutil, nas agendas de Políticas tão essenciais, como a de Mobilidade e Transporte.

Na obra *O Segundo Sexo*, um clássico do feminismo hegemônico, Simone de Beauvoir (1942) problematiza o lugar social que é atribuído a “mulher” a partir das expectativas biológicas e do lugar social de subalternidade que lhe é atribuído. Embora eurocêntrico, trata-se de um marco histórico literário importante, porque desvela uma relação de forças atravessadas pelos binômios homem x mulher e social x biológico, que tem impactos objetivos na vida das mulheres, obviamente, em sua saúde mental. Não aprofundarei este debate específico, mas cabe nota de que é possível aqui derivar para outro dualismo: o público e o privado!

Posteriormente, o termo “gênero” é criado no bojo do movimento feminista da década de 1970 em substituição ao termo “sexo”, carregado de atributos “naturais”, com objetivo de estabelecer uma categoria de análise, que pudesse representar relações de poder entelhadas nas relações sociais que se estabelecem a partir das expectativas acerca das características sexuais observadas em cada cultura. Aparentemente simples, demarca oposição ao determinismo biológico, enquanto que sublinha a existência de um tensionamento político importante: as características comportamentais e atitudinais que estabelecem o ser homem ou mulher são aprendidas a partir das expectativas socioculturais e estão relacionadas aos espaços objetivos de poder e, conseqüente, hierarquização. Para Joan Scott (1988), citada por Santos *et al* (2013), o gênero representa: “uma categoria de análise histórica que engloba os símbolos culturais da tradição cristã ocidental, os conceitos normativos, a dimensão política e as identidades subjetivas” sendo “a forma primeira de significar as relações de poder” (2013, p.24)

Aqui cabe lembrar o que foi trazido no capítulo anterior e a importância das críticas realizadas pelas feministas negras no sentido de demonstrar que o termo “mulher”, não seria capaz de demonstrar por si só a diversidade e as especificidades desta “categoria”, conclamando à interseccionalidade das opressões sofridas pelo atravessamento de outros marcadores sociais de raça, classe, geografia, capacidade física e mental, orientação sexual, ampliando o foco de atenção para as mulheres negras, cujas violências são reiteradas em função da subordinação racial/cultural. Como aduz Carla Akotirene (2018): “A interseccionalidade é sobre a identidade da qual participa o racismo interceptado por outras estruturas”(p.43)

Em seu texto *Gênero, saúde e aflição: Políticas Públicas, ativismo e experiências sociais*, a pesquisadora Sônia Maluf (2010), nos lança a reflexões importantes acerca da relação entre as chamadas doenças dos nervos e a disseminação do uso de Psicotrópicos e Psicofármacos entre as mulheres das classes populares, usuárias dos serviços públicos de saúde, conclamando atenção para a naturalização e/ou acobertamento de estruturas sociais violentas com amortização medicamentosa.

Dessarte, para chegar a este debate que remete à medicalização da pobreza, ela promove reflexões necessárias sobre o deslocamento da experiência de sofrimento e aflição para o campo da saúde nas culturas contemporâneas no Brasil, trazendo para a saúde coletiva a perspectiva dos debates sobre opressão e as grandes desigualdades de gênero como importantes estressores sociais cujos impactos se expressam justamente no campo dos determinantes sociais em Saúde.

Embora a autora não percorra os meandros do debate racial, até aqui, espero já lhes haver direcionado a percorrer junto comigo as “encruzilhadas” analíticas da interseccionalidade (AKOTIRENE, 2018, p.18), sem a qual não se pode compreender em profundidade as questões imbricadas na observação dos possíveis fatores de deterioração da saúde mental das mulheres negras.

Podemos inferir pelo percurso até aqui, que questões como racismo estrutural, feminilização da pobreza, maternidade compulsória, solidão das mulheres negras e não brancas, capacitismo<sup>12</sup>, lbtfobia, desempoderamento político

---

12 Embora não tenha sido um objetivo da pesquisa avaliar em profundidade a relação entre as deficiências e a política de mobilidade, vale aqui observar que, de acordo com levantamento recente realizado pelo IBGE, no Brasil 8,4% da população brasileira acima de 2 anos tem algum tipo de deficiência, sendo que mais da metade desta população é idosa. Outros dados de relevância extrema são que a maior parte desta população é formada por mulheres, negras, de

e toda espécie de sobrecarga cultural, econômica e social, com o agravante contexto de crise sanitária e pandêmica, que dentre outras coisas aumentou em intensidade e frequência os lutos frente a perda de entes queridos, incidem-se como potenciais geradores de efeitos negativos a saúde mental destas mulheres.

Aprendemos com Lélia Gonzalez e outras intelectuais negras que não existe “hierarquia de opressão”, mas que ser mulher em uma sociedade machista, negra em uma sociedade racista e pobre em uma sociedade regida pelo capitalismo para colônias, impacta em como parcela da população acessa à cidade e aos seus bens através das políticas de mobilidade. Isto porque, apenas para uma parcela da população pode ser um sofrimento adicional ter que escolher entre a regragem “do pão” ou a possibilidade de deslocamento mais seguro e confortável para si e sua família em tempos de coronavírus, considerando a parca oferta de transporte público de qualidade na cidade, aliada ao processo de “uberização”<sup>13</sup> do transporte”, que tornou as mulheres as principais usuárias dos serviços de aplicativos<sup>14</sup>.

É importante e urgente que os estudos em saúde coletiva, possam ser assumidos com mais propriedade pelo “campo psi” no Brasil e possam assim significar, além de uma compreensão mais ampla sobre o fenômeno humano em contexto, produção de práticas, planejamento e priorização de ações para as populações mais afetadas por certos agravos à Saúde mental em razão de importantes determinantes sociais, econômicos e políticos, expressos na incidência de circunstâncias nocivas, que podem estar representadas pela imobilidade urbana,

---

baixa renda, baixa escolaridade, residentes na zona rural. Este fato estarrecedor aliado ao critério de *imobilidade* nas pesquisas sobre mobilidade urbana, longe de serem desarticulados, são absurdamente invisíveis. Disponível em : <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil-tem-mais-de-17-milhoes-de-pessoas-com-deficiencia-segundo-ibge/>

- 13 De acordo com a Academia Brasileira de Letras Termo usado para indicar a transição para o modelo de negócio sob demanda caracterizado pela relação informal de trabalho, que funciona por meio de um aplicativo (plataforma de economia colaborativa), criado e gerenciado por uma empresa de tecnologia que conecta os fornecedores de serviços diretamente aos clientes, a custos baixos e alta eficiência; por extensão, designa a adoção deste tipo de relação (na esfera econômica, política, etc.) - disponível em <https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/uberizacao>
- 14 A pesquisa de Origem-destino do Metro de SP apontou o aumento de número de viagens por aplicativo e a abrangência de número de mulheres como principais usuárias do serviço. Não foi possível localizar pesquisas equivalentes realizadas na Bahia , assim como não foi o foco desta pesquisa, mas, demonstra o quanto ainda se precisa conhecer sobre mobilidade feminina no Brasil. Possível acompanhar em [http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017\\_final\\_240719\\_versao\\_4.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf) e também em <https://medium.com/para-onde-vamos/analizando-dados-da-od-2017-iii-as-mulheres-e-seu-uso-de-aplicativos-de-transporte-9891f5b171b4>

definida pela ineficiência da política de mobilidade e transporte em atender eficaz e efetivamente a este grupo de mulheres, que também trabalhadoras e mães.

Observa-se, que mesmo em dias atuais as temáticas de gênero e a raça são desconhecidas para parte desta categoria profissional, sendo negligenciada enquanto categorias de análise e intervenção. Por outro lado, sobretudo em meio a conjuntura política retrograda, são abordados de forma rasa na concepção e principalmente na operacionalização das políticas de maneira geral, mas, sobretudo naquelas onde tais recortes são aparentemente irrelevantes como é o caso das relacionadas a mobilidade urbana, ainda que historicamente tenhamos conhecimento da segregação racial espacial, lastreada pelo racismo estrutural, e do binômio público-privado que atravessa historicamente a vida das mulheres, em razão da configuração patriarcal e sexista que a colonialidade e o pensamento colonial impõem a países como o nosso.

A história da saúde pública também é permeada de tensões entre as ciências biológicas e sociais, entre físico e mental, no entanto, é um terreno bastante profícuo para se desvelar variáveis macro e microssociais que impactam a saúde e conforme salienta Marques (2010), é preciso suplantar as dificuldades em prol da diminuição das iniquidades em saúde. Ele afirma, citando Doyal (2004, p 82) que “é preciso identificar as ligações entre sexo e gênero e clarificar a relação destes com os determinantes da saúde, em sentido amplo”. O que em suma, significa fazer opções pautadas num posicionamento crítico necessário, assumindo responsabilidades e estratégias comprometidas com a realidade dos grupos considerados mais vulneráveis.

Com efeito, ao aceitar-se que o gênero é um dos determinantes da saúde, acentua-se a possibilidade de criar e adotar estratégias e ação sobre a realidade, incluindo a análise crítica das práticas e organizacionais, das formas de recolha, tratamento e organização dos dados e do desenvolvimento das competências dos profissionais que se dedicam à educação e à investigação. (DOYAL; DAVIDSON et al. *apud* MARQUES, 2010 , p.39)

Aqui se interceptam as políticas de saúde e mobilidade, sem minimizar as influências das outras, onde se desenham os entraves burocráticos, metodológicos e técnicos, porque articulam temas que dizem respeito à raça/etnia, ideologia e práticas racistas e ciências biológicas, opressão racial/étnica, direito à diferença e à igualdade, assimetrias econômicas, exclusão, vulnerabilidades e estrutura. Inequivocamente, estes são resquícios das Teorias Eugênicas e do Darwinismo

Social ainda presente nas concepções de mundo, conhecimento e de humanidade, que orientam a organização do Estado, seus produtos e intervenções, sobretudo em países que se organizam sob forte influência do colonialismo tão arregimentado até os dias atuais.

Um dado materialmente importante é o fato de o Brasil ser o último País do mundo abolir a escravidão e ainda hoje resistir aguerridamente a quaisquer que sejam as tentativas de reparação histórica, como bem apresenta Carlos Moore (2007) em sua obra “ Racismo e Sociedade ”. Ele analisa e discorre sobre como a “criação” racismo se espalhou através de produções acadêmicas e racionalidades europeias que serviram para respaldar construções racistas e subordinações raciais que desfavorecem econômica, política, militar, social e psicologicamente as pessoas negras, sendo, por fim, a insensibilidade, dos produtos mais danosos do racismo.

É importante destacar que tais racionalidades acimentam também a organização dos espaços e das Políticas Públicas não só em sua concepção, quanto na sua operacionalização. De acordo com sua avaliação, o problema reside no fato de que:

“o racista é imune a tudo quanto não sejam as razões para a manutenção dos privilégios unilaterais que desfruta na sociedade. O racismo retira a sensibilidade dos seres humanos para perceber o sofrimento alheio, conduzindo-o inevitavelmente à sua trivialização e banalização. Essa barreira de insensibilidade, de incompreensão e de rejeição ontológica do Outro, encontrou, na América Latina, a sua mais elaborada formulação no mito-ideologia da “democracia racial” (p.23)

Ainda caminhando sobre as pedras das racionalidades euro hegemônicas que vislumbram como única expressão humana o “macho branco cristão burguês cis heteronormativo jovem adulto”, física e mentalmente “capaz”, cartesianamente atrasada e que orientam as práticas tecnicistas na políticas de urbanização e mobilidade, Norma Valêncio (2014), ao avaliar a Política de Defesa Civil no Brasil a autora observa que:

As mais relevantes formas de materialização da violência que tal tecnicismo engendra e que resulta num sofrimento social multidimensional dos grupos sociais mais afetados nos desastres.....  
 .....Certas lógicas científicas favorecem a adoção de certos sistemas de crenças e valores e, neste caso, o determinismo contribuiu com o advento do tecnicismo, isto é, possibilitou a imposição de uma racionalidade instrumental que escamoteia as questões éticas e políticas implicadas, e se manifesta como uma "expressão exacerbada de controle, intervenção e produção de materialidades". (p. 3632). (*grifos meus*)

Embora a autora discorra sobre a Política de Defesa Civil, é perfeitamente cabível transportar esta análise para a Política de mobilidade, também embasada nesta mesma “racionalidade instrumental” que é promotora de sofrimento social.

Por outro lado, Karen Giffin (2002) também faz uma discussão importante sobre *Pobreza, desigualdade e equidade em saúde no Brasil* e demonstra no seu texto como os direitos reprodutivos das mulheres brasileiras, sobretudo quando pobre, é negligenciado e subfinanciado. Define ainda a existência de uma certa “perversidade” presente na forma de construir políticas no setor e suas consequências retroalimentadoras de um ciclo vicioso de violações, que, via de regra, parecem ter por propósito impedir ou ao menos dificultar as mulheres o livre acesso ao espaço público.

reivindicação de “direitos reprodutivos” evoluiu deste entendimento, de que controlar a fecundidade seria uma condição essencial na luta pela igualdade social dos gêneros nestas sociedades, onde a esfera privada, da família, foi feminilizada e desvalorizada, enquanto os valores dominantes eram referidos à atuação no mundo público.(GIFFIN, 2002, p.104)

Destarte, a autora também está chamando atenção para o fato de haver nas configurações de Políticas Públicas no País uma racionalidade de gênero intersseccionalizada, importante de se considerar para compreender como as políticas sociais podem ser voluntariamente *míopes* às necessidades de determinados grupos.

Míriam Cristiane Alves, Jayro Pereira de Jesus, Danielle Scholz (2015) realizam um debate sobre os paradigmas que ordenam a Saúde Coletiva no Brasil, mais uma vez, apontando para o seu viés eurocêntrico e racista que contribui para a invisibilidade das necessidades de parcela considerável da população e para que a própria noção de humano seja excludente, privilegiando um paradigma colonial e reforçador de violências múltiplas e históricas na atenção à saúde, em especial de mulheres negras e não brancas, mulheres que não se submetem à compulsoriedade cisheteronormativa, mulheres deficientes, e que têm o direito serem assumidas integral e equânime pelas políticas sociais.

No entanto, o problema é que este conceito está impregnado do pressuposto de inferioridade do não europeu, carregado, ainda, do pressuposto de que mulheres, crianças, indígenas, negros, povos tradicionais, por exemplo, necessitam de seres superiores para cuidarem deles. O conceito de humanidade para a racionalidade moderna, cristã e ocidental é igual a homem, de modo que os direitos são seletivos (p. 873)

Elas destacam a urgência de uma saúde coletiva que seja organizada, planejada e executada a partir do paradigma da afrocentricidade, que de acordo com Asante (2009, p.93) está definido como: “um tipo de pensamento, prática e perspectiva que percebe os africanos como sujeitos e agentes de fenômenos atuando sobre sua própria imagem cultural e de acordo com seus próprios interesses humanos” (*apud* ALVES et al, 2015, p. 872).

Ana Alves e Nuno Rodrigues (2010) ao discorrerem sobre os *Determinantes Sociais e Econômicos da Saúde Mental, considerando em sua discussão O relatório sobre a Projecção da Mortalidade e da Carga Global de Doença 2002-2030*, a partir do qual demonstram que as dimensões sociais, econômicas e conjunturais têm relevância nas perturbações mentais. Eles salientam Emprego, Educação, Pobreza, Discriminação sexual e violência de gênero, Habitação, Exclusão Social e Estigma, bem como, a Urbanização como fatores fundamentais para a saúde mental, sendo considerado como principais Determinantes Sociais e Econômico para esta observação.

Dentro do tópico da Urbanização destacam-se os temas de mobilidade nos grandes centros urbanos e sua importância como promovedor de “maior stress na vivência do dia-a-dia (meios de transporte sobrelotados, condições de habitação mais precárias, níveis mais elevados de violência”(p.129). Algo reiterado pela pesquisa brasileira realizada da FGV sobre Percepções da população sobre políticas públicas - Marcelo Neri e Fabio Schiavinatto (2014)<sup>15</sup>, que também apresenta o transporte público como um importante indicador da percepção de Felicidade da população.

A percepção de Felicidade da população é uma categoria que pode ser comparada internacionalmente com outros países e que permite avaliar a eficiência das políticas de estado para a população, mas também, capaz de subsidiar mudanças e adequações em Políticas Públicas que possam garantir o seu bem estar e qualidade de vida. São levantados Indicadores *Objetivos*, relacionados a condições de trabalho e renda e *Subjetivos* (Internacionais), nos quais são considerados autopercepção indivíduos e coletividade sobre e Felicidade, Raiva, Preocupação, Stress, Tristeza, Divertimento em relação a oferta e desempenho do Estado como promotor do serviço ou da política (2021).O SIPS foi criado pelo IPEA,

---

15 Dados disponibilizados em [http://compaso.com.br/docs/Livro\\_Percepcoes\\_Sumario\\_Executivo\\_Marcelo\\_Neri.pdf](http://compaso.com.br/docs/Livro_Percepcoes_Sumario_Executivo_Marcelo_Neri.pdf)

com o objetivo de se tornar um sistema de indicadores de percepção social cujo objetivo foi alimentar o próprio instituto com dados que pudessem orientar para o bem-estar da população, conseqüentemente, possibilitando inferências importantes sobre sua saúde mental.

Sendo assim, fica patente a necessidade de se investigar com perseverança a questão do acesso a transporte como um determinante sócio político e econômico relevante na saúde mental, a fim de se criar possibilidades de diminuir as distâncias, entre mulheres negras e o acesso aos direitos outros dispostos no espaço das cidades. Enfim, que para nós seja no mínimo, a possibilidade de expor e fragilizar as estruturas de poder presentes na organização do trânsito e nos deslocamentos de pessoas e ocupação dos espaços.

#### **4 PERAÊÊÊÊÊ, MOTÔ, SEGURA ESSE BUZU!– UMA CRONICA SOBRE PANDEMIA, MULHERES TRABALHADORAS E O TRANSPORTE CONQUISTADO DIARIAMENTE À UNHA NA CIDADE DO SALVADOR.**

As pernas doem e o suor escorre  
 E veem no rosto pálido de um homem que não é ninguém  
 Vai trabalhar, guerreiro, vai trabalhar, bem!  
 Mais um dia comum na nossa vida comum, com fé  
 Senhor, nos leve pra onde quiser  
 Proteja nossos corpos e nos mantenha de pé  
 Que eu possa entrar e sair vivo de um metrô na Sé  
 Seria engraçado se não fosse desesperador  
 Aos olhos de quem me governa, é esse o meu valor  
 Sardinhas enlatadas são jogadas ao relento  
 Folhas secas sem vida vão levadas pelo vento  
 A raiva toma conta, muita treta, normal  
 Nasce agora um assassino serial  
 Prefeito que dá o aval, avisa já pra geral  
 "Economiza porque o buzo vai subir mais um real"  
 Meia dúzia na rua derruba buzo, incendeia  
 Alguns sem vê, sem nada, abusam e só falam da vida alheia  
 Mas a cidade tá cheia  
 Quanto mais gente, mais impostos, mais lucro pros líderes da aldeia  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Ô, cobrador, deixa os menino passar  
 Vou sofrer uma hora e meia e ainda tenho que pagar  
 Libera ae, porque tá caro pra caralho  
 E eu não achei meu dinheiro na bosta, deu mó trabalho  
 Cuidado onde pisa, pois pode ser meu pé  
 Cuidado onde alisa, pode ser minha mulher  
 Veja quem manifesta, o exército de Zé  
 Cuidado com o que testa, pois pode ser minha fé  
 Meu povo quer ver melhorar

Porque dá mais trabalho chegar no trabalho do que trabalhar  
 Mais tarde, quando você ver o pivete roubar  
 É porque o pai dele tava no buzão em vez de tá lá pra educar  
 Meu povo tá cansado, já nem se queixa mais  
 Se vê acostumado e vive essa guerra em paz  
 Meu povo sente fome, tem que ganhar dinheiro  
 Pra isso precisa ser o que não quer o dia inteiro  
 Hoje eu vô pular catraca, na moral  
 Não vou pagar dois e pouco num serviço que não vale um real  
 Tem um pilantra comprando iate, enquanto a gente se bate  
 Pra pagar pra ele à vista a ceia de Natal  
 (Navio Negreiro hoje não difere cor)  
 Amontoa e leva pra lavoura qualquer trabalhador  
 As mãos cansadas penduradas na barra  
 De uma gente que chora, mas nunca perderá a sua garra  
 São Paulo é uma cadeia? Faço a rebelião  
 Queimar colchão pra ver se alguém melhora a situação  
 Ninguém se move, ninguém se machucará, então  
 Enquanto isso eu vou cantando no buzão, assim  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Me diz quem tem que acordar assim (é nós!)  
 Ô, cobrador, deixa os menino passar  
 Vou sofrer uma hora e meia e ainda tenho que pagar  
 Libera ae, porque tá caro pra caralho  
 E eu não achei meu dinheiro na bosta, deu mó trabalho  
 (Rap do buzu - Projota)

O Rapper Projota é conhecido por trazer a tona com a sua arte, as demandas sofridas da periferia. Dentre tantas denúncias, o retrato musicado de um cotidiano marcado pela dificuldade com o transporte e pelo sofrimento advindo desta simples tarefa prosaica de chegar a qualquer lugar sem ter alcançado antes, o privilégio dos automotivos para uso particular.

Embora estejamos diante de uma obra da música popular, cujo sujeito poético é homem, assim como a narrativa masculina, ela também traduz de forma contundente uma problemática vivida por diversas trabalhadoras brasileiras em seus deslocamentos diversos, mas também, expõe uma questão invisível, que é o impacto da oferta de tal política na saúde mental da população, expressa no cantado sofrimento advindo da execução, oferta, custo e fiscalização de um serviço que é direito e do qual depende muitas mulheres negras e de baixa renda, chefes de famílias negras, mães solo.

A questão da mobilidade é um tema relevante no mundo inteiro e não podia ser diferente na história deste País. Embora seja uma questão fundamental, é tratada de forma superficial, quase sempre escondendo estruturas de poder que regem e organizam as nossas cidades, possibilitando que o acesso a estas, se dê

de forma mais ou menos acessível para parcelas da população distintas. O que parece ter se agravado em tempos de COVID 19.

As reflexões sobre Política de Mobilidade e Qualidade de Transportes trazem como temas centrais nesta dissertação, temas como Gênero, Raça, Renda, Saúde mental, Saúde Pública, pois a lógica tradicionalmente utilizada no planejamento dos transportes é o *Equilíbrio da “Demanda x Oferta”*, seguindo o ponto de vista econômico capitalista da *Teoria do Consumidor*, o que distorce e agrava os problemas das/os usuárias/os denominados/as “**cativo(as)**”, aqueles, ou aquelas, que não têm direito a escolha do modo de transporte e que são (as) mais prejudicados com as exigências de Mercado. Razão indissociável disto, é a existência de múltiplos fatores que podem influenciar na demanda e na oferta do mercado, como: o poder aquisitivo da população, implementação de um imposto, o fator clima, custos de produção, tecnologias, insumos, entre outros. Justo por isso, as pessoas de renda mais baixa (incluindo aí, as mulheres negras que residem nos bairros periféricos) são mais afetados com a precarização da oferta e aumento do valor das passagens, seguindo a lógica do “tempo é dinheiro” e retroalimentando as desigualdades

Esta mesma lógica está diretamente relacionada com as mortes por sinistro de trânsito que atingem de forma majoritária os filhos dessas mesmas mulheres, que estão “descendo do transporte público por falta de qualidade e “*escolhendo*” as motocicletas como modo de transporte para obter melhores tempos de viagem e de espera, mas, que terminam morrendo no asfalto. Por diversas razões estruturais, quer seja o baixo poder aquisitivo ou ausência de domínio da tecnologia, estas mulheres, principais usuárias do transporte público e a pé, são as que ainda “ainda” não puderam optar por esse modo de transporte e sofrem na pele os muitos problemas advindos desta concepção de modelo de transporte baseada em mercadoria e não em direito adquirido.

A mobilidade urbana e o transporte começaram a ganhar espaço na agenda governamental devido à proximidade dos grandes eventos a serem sediados no Brasil, como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Isto impulsionou novas modalidades do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), incluindo investimentos em mobilidade urbana.

Além disso, havia sido sancionada em janeiro de 2012 a lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei no 12.587/2012), um marco do setor

que, em princípio, pretendeu melhorar a mobilidade nos municípios (Brasília, 2019,08) pretensamente em vistas de receber os visitantes para o grande evento internacional. No entanto, a situação é bem mais complexa e demanda ações que ultrapassem investimentos num tipo de infra estruturada “pra inglês ver”, que segue valorizando o transporte individual.

De acordo com o IPEA (2015):

Com o crescimento do transporte individual, observa-se que a demanda por transporte público vem caindo, principalmente a por ônibus, que representa mais de 90% dos deslocamentos coletivos nos grandes centros (NTU, 2013). Nos últimos quinze anos, por exemplo, houve uma redução de cerca de 25% no volume de passageiros transportados nas maiores metrópoles brasileiras (op. cit.).

Pode-se afirmar que as políticas públicas adotadas nos últimos anos estão reforçando as vantagens do transporte individual motorizado em relação ao transporte coletivo público (p.9).

O documento segue apresentando um panorama da atualidade bastante preocupante, principalmente, se consideramos que não houve grandes avanços nestes últimos 5 anos, ainda que considerado o contexto pandêmico, no qual se evidenciam os problemas com a circulação e aglomeração dentro dos veículos historicamente cheios. Segue:

O que se observa na prática é que as políticas adotadas estão levando ao encarecimento do transporte público e ao barateamento do transporte privado, o que, do ponto de vista da sustentabilidade ambiental e da qualidade de vida urbana, é bastante questionável. O transporte público no Brasil, com algumas poucas exceções, é exclusivamente financiado pela arrecadação tarifária. Isto inviabiliza muitas vezes a elevação do nível de qualidade dos serviços, uma vez que os usuários pagantes são em sua maioria pessoas de baixa renda e não podem arcar com custos maiores (p. 10).

No que diz respeito a análise de gênero sobre a temática, observando a importância e a dificuldade de acesso a dados com este recorte, a engenheira de transportes, Haydee Svab (2016) destaca, em sua dissertação de mestrado, uma das poucas a abordar este tipo de análise, a necessidade de se investir em pesquisas sobre planejamento de transportes, que considerem as diferenças de gênero e raça. Tais marcadores sociais, são pouco presentes, quando não inexistentes nos debates da área, com repercussões visíveis no planejamento de ações.

Ela aponta que, muito embora tenha-se observado avanços quanto ao mercado de trabalho, esta mudança não alcançou as desobrigações com o trabalho domésticos e a prole, o que as obriga a viagens acrescidas por este motivo. Além disto, evidencia que as mulheres utilizam mais o transporte público, chamando atenção para o fato de que, “muito embora tenham uma diversidade maior de

atividades a cumprir, ao se deslocar por meio motorizado, elas utilizam mais frequentemente um modo cujas rotas não são flexíveis” (2016,p.171). Por certo, os custos físico, mental e econômico se tornam mais elevados.

No entanto, mesmo considerando que o transporte público é mais utilizado por mulheres, de acordo com a pesquisa *Meu ponto seguro*, realizada pela Think Olga, entre Outubro de 2019 e Março de 2020, na qual, mulheres de 10 a 69 anos falaram sobre suas experiências de mobilidade, no DF e em 25 Estados e 86 cidades brasileiras, incluindo Salvador/BA, mostrou que em torno de 76% das entrevistadas se sentem inseguras nos pontos de ônibus, 69% em seu trajeto até o ponto, 70% acham a iluminação inadequada no ponto à noite, 73% relatam a ausência de pessoas próximas a elas no ponto, 77,8% sentem-se inseguras no ponto de ônibus.

*Os depoimentos também demonstram que a sensação de insegurança está relacionada principalmente, ao medo de assalto / furto – 39%, a Importunação sexual 29% ( 21% - por público em geral, 5% - por motoristas e 3% - por ambos), a Vulnerabilidade por infraestrutura – 27% e a Vulnerabilidade por comportamento dos outros – 26% . A pesquisa mostra ainda que, para as mulheres brasileiras, o simples comportamento de circular pela cidade, bem como a busca pelo real acesso ao direito a mobilidade estão acompanhados de sentimentos como medo, constrangimento, insegurança e desrespeito. (THINKOLGA, 2020).*

A publicação, evidencia como as cidades brasileiras e o transporte público de qualidade são pouco acessíveis ao gênero feminino: expondo o quão emocionalmente mobilizador, inseguro e fisicamente desgastante pode ser para uma mulher, simplesmente usar os espaços públicos. Consoante com HANSEM (*apud* PORTUGAL *et al*, 2004, p.37) “o conceito de acessibilidade está relacionado com a oportunidade ou seu potencial, disponibilizados pelo sistema de transporte e uso do solo”.

Os dados disponíveis no meio virtual, compilados por várias agências, demonstram que, 86% das mulheres entrevistadas têm medo de sair às ruas (ACTIONAID, 2016), que 97% já foram assediadas nos transportes públicos (Instituto Locomotiva e Instituto Patrícia Galvão) e que numa das maiores metrópoles do País 50% das viagens a pé são feitas por mulheres, indicando o recorte de classe social (SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE SP *apud* THINKOLGA, 2020, p.24).

No entanto, se a questão já é bastante complexa em tempos ditos normais, instaurada a crise sanitária, em razão da pandemia da Covid 19, vê-se a premente necessidade de lançar um olhar mais cuidadoso sobre esta política essencial, que se esconde atrás de automóveis futuristas, rodovias ditas inteligentes, calçadas descuidadas, ruas mal iluminadas, em função dos protocolos sanitários, vazias, pontos de ônibus ermos, insegurança/violência urbana, assédio sexual, espaços disputados pela necessidade dentro das frotas reduzidas, a ausência de incentivos ao uso do transporte ativo para mulheres e o convívio com o vírus que vive da aglomeração, mas principalmente, da vulnerabilidade social, de gênero e racial expressos e expostos nos dados sobre a doença no percurso da pandemia da Covid 19.

Isto significa em termos reais que, o planejamento de transportes, precisa levar em conta as dinâmicas de gênero para que a distribuição e efetividade da Política de Mobilidade possa atender a necessidade das mulheres, sobretudo aquelas que possuem baixa renda e que são mães, já que, ainda de acordo com suas análises: “um dos principais indicadores de mobilidade, o total de viagens que uma pessoa realiza num dia, é fortemente influenciado pela renda familiar, pelo grau de instrução do indivíduo, e em menores medidas, pelas presenças de crianças até 14 anos na família” (p.171). E importante se considerar, evidentemente, a faixa de renda da família, mas também o fato de que, se existe um racismo estrutural, qualquer debate de classe, sem a observação deste marcador – raça/cor - torna absolutamente simplório e superficial a investigação para melhor organização e eficácia desta essencial política.

Assim com os dados sobre a mobilidade feminina, os dados sobre como pessoas negras e não brancas se movimentam, bem como, os impactos disto em suas vidas ainda são um imenso desafio, uma verdadeira barreira atitudinal imposta por gestores e operadores à melhoria e garantia deste serviço público.

As Barreiras atitudinais são um conceito utilizado dentro das produções sobre acessibilidade e mobilidade acessível, que de acordo com Juliana Tavares (2013) em Almeida & Freire *et al* (2019), representam uma espécie de produção sociocultural preconceituosa, disseminada por comportamentos e linguagens que, “num processo tridimensional, que envolve cognições, afetos e ações contra a pessoa com deficiência” ou quaisquer grupos vulneráveis tendo como efeito sofrimento psíquico, motivado pelo desrespeito, limitação e/ou impedimento aos

seus direitos (p. 162), pela negligência e invisibilidade individual e institucional. Tais observações são fatores preponderante no percurso da agenda até a execução de uma Política pública.

Recentemente o antropólogo, Paíque Duques Santarém, defendeu a tese de doutorado na UNB correlacionando as influências dos navios negreiros na concepção do transporte público no País. Ele, então, explora o conceito de mobilidade racista pautado em 3 entendimentos básicos conectados com a história de racismo no País e aponta em entrevista sobre *A Cor da Mobilidade*, do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - IPTD:

No meu trabalho, este conceito se apoia em três entendimentos básicos. O primeiro é que nosso sistema de transporte foi montado com ferramentas próprias do racismo, assim como nossas cidades e isso tanto se refletiu quanto se relacionou com a segregação socioespacial. O segundo entendimento é a hipótese de que a própria concepção do transporte coletivo no Brasil está conectada ao tráfico negreiro, que foi nossa primeira forma de transporte de massa. No texto, analiso mecanismos específicos que revelam esta continuidade. Por último, trabalho com a idéia de que se o transporte coletivo é uma instituição racista de uma sociedade racista, ele está relacionado com outras instituições do racismo e compõe o grande projeto racista que existe no país, assim como o racismo no mercado de trabalho, na saúde, na educação, na organização espacial e dentro do horizonte amplo de genocídio da população negra (2020).

Destarte, pensar em mobilidade, implica compreender fatores como invisibilidade históricas, heranças cruéis e a assunção de uma lógica verdadeiramente voltada ao desenvolvimento democrático do bem cidade, que é a Mobilidade Urbana sustentável, cuja definição dada pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) é: “a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável”.

Como anteriormente citado, há uma associação muito estreita entre mobilidade urbana e renda, ou seja, a renda familiar é um fator determinante da mobilidade (GOMIDE, 2003b). Desta forma, vemos que a população de baixa renda é obrigada a optar por residir em: locais onde as habitações têm baixo custo agregado (favelas nas periferias dos centros urbanos, p. x.) e alto custo financeiro de transporte (grandes distâncias em relação às oportunidades) ou o oposto, locais com habitações com alto custo agregado (cortiços, p. ex.) e quase

nenhum custo de transporte para acesso às oportunidades (WORLD BANK; KRANTON *apud* GOMIDE, 2003a; SILVA, Q. *et. al.*, 2004).

A exclusão social, além da insuficiência de renda, ancora-se na segregação espacial, a discriminação, a não-equidade, a negação dos direitos sociais e do direito a cidade. Licínio Portugal *et al*(2004) afirma que no Brasil existe uma relação intrínseca entre a baixa mobilidade nas metrópoles e exclusão social, sendo idosos, pessoas com deficiência física, mulheres e os grupos de baixa renda, mais indicados. Observa ainda especificidades de geração, raça e capacidade física como componentes agravadores da condição de baixa mobilidade feminina (p. 38/9).

A pesquisa *Origem-Destino* 2012 realizada em Salvador e região metropolitana confirma a relação de classe social, na medida em que observa que renda familiar é a principal variável relacionada à mobilidade, destacando ainda que quanto maior a renda familiar, maior o número de viagens diárias realizadas por pessoa. No entanto, na relação gênero e mobilidade, aponta que “No caso específico da Região Metropolitana de Salvador - RMS a população feminina é significativamente maior, e que apesar da maior mobilidade individual dos homens verificada na pesquisa, as mulheres realizam o maior número de viagens (50,9%), enquanto os homens (49,1%)”(p.24).

Intersseccionalizado os dados, o que esta pesquisa também nos alerta é que as mulheres, além de usarem mais o transporte público, pelas características especiais nos padrões de deslocamento, também se ressentem mais com os altos custos das passagens, considerando além de serem a parcela mais empobrecida<sup>16</sup> da população, o número maior de viagens em função do acúmulo de funções relacionada aos papéis de cuidado domésticos, familiares e com a prole. Importante destacar que, exatamente pelas mesmas questões, a taxa de Imobilidade<sup>17</sup> das mulheres também é maior na RMS.

---

16 De acordo com o IGBE (2019) No período analisado, a taxa de desocupação dos homens foi menor do que a das mulheres. Tais constatações apontam que a desigualdade entre os sexos resulta de fatores estruturais, mas se agravam em consequência de aspectos conjunturais, como períodos de crise. Esta desigualdade tende a se agravar, observadas outra questão estrutural como a raça/cor (p.33/34). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101678.pdf>

17 De acordo com DERBA (2012) o **Índice de imobilidade**: relação entre o número de pessoas que não realizam nenhuma viagem e o número de habitantes de uma determinada área; **Viagem**: deslocamento de uma pessoa, por motivo específico, entre dois pontos determinados (origem e destino), utilizando, para isso, um ou mais modos de transporte; **Índice de mobilidade**: relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área;(p.14) Disponível em:

O pesquisador baiano, Daniel Caribé (2019), na sua tese de doutorado, na qual avalia a através dos movimentos de “Tarifa Zero” a política de mobilidade local, fazendo uma brilhante digressão acerca de como se dão a urbanização, segregação dos espaços e relações de classe, da qual entendo, podemos fazer analogia as interseccionalidades de gênero, raça... Ele diz:

Esses trabalhadores, estando submetidos aos mecanismos da mais-valia absoluta, e não havendo a possibilidade de ser intensificada a exploração – nem os patrões que os empregam, nem mesmo os próprios trabalhadores têm capacidade de dar um salto organizativo e tecnológico no regime de trabalho em curso –, o que se passa é uma ampliação no tempo de labor despendido e uma diminuição do consumo e dos salários. O corte de linhas, o aumento das tarifas, a diminuição da frequência dos ônibus, a deterioração dos equipamentos, tudo isso se contabiliza mais como um aumento da opressão do que como um aumento da exploração. Aliás, pode até expressar o oposto: parte da produtividade desses trabalhadores é deixada dentro dos ônibus, que os entregam nos postos de trabalho fatigados e os deixam em casa, moídos, de tal forma, que a curta noite de sono, após os afazeres domésticos e o proveito do que resta dos lazeres, não será suficiente para repor suas energias(p.37-38).

O trecho ilustra de que forma embrincamentos estruturais tornam a experiência de exclusão para mulheres negras idiossincráticas o bastante para repercutirem na falta ou deficiência de acesso a espaços de benefício e poder. O conceito de Interseccionalidade é tão fundamental, quanto revelador para o debate sobre como a política de mobilidade e transportes, paradoxalmente, pode ser utilizada como um mecanismo de exclusão.

A exclusão social pode ser entendida como “um processo dinâmico de exclusão parcial ou total, de qualquer sistema social, econômico, político ou cultural determinante da integração social do indivíduo na sociedade” (DALMASO; WAISMAN, 2005, p.13). Sendo assim, características como a cor da pele e ser mulher também se refletem na negação ou segregação sócio espacial promovida pela insuficiência ou ineficiência programática dos transportes públicos e, de maneira mais geral, da própria política de mobilidade.

Vê-se assim que situações de opressão/exclusão seriam caracterizadas pela carência de serviços públicos essenciais, impossibilidade de reivindicação dos direitos sociais, falta de participação política, convivência com a violência e/ou precárias condições de vida. Temos, portanto, que a renda é um fator determinante da exclusão social, mas não é o único. O acesso a educação,

informação e transporte podem interagir entre si e potencializar a exclusão social (considerando-se o efeito do isolamento) de indivíduos ou grupos de indivíduos especialmente quando outros fatores como a maternidade e as exigências deste status/ obrigação social tornam o deslocamento uma tarefa ainda mais árdua.

Pode-se afirmar, à vista disto, que fatores como ser mulher de baixa renda, negra, ser mãe e chefe de família, aliados aos grandes desafios da inacessibilidade podem, sim, ser um desnecessário acréscimo de sofrimento psíquico para esta parcela significativa da população, que de acordo com o IPEA, em *Retratos das desigualdades de gênero e raça*, cresceu de 1.911.712 para 6.056.276, de 1995 para 2015, só no Nordeste.

As barreiras das mais diversas são impostas a circulação de parte da população, sobretudo mulheres, negras e não brancas, de baixa renda que conhecidamente são, neste País a porção com menor remuneração, maior vulnerabilidade e somando-se a isto as múltiplas jornadas de trabalho relacionadas a divisão sexual e social do trabalho. As mulheres negras também, são as que mais se ressentem com as taxações, alta dos preços e inflação, já que também são as que ganham menos.

Muito embora, já em 2013, a OMS tenha feito levantamentos que mostram que o transporte coletivo vai além dos benefícios de reduzir problemas como os gerados pela poluição, reafirmando que a política de mobilidade urbana interfere em aspectos como qualidade do ar, estresse e até mesmo em questões como sedentarismo e obesidade (2013), O investimento na qualidade deste serviço ainda está aquém das necessidades da população, vez que, ainda que Salvador esteja parecendo um canteiro de obras, os benefícios para a população que vive distante das centralidades ainda é bastante questionável, a julgar pela manutenção da forma de financiamento, escolha do modal, relação com o território, acesso a serviços de saúde durante a pandemia, etc.

Ou seja, quando observamos as barreiras a acessibilidade, podemos ver com bastante nitidez que a imobilidade, a inacessibilidade não atinge apenas pessoas com deficiência, trata-se de maneira ampla de como as políticas públicas são influenciadas por políticas de braqueamento e de gênero, servindo para a segregação que também é racial e de gênero. Afinal de contas, o debate sobre o público e o privado, sempre teve em seu âmago a própria divisão sexual do trabalho e em tempos da Covid 19, quando as grandes mazelas estruturais do País foram

agravadas a questão da mobilidade assume dimensões impossíveis de serem ocultadas.

Durante a Pandemia da Covid 19 sabidamente, as parcelas mais vulneráveis da população, em especial aquelas cujo mote do fique em casa, não alcançou, tiveram acrescidas também o seu sofrimento e os impactos de uma política já deficitária, em especial quando falamos de mulheres, vide pesquisa sobre cidade e mulheres realizada pela Think Olga e citada aqui.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) ao Ibope (2015), apresentou documento sobre mobilidade urbana, com consulta referente aos anos entre 2011 e 2014 com 2.002 pessoas de 142 municípios brasileiros. Os dados mostraram que a região Nordeste apresentou piora expressiva na avaliação do transporte público: “o percentual que o avaliava como ótimo ou bom passou de 41% em 2011 para 27% em 2014, queda de 14 pontos percentuais (p.07)”.

No entanto, além de delimitar a piora de um serviço na maior parte das regiões, o relatório traz outros dados que nos interessam mais evidentemente, que se referem ao entrecruzamento de informações como renda, gênero, idade e meio de transporte utilizado, deixando patente que são as mulheres de baixa renda quem mais usam o transporte coletivo e andam à pé, enquanto que homens utilizam mais o automóvel da família e/ou motocicleta. De posse desta informação, não se traduz um exagero pensar que na questão da mobilidade como um tipo de violência institucional contra as mulheres.

Ao demandar mudanças na movimentação e ocupação de espaços, criar protocolos sanitários e restrições de convívio social, a pandemia catalisou a crise de transportes no Brasil, muito especialmente em Salvador, sendo constantes as aparições de queixas e celeumas na mídia local<sup>18</sup>, expondo desde problemas

---

18 Diversas reportagens encontram-se e podem levar-lhe ao clima que se instaurou. Disponíveis em : [https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/27546-feira-de-santana-pelo-3-dia-usuarios-ficam-sem-parte-de-onibus-coletivos.html?utm\\_source=principal&utm\\_medium=link&utm\\_campaign=destaques](https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/27546-feira-de-santana-pelo-3-dia-usuarios-ficam-sem-parte-de-onibus-coletivos.html?utm_source=principal&utm_medium=link&utm_campaign=destaques)  
<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/263153-pleiteada-desde-2018-licitacao-dos-amarelinhos-segue-pendente-e-pode-ficar-para-2022.html>  
[https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/27588-situacao-dos-onibus-coletivos-pode-gerar-nova-revolta-na-bahia-avalia-sindicalista.html?utm\\_source=principal&utm\\_medium=link&utm\\_campaign=destaques](https://www.bahianoticias.com.br/municipios/noticia/27588-situacao-dos-onibus-coletivos-pode-gerar-nova-revolta-na-bahia-avalia-sindicalista.html?utm_source=principal&utm_medium=link&utm_campaign=destaques)  
<https://aratuon.com.br/noticia/cidade/onibus-pega-na-barragem-fumaca-assusta-moradores-e-pode-ser-vista-ate-do-ferry>  
<https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/114007,em-dia-chuvoso-em-salvador-passageiros-denunciam-onibus-com-rachaduras-e-goteiras>  
<https://oglobo.globo.com/rio/prefeitura-do-rio-vai-subsidiar-passageiro-de-onibus-diz-paes-25245720>

históricos de gestão as ideologias que subjazem a organização da política de mobilidade e o planejamento das cidades como bens permitidos a pessoas de um determinado *status quo*.

Agências oficiais apressaram-se em produzir documentos diversos sobre o uso dos transportes e os protocolos de saúde pública e/ou de contingenciamento de crise. Todos muito felizes em ressaltar a importância da política e a manutenção do serviço como um direito essencial e a cidadania, ainda que na prática seja outra a realidade. Como historicamente o transporte público no País foi tratado como mercadoria (CARIBÉ,2019), é fácil supor que pode tratar-se apenas de fazer a roda da economia girar, sem muita preocupação com as condições em que a mobilidade se dará e a propagação da epidemia se comportará. Ao menos foi o que vimos ocorrer durante a crise concomitante de transportes na cidade de Salvador.

No relatório da FGV(2020) sobre Transporte Público e Covid 19, se destaca a importância da não interrupção do serviço, com a elaboração de planos de contingência que tenham em vista os três principais atores envolvidos - usuários, operadores e poder público – no sentido de tomar providências para evitar a propagação do vírus, manter a operação adequada e, durante a crise, garantir a viabilidade financeira das empresas. No entanto, não foi tão difícil ver alguns pontos de ônibus em Salvador, lotados, assim como alguns ônibus disponibilizados, como mostram algumas reportagens na mídia local.

Aliado a isto, em nota técnica do IPEA intitulada *MOBILIDADE URBANA E O ACESSO AO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE PARA CASOS SUSPEITOS E GRAVES DE COVID-19 NAS VINTE MAIORES CIDADES DO BRASIL (2020)*, no qual avaliou-se o acesso de pessoas de baixa renda aos equipamentos de saúde no território, em Salvador, observou-se que 7,8 mil pessoas acima de 50 anos de idade que não consegue acessar nenhum estabelecimento de saúde em menos de trinta minutos de caminhada; enquanto que 35,3 mil pessoas moram a uma distância maior do que 5 km do hospital mais próximo, com pelo menos um leito de UTI e um respirador (p.24).

De fato, a manutenção da operação do transporte público em tempos de pandemia enfrenta grandes desafios, sendo, de acordo com a FGV (2020), ao menos três desafios claros: (i) prevenir a propagação da doença; (ii) manter os serviços e gerenciar os impactos na mão-de-obra; e (iii) fazer a comunicação de crise. Mas, medidas insatisfatórias, a dificuldade com a transparência dos dados

oficiais, sugerem que o maior desafio mesmo, ficou com a população mais empobrecida, sabidamente, feminina.

A despeito de tantas produções feministas que abordem o tema da violência contra as mulheres, a temática da violência institucional perpetrada através da forma como os marcos legais e o acesso a políticas públicas são operacionalizadas, ainda é um tema rodeado de desconhecimento, que desta forma invisibiliza, os impactos de certos determinantes sociais, econômicos e políticos na saúde mental das mulheres e incorre em pouca responsabilização do Estado em todas as suas instâncias.

Destarte, falar sobre a temática em questão urge interesse, investimento e produção. Trata-se, além de dar transparência a dados tão negligenciados, em relação a deficiência histórica no acesso a cidade, de contribuir para desvelar o fato de como políticas de gênero, assim como as de branqueamento, atravessam a concepção, organização e oferta das políticas públicas no Brasil, em especial, a política de mobilidade e transporte.

A falta de dados disponíveis e bem tratados, de forma interligada com os recortes sociais indispensáveis como gênero e raça, dificultam além da pesquisa aprofundada sobre a situação no município, a efetiva melhoria no planejamento e oferta a uma Política, cuja função precípua é permitir acesso democrático a bens, serviços, outras políticas e outros direitos fundamentais, afetando mulheres negras, chefes de família de classes subalternizadas, ao passo que o sofrimento psíquico que subjaz o tema é confortavelmente negligenciado pelas instituições do Estado, inclusive durante a Pandemia, quando estressores como o medo, desconhecimento e insegurança quanto ao futuro se agregam as dificuldades e sofrimentos citadinos diários, como “conquistar à unha” um transporte público de qualidade para si e pra os seus.

## 5 DESCALÇAS NO ASFALTO QUENTE: MULHERES CONTAM SUAS HISTÓRIAS DE (I)MOBILIDADE NA CIDADE DO<sup>19</sup> SALVADOR

### 5.1 ENTRE AS FLORES NO ASFALTO: SOBRE ESTA E TANTAS OUTRAS DE NÓS

Luto pra mim é verbo!

Termo talhado no braço, conjugado em terceira pessoa imperativa, imperiosamente!

Mulheres me habitam aos montes. Diversas matrizes, diversas matizes.

Em mim também habitam seus gritos, suas mortes, mais que tudo, a memória de suas vidas resiste proclamando justiça pela minha boca, peitos, pelo sangue que roça minhas pernas, como se digitando uma mensagem sagrada.

Luto pra mim é verbo parição de uma Sankofa; biselado no osso; tonem; é papel averbado por todas elas, que cantam, laras, suas dores e flores nos jardins dentro de mim.

Conto as nossas histórias de luto e de luta.

**Alê Aligara**

Este é um tópico de apresentação. Aqui lhes apresento as mulheres reais que nos dedicaram suas que narrativas, que se entregaram a esta investigação no afã de contribuir para que nunca mais nos voltem a calar! Eu vi em seus olhos a torcida pela vitória! Mesmo após saber da obrigatoriedade do anonimato, me diziam firmes: Pode usar meu nome!!

As flores do asfalto oficialmente são 05 participantes que cederam forte e encantadoramente suas narrativas de vida, suas emoções, seus anseios e percepções. Me enchiam de amor e honra a cada palavra ouvida, cada interjeição, cada mudança de ritmo na respiração, que expressava também os ritmos do coração.

No entanto, as flores aqui são muitas e tantas outras, inclusive eu. Sendo uma pesquisadora feminista negra, uma “outsider within” e me valho da prerrogativa identitária, histórica e política de assumir meu passo nesta viagem e tendo em vista, a importância das experiências pessoais preconizada pelo feminismo negro na construção e afirmação da construção da intelectualidade negra (HILL COLLINS, 2016), me tomo por Flor Orquídea Lilás compartilhando também um pouco de

---

19 O destaque, inclusive com alteração do tamanho da fonte, é proposital e objetiva fazer menção à relação assimétrica envolvida na incidência de uma organização e gestão pública masculina e negligente com questões femininas na política de mobilidade, numa cidade que possui mais da metade de sua população formada por mulheres.

minhas vivências e percepções com uso do transporte e no diálogo com as mulheres entrevistadas.

Além das mulheres que foram entrevistadas eventualmente falarei de outras flores que não puderam oferecer sistematicamente uma entrevista, mas, que como uma oferenda, me colocaram questões, observações, percepções, pequenos fragmentos sobre suas vidas em movimento: são elas Flor de Alecrim, Flor de Bromélia, Flor de Lis e tantas outras em também falaram com sua impossibilidade frente a difícil tarefa de conquistar um ônibus à unha depois de sair cansada do trabalho e ter nova jornada aguardando em casa.

Aqui por estes ouvidos, coração e mãos passaram atendentes de padaria, caixas de mercado, professoras, funcionárias públicas, mulheres enlutadas, solteiras, viúvas, casadas...foram mulheres cis, e isto também nos faz refletir sobre a ausência de mulheres trans na rua, nos transportes públicos, chama ainda mais a atenção para as estratégias de tentativas de aniquilação de identidades de gênero. Grave! Cruel! Pois sabemos que elas existem.

Enfim, seguem as protagonistas desta viagem, elencadas por ordem de encontro...

Flor Açucena– 33 anos, Ensino Médio, garçõete, separada, 3 filhos, chefe de família,

Flor de Mandacaru– uma mulher negra, lésbica, casada, chefe de família, de 36 anos, faxineira, mãe, avó, filha, mãe de muitas e muitos, pois é uma Ekedji Ogum,

Flor Margarida – Operadora de telemarketing, mãe, Ensino Médio, filha de santo,

Flor Girassol – massoterapeuta, correria, mãe coruja, casada, caminhadeira, Ensino Médio,

Flor Rosa – esteticista, “coroa esperta”, mulher da terra e do mato, Cristã, Ensino Médio.

## 5.2 ESPAÇOS, LUGARES E CORPOS – TERRITÓRIO E “ESSES MALDITOS CORPOS MÓVEIS”

A questão da mobilidade é complexa...eu mesma fui entendendo aos poucos com meu próprio corpo ilustrando palavras pensadas por outras pessoas que pensaram corpos e lugares. Já que até aqui nos movimentamos por ruas e calçadas e viagens cotidianas, me permitam uma digressão com a qual inicio reflexões deste capítulo de dados.

*Era início de Outubro de 2021, quando já era possível(para uma dada parcela da população) transitar mais livremente entre pessoas e cepas de vírus, “caímos na estrada” como fazem amigas felizes...nos laçamos 5 mulheres negras na estrada. Despretensiosamente, tínhamos como ponto final chegar ao Paraíso da branquitude espiritualizada e amante da natureza: a Chapada do Veadeiros. Conversávamos tranquila e divertidamente sobre os imbróglis que envolvem mulheres, a cor de suas peles e preocupações do tipo “viajar com uma balança de precisão, um pote de Whey proteim e outro de creatina”, algo que dificilmente faria parte do universo de preocupações de uma mulher branca de dieta, porque ela nunca seria “confundida” com uma traficante, por exemplo! Eis, que em dado momento da viagem ha poucos quilômetros do nosso destino paradisíaco de feriadão, avistamos além da placa do município de Alto Paraíso do Goiás – Portal da Chapada, um posto da Polícia Rodoviária Federal... estava tudo tranquilo, já que nenhum carro antes de nós havia sido abordado e estávamos em velocidade e atividade compatível com CTB, no entanto, fomos, sim, paradas, abordadas, solicitados os documentos da motorista. Não que isto de fato seja significativo, no que tange ao princípio da equidade, mas, estávamos ali eu, Psicóloga, Conselheira Federal, e mais 04 advogadas: 01 diplomata do Itamarati, 01 doutora em criminologia, prestes a ser docente da UNB, 01 professora de Criminologia, advogada no Legislativo Federal e com relações com o TJ/SP, 01 advogada assessora jurídica na Câmara do Legislativo Federal... todas Feministas anti-racista, e ativistas dos Direitos Humanos. (Eu, Orquídea Lilás, 2021)*

Tínhamos ali, todas as prerrogativas básicas da branquitude: 05 mulheres da classe média, com o privilégio da pós graduação em Universidade Pública num país que sofre com endêmica baixa escolarização de pessoas negras, funcionárias ou exercendo função pública, conhecedoras da legislação e devidamente municiadas com um automóvel particular, ainda assim, tivemos a nossa mobilidade questionada, temporariamente impedida por um agente da lei e do Estado, sem o menor constrangimento ou qualquer motivo que nos pudesse justificar a razão da abordagem policial, para “explicar” que éramos das tais “pessoas de bem”, cujo direito de ir e vir não pode ser previamente cerceado ou questionado ou impedido ou mesmo dificultado como ocorrem nos grandes e pequenos centros onde as dificuldades que se apresentam no acesso aos meios de transporte, promovem

cotidianamente uma abrangência de estressores e sentimentos negativos, que impactam sua qualidade de vida e, conseqüentemente, a saúde mental.

Não houve agressão explícita, ele foi bastante educado, o que ilustra de forma bastante vívida o “soft power racial”, que Denilson Oliveira (2021) nos elucida acerca das nuances do que chama de “geopolítica<sup>20</sup> da morte”, cujo fundamento é o racismo, combinado aos marcadores de classe, gênero, orientação sexual, capacidade física e mental, forjando, ao passo que naturaliza, barreiras e inacessibilidades. De acordo com o autor, a geopolítica do racismo, fundamento da “geopolítica da morte”, é operacionalizada por modos de controle da mobilidade nos espaços públicos, que a depender da “área” e dos interesses podem ser exercidos com estratégias de “*Soft power racial*<sup>21</sup> – um exercício do poder racialmente branco - e/ou *hard power racial* – um exercício de poder mais violento”(2021, p82).

Este Soft power é dissimuladamente violento e utilizado para “silenciar conflitos raciais no Brasil”, nas áreas nobres para onde se deslocam como força de trabalho. Tal conceito serve também para explicar a estrutura, oferta e expressão dos transportes públicos, principal meio de mobilidade urbana de mulheres negras trabalhadoras de baixa renda, aqui colocados pelas usuárias como “sujos, ineficientes, pouco acolhedores, caros, desconfortáveis, dentre outros.

O foco do *soft power racial* no Brasil é afirmar que não somos racistas, apesar de todas as evidências, e produzir comportamentos raciais submissos no uso do espaço. A perda do soft power racial significa a evidência da barbárie sem filtros [...] A lógica neoliberal é racialmente geonecropolítica. A política dos transportes públicos é historicamente diferenciada nas “áreas nobres” e nos espaços periféricos. Não é só a classe social que tem sido mobilizada na produção espacial dessa desigualdade, mas também a raça, já que são espaços racialmente estigmatizados. Os transportes públicos de qualidade foram construídos no Rio de Janeiro como bens oligárquicos sob hegemonia econômica, racial e gentrificada (Oliveira, 2014). Ou seja, são gestados constrangimentos para os usuários pobres, negros e mulheres que rompem com a trajetória submissa...Gerir os usuários **(e usuárias) dos transportes funciona como um dispositivo de interdição e/ou evitação de corpos racializados geradores de mal-estar.** (OLIVEIRA, 2021, p.85, grifo nosso).

Muito embora, mulheres negras enfrentem também o *hard power racial* quando voltam aos seus bairros de origem e se deparam com a presença hostil das

20 De acordo com o autor “geopolítica envolve as disputas de poder no espaço em diferentes escalas, esferas e contextos”. Isto significa compreender espaço e deslocamento, envolve conhecer projetos de dominação racial, de gênero e, evidentemente, de classe social, como já destacava brilhantemente Milton Santos nos estudos sobre desigualdade sócio espacial e processos de segregação, tão estrutural quanto o racismo brasileiro.

21 O autor informa que tais conceitos são de autoria de Joseph Nye para explicar a geopolítica no EUA durante a Guerra Fria.

forças policiais contra si e os seus, estas são duas faces de mesma moeda que “compra” os espaços e que pretende, conforme discorre o autor, manter a “ordem dos lugares”, criando o devido constrangimento e desconforto para quem se atreve a lançar-se contra os limites. É preciso que estas trabalhadoras saibam, sejam reiteradamente lembradas do seu lugar de submissão e, isto se dá pelo desconforto e dificuldade de viagens entre os espaços.

Bourdieu (1997), em *Efeitos do lugar*, analisa as relações entre as estruturas do espaço social e as estruturas do espaço físico, como um jogo de posições que de forma subliminar, naturaliza diferenças e hierarquias produzidas pela lógica histórica, materializando-as nos espaços físicos, nos territórios. Sendo assim: “ as surdas injunções e os chamados silenciosos à ordem das estruturas do espaço físico apropriado são uma das mediações através das quais as estruturas se convertem progressivamente em estruturas mentais e em sistemas de preferências”, que dão através das “distâncias”, do tempo de “deslocamento”, da “movimentação” ou imobilidades de determinados corpos.

Em direção semelhante, Milton Santos (2006), traz à baila o conceito de “psicoesfera”, para explicar como racionalidades presentes nas próprias técnicas que organizam Políticas e Cidades, modelam comportamentos e emoções, num jogo constante de demarcação subliminar de limites territoriais, supostamente naturais. Sendo assim, a sensação de desconforto referida por todas as entrevistadas em suas viagens urbanas, no uso dos transportes que as levam a possibilidade de ultrapassar estes limites cheios de significados, não é um mero acaso. Ele diz:

A psicofera, reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Ambas - tecnosfera e psicofera - são locais, mas constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar. Sua inspiração e suas leis têm dimensões mais amplas e mais complexas [...] O meio geo gráfico atual, graças ao seu conteúdo em técnica e ciência, condiciona os novos comportamentos humanos, e estes, por sua vez, aceleram a necessidade da utilização de recursos técnicos, que constituem a base operacional de novos automatismos sociais. Tecnosfera e psicofera são os dois pilares com os quais o meio científico -técnico introduz a racionalidade, a irracionalidade e a contra -racionalidade, no próprio conteúdo do território (p.172)

Para a Psicologia Ambiental espaço e lugar são coisas distintas, mas que se complementam. O primeiro traz em si a idéia de (suposta) neutralidade, enquanto que o segundo é cheio de significados que são pessoais e também coletivos (políticos, sociais). O espaço é a base concreta, a área geométrica, geográfica,

enquanto que o lugar é uma construção subjetiva sobre os ambientes introjetados. (CAVALCANTE; NÓBREGA, 2016, p. 182-183). Ambos influenciados por ideologias, ambos se retroalimentam através de mecanismos produzidos socialmente – hard power e soft power- e que se reproduzem através do comportamento sócio ambiental humano que delimitam e controlam acessos e não acessos a espaços, territórios, locais.

A experiência pessoal que dá início a esta reflexão, que permeia toda a análise dos dados trata disto de como a justiça ambiental é impedida por sutis mecanismos que fazem parecer naturais lugares e limites sociais. Lembremos, no entanto, que o conceito de justiça ambiental não pode ser compreendido sem que assumamos mais este aspecto do racismo, enquanto estrutura. Ilustro aqui com as palavras de Saskya Lopes *et al* (2012):

O conceito de justiça ambiental compreende várias dimensões: sociais, éticas, ambientais e de desenvolvimento, não podendo prescindir da aplicação do conceito de racismo ambiental ao contexto brasileiro de desigualdade social e discriminação racial disfarçada pelo mito da democracia racial. O racismo ambiental é uma espécie de injustiça ambiental configurada pela distribuição desproporcional e desigual dos riscos ambientais para populações negras (p.01)

Todas as entrevistas referem desconforto em seus deslocamentos, como se não lhes fosse permitido estar ali, suas presenças são minimamente suportadas em função de suas obrigações de servir(ço).

### 5.3 “SERVIÇO CARO PRA GENTE ESSA BARATA”: DA QUALIDADE DO SERVIÇO À AS RELAÇÕES SOCIOAMBIENTAIS

A qualidade do transporte público sempre foi uma questão na cidade de Salvador. Em 2012 foi realizada uma pesquisa na Capital Baiana pelo PLANTER - Observatório do comportamento e Tendência, na qual identificou-se que o serviço era considerado péssimo pela população local, mesmo sendo o meio de transporte mais utilizado à época. Aspectos como rotas, limpeza/higiene dos veículos, qualidade da frota, segurança, “atendimento dos condutores”, custos, tempo de espera, entre outras categorias analisadas, compunham a lista de desagradados.

Passados quase 10 anos da pesquisa, pouco progresso se observou, mesmo com as grandes transformações observadas termos de paisagem da cidade, cuja justificativa se dá ao incremento de meios de transporte de massa como o metrô e o BRT. Diga-se de passagem, este último, teve suas obras de instalação

iniciadas mesmo com as diversas manifestações da sociedade civil organizada através de técnicas/os e acadêmicos da mobilidade, movimentos sociais, grupos ambientalistas e de mobilidade, bem como grupos de oposição ao governo local reeleito<sup>22</sup>.

A pandemia da Covid 19 precipitou e exibiu com bastante nitidez e violência a piora significativa do serviço cujo modelo de gestão atrasado, sem transparência e controle social, estruturado a partir do financiamento exclusivo em quem usa o serviço, refratário ao conceito de mobilidade como direito social, impõem limitações graves e decreta falência programada do sistema como se vê com a crise atual.<sup>23</sup>(CARIBÉ, 2019). A crise dos transportes públicos, como uma crônica de morte anunciada<sup>24</sup>, tem impactando negativamente a população, especialmente mulheres de baixa renda, suas principais usuárias, dando notoriedade a importância que tem a gestão de um serviço público essencial ser capaz ouvir a sociedade no planejamento da Política e no aporte de recursos públicos para que as mudanças possam se refletir verdadeiramente na percepção da população sobre a qualidade do serviço.

---

22 O BRT foi visto como uma obra controversa e de concepção atrasada, segundo Prof. Paulo Ormino/UFBA (2018). Uma intensa séries mobilizações foram feitas envolvendo diversos atores e atrizes sociais para pôr fim ao projeto avaliado como de significativo impacto sócio-ambiental, custosos, questionável, inclusive na sua efetividade enquanto um modal capaz de resolver os problemas de mobilidade da capital. Tais eventos foram largamente expostos nas mídias, como nas seguintes reportagens:

<https://www.gamba.org.br/noticias/manifestantes-dizem-nao-ao-projeto-do-brt-de-salvador>  
<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/grupo-realiza-protesto-contras-obras-do-brt-e-deixa-transito-lento-em-salvado.ghtml>  
<https://diariodotransporte.com.br/2018/04/23/em-salvador-ambientalistas-protestam-contras-corte-de-arvores-para-instalacao-do-brt/>  
<https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/54210.artistas-convocam-manifestacao-contras-o-brt-em-salvador>  
<https://jornalistaslivres.org/nao-ao-brt-de-salvador/>

23 Daniel Caribé, discute em sua tese de doutorado em Urbanismo na UFBA o histórico da Política e Salvador e tem refletido nas mídias nacionais e internacionais a situação e o modelo de gestão ainda vigente na maior parte dos estados brasileiros. <https://www.obmobsalvador.org/post/o-colapso-do-sistema-soteropolitano-de-transportes-coletivos>

24 Transporte Público x Pandemia COVID 19 - Alguns Links Importantes:  
<https://jovempan.com.br/opiniao-jovem-pan/comentaristas/fernando-vernalha/a-conta-da-pandemia-para-o-transporte-publico-urbano-no-brasil.html>  
<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/09/transporte-publico-esta-a-beira-do-colapso-diz-associacao-do-setor.shtml>  
<https://www.archdaily.com.br/br/945182/como-evitar-o-colapso-do-transporte-coletivo-pos-pandemia>  
<https://radiopeaobrasil.com.br/sp-fase-emergencial-tem-onibus-metro-e-trens-lotados/>  
<https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/covid-19-o-colapso-do-sistema-de-transporte-publico/>

As mulheres entrevistadas, trazem em suas narrativas a percepção de imutabilidade na Gestão da Política e um piora na qualidade do serviço durante a pandemia. Elas referem-se sempre às péssimas condições encontradas, com destaque as categorias elencadas anteriormente pela pesquisa citada. A má qualidade do serviço aqui é ilustrada na fala de Flor de Mandacaru e de Margarida que usam prioritariamente o sistema de ônibus urbanos para motivos de trabalho e cuidados consigo e com a sua própria família:

*Acordo as 5 da manhã,tomo banho, as vezes nem tomo café, já vou pro ponto de ônibus ai fico mofanu, esperanu, me arriscanu, porque nonde eu moro é lugar pirigoso, na Mata escura,todo mundo sabe, vê direto passanu na televisão, ai pego um ônibus, já, as vezes já vem lotadíssimo, ai você vai em pé, vamos dizer, eu venho em pé até o metrô, quando né assim até o transbordo em pé, aí quando não é assim, eu não consigo pegar o Barra, quer dizê, ele não para , passa direto, ai eu vou pra Estação Pirajá, ai chega lá mais uma demora de relógio, pa pegá otu ônibus, ai chega o fiscal e dá uma olhadinha no ônibus ai você acha que tá lavado , as vezes você vê até aquelas baratinha passando pelo buzu, um fedô horrível no buzu as vezes e fora o ponto de ônibus que é arriscado, as vezes de noite nem tem iluminação direito e não passa uma veatura e tem assalto constante. Direto mesmo. Eu saio de ônibus porque não tenho outra alternativa pra sair, porque se eu tivesse dinheiro eu não saia de ônibus, mas infelizmente, a minha condições não dá, entendeu?andá de ônibus, eu digo porque eu ando, já tem anos que eu ando de ônibus e é horrível. Você já tá cansada, você vem de um trabalho cansada, você já sai preocupada, de trazer um alimento pra casa, vim em pé, quando né assim, é um bucado de home que passa se infreganu...transporte púbrico é horrível!(Flor de Mandacaru)*

P1: E o acesso ao ônibus agora na pandemia? Mudou de antes da pandemia pra agora?

*Piorou. Piorou, porque eles dizem que a frota tá, não tá mais reduzida que tá maior só que a impressão que a gente tem é que continua reduzida porque o ônibus demora muito de passar, quando passa são ônibus que está muito lotado, lotado e pra gente não chegar tarde no trabalho a gente acaba que tendo que pegar aquele ônibus. Eu já peguei um ônibus que eu não consegui nem chegar na catraca que eu tive que ficar na frente. Só que como eu tava com o horário muito avançado, eu ia chegar muito atrasada eu permaneci no ônibus mas o motorista acabou não abrindo mais em lugar nenhum até chegar no Comercio porque não tinha mais como entrar mais ninguém e todo mundo gritando no ônibus pra ele não parar, pra ele não parar nos pontos porque não tinha mais como passar mais ninguém, nem uma mosca. (Margarida).*

Estas percepções são condizentes com dados de pesquisa anteriores já demonstradas no curso do texto, o que denota uma imensa negligencia com a saúde e bem-estar da população. A pergunta que fica é, qual a razão para não haver soluções a um problema tão antigo, conhecido e de resolução relativamente simples? Respondo: o navio negreiro!

Tal qual nosso buzu, a viagem era árdua, o destino certamente o trabalho(forçado), as condições do percurso...marcado pela sujeira, pelo fedor ,

pelos excrementos e restos mortais de semelhantes que lhes lembravam o seu lugar e hostilidade do operador:

Como chegavam bastante debilitados: doenças, feridas na pele, com vermes e escorbuto e com pouco peso era preciso valorizar a “mercadoria” e para venda os cativos eram limpos, tinham os cabelos e barbas cortados, e passavam óleo na sua pele. Neste momento recebiam uma alimentação mais cuidadosa para melhorar o aspecto. Já para esconder a aparência depressiva – chamada de banzo - causada pela exploração e imigração forçada os cativos recebiam produtos estimulantes como tabaco.(ANDRADE, [20--], p.3)<sup>25</sup>

Nas reflexões sobre mobilidade antirracista, Rafaela Albergaria (2019) traz referências históricas para demonstrar que as grandes navegações são marcadores culturais e históricos importantes na compreensão do estado e da oferta das políticas até os dias de hoje, bem como, as heranças mais evidentes demarcadas na estrutura racista que se expressa nas características percebidos por que usa o transporte público, ônibus, no lado de baixo do equador .

Isolda Gunther e Thaís Fragelli (2011) afirmam que o bem-estar físico e psicológico estão intrinsecamente ligados a seis elementos ambientais: luz, cor, som, aroma, textura e espaço, de forma que estímulos sensoriais diversos, dispostos ou produzidos pelo ambiente podem ser capazes de provocar extrema sensação de desconforto algo que precisa ser considerado quanto a oferta na qualidade do serviço, sendo identificado, instintualmente pelas flores em suas observações como potenciais estressores, trazendo a atenção para cotidianas e persistentes micro agressões, ampliadas pela insegurança promovida pela presença do vírus.

#### 5.4 SENTIMENTOS EM TRÂNSITO

A demora no ponto de Ônibus contabilizou em média 45 minutos registrados impacientemente pelo cronometro do celular na espera pelo Mirante de Periperi X Itagira. Percebi-me inquieta e apreensiva, inicialmente no ponto de ônibus “nu”, em seguida dentro do veículo, dei-me conta do medo de assaltos a cada entrada, em especial de indivíduos homens, quer fossem como passageiros ou ambulantes e o medo do contágio pelo vírus pandêmico Percebi-me igualmente temerosa pelo contágio, devido a condição de proximidade entre as pessoas e a parca higiene do ônibus, precariamente minimizada graças ao “empreendedorismo da fome”, que faz

---

25 Trecho retirado das “aula” sobre a escravidão no Brasil, acessado na Infoescola e disponível em <https://www.infoescola.com/historia/escravidao-no-brasil/>

com que meninos entrem pra vender seus serviços de limpeza dos corrimãos com o que supostamente seria álcool 70° aplicado com uma flanela, que por certo, já havia rodado todo o subúrbio algumas vezes. Diante daquela cena, e de tantas outras que compõem a paisagem da miséria, o coração bateu forte e ardeu no peito diante do pensamento orgulhoso e bairrista: “ meu povo é mesmo guerreiro!”.

Os sentimentos foram tomando forma no percurso, no curso da experiência que se imiscuía à memória de outras viagens tanto tempo atrás me fizeram vivenciar aquela realidade móvel ou movediça dentro e fora de mim. Um misto de medo, angustia pela minha integridade, nojo e um sentimento de profundo desrespeito foram os mais presentes naquele Buzu em Salvador, naquela viagem que se deu em meio a pandemia da Covid 19, após quase 3 anos sem usar o ônibus coletivo como meio de transporte. Fim da viagem que recomeça nelas...

*A gente fica apreensiva, né? Entendeu? Passar por essas coisas é muito desagradável, entendeu? Mas graças a Deus ele não fez nada comigo e nem levou nada. ( Rosa sobre ter presenciado um assalto ao coletivo)*

*De dia não, você pode soltar aqui e pegar outro aqui e soltar, mas de noite os pontos tudo deserto. Não tem uma viatura, não tem uma iluminação direita. Saio de um ônibus para ir para outro pra poder chegar em casa mais rápido. Você não pode ter um celular, assalto direto, constante dentro do ônibus.....*

*.....E quando está só você e mais duas pessoas no ponto fica mais difícil ainda. Hoje quando só tem três mulheres no ponto de ônibus aí você fica apreensiva aí você tem que fazer carão aí você já tem que mostrar que você é bruta. Por que piada a gente recebe quanto mais a gente entendida mesmo eu recebo cada piada sem graça que me incomoda entendeu? (Flor de Mandacaru)*

O medo é outra categoria presente no repertório das flores do asfalto. Pesquisa publicada recentemente pelo Instituto Locomotivas em parceria com o Instituto Patrícia Galvão<sup>26</sup> confirmam a péssimas expectativas sobre a segurança das mulheres nas ruas brasileiras, marcadas em sua planificação e expressão cultural sua origem patriarcal e machista, via de regra hostil e ameaçadora para as mulheres.

Para Paula Gonzaga (2019) o medo se constitui como uma poderosa forma de controle e manutenção da ordem social e se dá a partir do controle dos corpos, sobretudo de pessoas negras e mulheres. É válido retomar aqui, que do ponto de

26 A pesquisa realizada afirma que 83% das mulheres ouvidas relataram ter passado por situações que vão desde racismo a estupros durante seus deslocamentos e uso do transporte público em diversas cidades do Brasil. Disponível em <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/81-das-mulheres-ja-sofreram-violencia-em-seus-deslocamentos/>, acessado em Outubro de 2021.

vista da Psicologia ambiental, o comportamento socioespacial humano não é aleatório, mas construído a partir e em relação as estruturas do ambiente físico, constituindo-se como uma forma de comunicação interpessoal e de controle da ordem social vigente bastante incisiva (PINHEIRO; ELALI, 2011, p.156), que não passa incólume pela percepção das entrevistadas.

Além do medo, surgem outros sentimentos negativos relacionados ao uso do transporte público e os acontecimentos possíveis ali naquele espaço percebido como desagradável, cansativo, inseguro pelas condições que se apresentam, como um agregador de estresse.

Sobre o estresse ambiental, de acordo com Isolda Gunther e Thaís Fragelli (2011) é um conceito utilizado pela Psicologia Ambiental para identificar **uma certa** “Síndrome Geral de Adaptação” (LAZARUS; FOLKMAN *apud* GUNTHER; FRAGELLI, 2011) da pessoa a situações de desconforto vivenciadas em relação ao próprio ambiente, cujos efeitos negativos reverberam fragilizando a sensação de bem-estar.

*Eu só sei que não é agradável, entendeu? Eu só sei que é desagradável. Mas, infelizmente, né? A gente tem que pegar o buzu e a gente não vai ficar em casa só porque existe um assalto, né? A gente não pode viver nessas coisas. Mas tem gente que fica com trauma, que não quer sair mais nunca, entendeu? (Rosa)*

*O meu sentimento é sentimento de cansaço sabe? É complicado, é difícil, sabe? De conviver, viver nessa cidade dessa forma entendeu?.....*

*.....Eu já estou estressada que já vou pegar o busu pra ir trabalhar, pra ganhar menos, que é pouco pra o que a gente faz, pelo que eu faço, e muita gente tem muito trabalho, tem muita função ai que é muito trabalhoso e não é reconhecido. (Margarida)*

## 5.5 “A GENTE NUNCA SABE O QUE É QUE VAI ENCONTRAR NO ÔNIBUS”, GIRASSOL!

A frase deste subtítulo é da própria flor Girassol. Escolhi pra falar de outro elemento estressor significativamente presente na fala das mulheres é a constante sensação de insegurança e apreensão diante das expectativas de que “tudo pode acontecer”.

Flor de Alecrim diz depois que seu marido foi assassinado, sente-se ainda mais insegura e percebe que as pessoas estão mais violentas na rua...que não tem conseguido andar de ônibus e tem preferido ter um alto custo com transporte particular, pois sente-se mais segura durante o trajeto, sem os riscos de vivenciar ou presenciar um atrito, em função do que parece ser um estado de ânimo das pessoas

neste momento de pandemia com expressões dentro do espaço reduzido dos coletivos.

Alecrim traz também a história de uma outra professora, Flor de Bromélia, que comenta estar com muito medo de andar de transporte coletivo, com medo da violência urbana, motivo pelo qual comprou um carro, mesmo sem saber dirigir. Sem embargo, esta é uma conversa sobre outro aspecto da Política de mobilidade e a centralidade no paradigma do automóvel, que, embora seja parte deste problema sistêmico, não terei como abordar aqui.

*“ me percebi com mais sensível e com mais medo de andar de ônibus. Acho que as pessoas ficaram mais agressivas...tenho gasto uma grana pagando transporte particular, preferi assim.”(Flor de Alecrim)*

*Que a gente nunca sabe o que é que vai encontrar no ônibus. Dentro do ônibus, né?... A gente encontra, é... Assédio. Além de assédio, assalto. Muita coisa acontece. (Girassol)*

*Eu prefiro economizar um pouquinho no pão e pagar um Uber pra me sentir mais segura com meus filhos..(Flor Açucena)*

A insegurança e a má qualidade fazem com que as mulheres almejem abrir mão do serviço sem esperança de que ele possa melhorar, onerando-se com custos financeiros da aquisição e manutenção de um veículo automotivo. Contrariamente ao que se faz crer, é nos transportes de massa que reside a solução para os mais diversos problemas ambientais, urbanos e sociais. Há inúmeros interesses econômicos, financeiros na manutenção e incentivo ao paradigma do automóvel para as cidades brasileiras. Costumo dizer que o grande mercado ganha sempre e muito, inclusive com os acidentes no país, farmacêuticas, petroquímicas, seguradoras e financeiras, automotivas com isenção fiscal, indústria funerária e por aí segue. Enfim, a promoção do desinteresse pelo transporte público esconde muitos outros interesses que não cabe e nem é objetivo deste trabalho.

## 5.6 MEU CORPO NÃO É CORRIMÃO! OLHA ONDE BOTA ESSA MÃO, VAI FAZER TERRA NO CÃO!

O assédio sexual é uma realidade na vida da maior parte das mulheres brasileiras: 71% conhecem alguma mulher que já sofreu assédio em espaço público e, ainda mais impressionante, 97% dizem já ter sido vítimas de assédio em meios de transporte. O dado é da pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e Instituto

Locomotiva, com o apoio da Uber(?<sup>27</sup>), sobre violência contra a mulher no transporte.<sup>28</sup>

Sueli Carneiro (2002) discute a questão dos estereótipos negativos impingidos às mulheres negras e discorre sobre como a “mentalidade racista e preconceituosa”, naturalizada na construção da sociedade brasileira, as condiciona a um lugar de sofrimento psíquico e violência psicológica ocasionada pelo vilipêndio da sua imagem e, conseqüentemente, “Branca para casar, mulata para f..., negra para trabalhar”(PACHECO, 2008).

Entre os medos mais agudos e constantes estão o assédio e violência sexual, indicando o quanto o transporte público, não representa espaço de segurança para as mulheres. É possível inferir que a existência de um tipo de sexismo racista ou vice-versa, que humilha e negligência, por certo promoverá impactos a saúde mental destas mulheres, naturalizada por experiências cotidianas como deslocar-se numa cidade como Salvador.

Lélia Gonzalez (2011) recorre a conceitos Lacanianos para explicar a condição de opressão das mulheres negras latino-americanas como um lugar de não falantes, aquela que seria uma terceira sem capacidade de falar por si, categorizadas e definidas por um sistema de dominação que as coloca no lugar de subalternidade e reificação. Será por isto que problemas tão antigos se perpetuam na história da mobilidade feminina? As mulheres relatam histórias diversas desses assédios:

*Sim. É... Já fui assediada por cobrador, por pessoas que tavam dentro do ônibus. Homem tarado, né? Isso comigo acontece muito. E principalmente com cobrador. É... Outro dia eu peguei o ônibus, dei 20 reais ao cobrador pra ele tirar o... Minha passagem. Ele pegou, foi me dar o troco, e na hora de dar o troco ele alisou minha mão. Passou o dedo dele na minha mão. Eu fui também, peguei o troco rápido e fui e sentei. Ele ficou com cara, é... Dando risada. Isso eu fiquei me correndo de raiva por dentro. Porque isso é horrível. Então ultimamente comigo acontece sempre isso. Que eu pago em dinheiro, né? Então vou pegar o troco, e é horrível quando pega. Eu prefiro pegar quando o cobrador é mulher em vez de pegar com homem. Normalmente homem, quando vai dar o troco pra gente, sempre tem aquela mania de passar o dedo no meio da gente, ô, na mão. Isso é horrível.(Girassol)*

---

27 A interrogação é um demarcador gráfico e político diante de algo inusitado e nebuloso, embora também representante de “responsabilidade social”. Me pergunto apenas porque a UBER resolveu ser socialmente comprometida. Picuinha a parte...as contradições se apresentam diante de nós e nós...nos apresentamos diante delas.

28 Disponível em <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencia-sexual/97-das-mulheres-disseram-ja-ter-sido-vitimas-de-assedio-em-meios-de-transporte/>

*fui vítima de violência simbólica pelo cobrador (Flor de Alecrim)*

*Mas também já aconteceu comigo, só que eu resolvi resolver, né? Meu problema. Eu peguei, é... Olhei pra cara dele e... Ele cheirando meus cabelo. Eu tinha tomado banho, lavei meus cabelos, né? E o desgraçado pegou e ficou atrás do meu pescoço me cheirando. Aí eu peguei, virei, olhei pra cara dele, e saí de lugar. Eu tava ali onde fica a cadeira de roda do, das pessoas deficiente. Aí virei de lado, aí ele pegou e veio pro meu lado de novo. Aí juntou eu e uma moça, a gente pegou e ficou olhando pra cara dele , aí eu peguei e saí. Troquei de lugar e fui pro fundo. Aí ele ficou lá. Aí depois eu descí e não fiquei olhando se ele tava fazendo com mais alguém, entendeu? Aí cheguei em casa e contei pro meu marido. E inclusive ele fica revoltado quando eu conto essas coisas pra ele. Porque às vezes ele fala "ah, numa hora dessas e eu não to com você". Ele se sente impotente, e eu fico malzona. (Girassol)*

Mulheres no ônibus são assediadas por outros passageiros e por funcionários das empresas (motoristas, cobradores, fiscais) e silenciadas, deixando patente a sórdida naturalização do que para nós é violento. De forma muito característica as violências contra as mulheres são embutidas umas nas outras e a violência psicológica, que produz silenciamentos, alinhava todas elas. Não é diferente no transporte público.

## 5.7 VIOLÊNCIAS EMBITUBAS – O VÍRUS NOS EVISCEROU

Sempre que vou falar sobre pandemia e mulheres em alguma atividade coletiva tenho utilizado esta frase: Esse vírus nos eviscerou!

Eviscerar é um verbo que considero até certo ponto poético. Dessas palavras que a gente se impressiona com a estética e que retumbante faz o juízo girar procurando adentro o(s) sentido(s). Diz respeito a algo que violentamente foi tirado de dentro, pois já existia com forma, funcionalidade e estrutura. Conforme o dicionário brasileiro online<sup>29</sup>, trata-se de um verbo transitivo direto, cujo significado é “estripar”, “retirar tripas”, “tirar vísceras a”; “desviscerar”...Mas, foi mesmo o *Google* que me chamou atenção em algo que me remeteu a realidade tão violenta quanto feminina: “desventrar<sup>30</sup>.”

Com a pandemia do vírus, todas as nossas mazelas estruturais foram desventradas em “praça pública”, “a olhos nus” e não se pode mais argumentar

<sup>29</sup> <https://www.dicio.com.br/eviscerar/>

<sup>30</sup>

<https://www.google.com/search?q=eviscerar&oq=eviscerar&aqs=chrome..69i57j0i512i4j0i30i5.8374j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

sobre a inexistência do racismo, do sexismo e a misoginia, e como se articulam mantendo a classe social, delimitando espaços e territórios, as custas de muito sofrimento mental. Tirou-se de dentro a falácia da democracia racial, em especial para as mulheres.

De acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2021)<sup>31</sup> a violência contra as mulheres, que já é um grande problema no país, viu-se agravada durante a pandemia, repercutindo significativamente nas estatísticas de absolutamente todas as violências tipificadas pela Lei Maria da Penha, lançando luz sobre uma ainda maior: a violência institucional contra as mulheres, sendo necessário reiterar que a questão racial, definitivamente, não é um mero detalhe. Os dados mostram que dentre as mulheres, 52,2% das mulheres pretas no Brasil sofreram assédio nos últimos 12 meses, seguidas dos 40,6% das mulheres pardas e 30% das mulheres brancas. Os números demonstrando que mais da metade das mulheres pretas brasileiras foram assediadas no último ano, reafirma a desigualdade racial patente, nos números que caem para quase 1/3 quando se referem as mulheres brancas.

Ameaças, aprisionamentos, sexo forçado entre estupro marital e “incestos sexuais”, “tapas e pontapés”, feminicídio, violências costuradas, com os mecanismos eficazes e duradouros da violência psicológica<sup>32</sup>, sobre a qual, nós psicólogas, escrevemos tão pouco! O levantamento reitera a persistência desta outra pandemia entre nós e da triste realidade sobre os espaços: a própria casa é o espaço mais violento para as mulheres em um relacionamento! No entanto, em relação ao assédio, expresso pelas “inocentes” cantadas, passadas de mão, beijos forçados (ensinados nas novelas de televisão) e outras importunações sexuais *com abordagens mais violentas* ocorreram na rua e nos transportes públicos.

Ambiente de trabalho e transporte público são ambientes mais hostis e propícios ao assédio às mulheres do que festas e baladas. 8,9 milhões (12,8%) receberam cantadas ou comentários desrespeitosos no ambiente de trabalho e 5,5 milhões de mulheres (7,9%) foram assediadas em transportes público, como ônibus, metrô ou trem (CRUZ, 2019, p.13)

Absolutamente todas as flores com as quais tive contato, quer seja no registro formal da entrevista ou na informalidade das narrativas aleatórias sobre o transporte, referiram esta experiência tão desagradável de controle socioambiental e

31 Disponível em <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-visivel-e-invisivel-3ed-2021-v3.pdf>

32 Sobre o tema a Psicóloga da DPE/BA, Vanina Cruz, defendeu ha pouco sua dissertação de mestrado *A psicologia e o sistema de justiça no reconhecimento de violências psicológicas: consolidação de direitos e reestruturação de subjetividades. 2019*, realizada no PPGneim/UFBA.

de *status quo espacial*, documentada com mais veemência com a crise dos transportes na pandemia, mas que ainda carece de muita “desventração” Ilustra a fala de Margarida:

*Eu acho que é bem diferente porque tipo homem já tem já, mulher é mais complicado porque já tem um lado que puxa pra várias coisas porque todo mundo ver mulher como o que, como um sexo frágil, desprotegida, entendeu? E é muito difícil você ver falar que um homem assediou um outro homem, ou que a mulher assediou um homem. Então já um homem assediando uma mulher é o mais comum que a gente se ver em qualquer lugar principalmente nos ônibus.*

Evidentemente que estes dados não podem ser vistos apenas da superfície. “Toda mulher” que anda de/em transporte coletivo tem uma história de assédio pra contar, seja consigo ou em relação a uma outra mulher. Ao mergulhar sobre as situações, sobre os sentimentos e sensações provocados por algo percebido como hostil, chegaram-me frases como: “*me senti suja*”, “*me senti desprotegida*”, “*eu me senti um lixo*”

*Ah, eu me senti muito muito mal, desprotegida. Quer dizer num momento daquele, num ônibus que não tava vazio, não tava tão vazio. Não tavacheiamas também não vazio, um homem chegar assim na cara dura, começar a se encostar achando que aquilo ali era normal. (Margarida)*  
*Ah me senti um lixo. Quer dizer, não respeita. Como é que você não é respeitada, cêta entendendo? Eu não tenho intimidade com ele, não conhecia ele, entendeu? Ele vem se encostar assim, me dá um nojo. Dá um nojo em você e dá vontade de picar a porrada, viu? Falando sério. Dá vontade de rumar a porrada. Porque é uma falta de respeito muito grande. Eu falei “meu Deus”. E mais ainda, dentro de um buzu a gente presencia... Eu vim da minha casa e presenciei uma cena horrível. (Rosa)*

Chamo atenção para os aspectos psicológicos, descritos na literatura, com atenção para as frases proferidas pelas flores. Segundo Early(1993) *apud* Flávia Souza et al(2012), “a violência do abuso sexual pode levar à delimitação confusa das próprias barreiras e dos limites próprios, estigmatização, vergonha, traição, dissociação e repetição”. O estudo mencionado ainda observa que é comum mulheres<sup>33</sup> vítimas deste tipo de violência se perceberem como “sujas”, “feias” e “nojentas”(p.99), a semelhança e gravidade das *frases-sentimento* trazidas acima.

---

33 Para entender mais sobre a realidade da violência contra as mulheres no Brasil é possível acessar/; sthttps://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencias/violencia-sexual/. Além desta, todas as outras pesquisas sobre mobilidade assédio e mulheres aqui referenciadas, demonstram que diante das situações de assédio e violências parte significativa das mulheres não denunciam, o que reflete mais uma vez a grave violência institucional sofrida pelas mulheres no acesso às políticas de Estado, mesmo às que, supostamente, estariam destinadasà sua proteção.

Tais aspectos sórdidos envolvendo o autoconceito, a autoestima e a autoeficácia na conformação da “alma feminina” das mulheres, que só é possível pela relação de hierarquia social e valorativa de poder racial e de gênero, têm na auto culpabilização, que gera vergonha, que cala e mata no silêncio<sup>34</sup> o “*ambiente interno*” perfeito para a impunidade e manutenção do sistema que se reitera nas eatraves de macroestruturas necropolíticas<sup>35</sup> que arregimentam as nossas Políticas de Estado, mais evidentes agora na era do Capitalismo Gore..

## 5.8 PARA ESSE BUZU QUE EU QUERO DESCER: DE CARONA COM A DOR, A EMPATIA E A EXAUSTÃO

O último levantamento do Fórum de Segurança Público, citado aqui anteriormente, cujo nome é justamente: *Visível e Invisível: A Vitimização de Mulheres no Brasil*, buscou aferir a prevalência de eventos de violência e assédio contra as mulheres no Brasil, a partir da percepção da população geral (homens e mulheres) e a vitimização direta de mulheres, ainda aponta que a situação mais relatadas pelas mulheres durante a pandemia foi “ter visto homens abordando mulheres de forma desrespeitosa na rua (34,3%)”.

Vilma Piedade (2017) cria um conceito interessante, poético e instrumental para definir a “sororidade na dor preta”: Dororidade, que lhes transcrevo:

Dororidade carrega no seu significado a dor provocada em todas as mulheres pelo machismo. Contudo, quando se trata de Nós, Mulheres Pretas, tem um agravo nessa dor. A pele preta nos marca na escala inferior da sociedade. E a Carne Preta ainda continua sendo a mais barata do mercado. É só verificar os dados...(p.366).

A característica preponderante da dororidade é constituir-se a partir da intersecção entre gênero e raça, uma espécie de sofrimento marcado e intensificado pelos efeitos do racismo e pelo machismo concomitantemente.

Quando eu argumentei que Dororidade carrega, no seu significado, a Dor provocada em todas as Mulheres pelo Machismo, destaquei que quando se trata de Nós, Mulheres Pretas, tem um agravo nessa Dor, agravo provocado

34 Para entender mais sobre a realidade da violência no Brasil é possível acessar/  
sthttps://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencias/violencia-sexual/

35 Necropolítica é definida por AchilleMbembe como: .expressão máxima da soberania como uma grande extensão no poder e capacidade de ditar quem pode viver e quem deve morrer. Portanto, para tirar a vida ou deixe viver são os limites da soberania, seus principais atributos. Exercer a soberania é exercer controle sobre mortalidade e definir a vida como empoderamento e sua expressão. | Biopoder, soberania, estado de emergência, política de morte. (p.123 –2016). Em necropolíticabiopoder soberania estado de exceção política da morte. Disponível em tps://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/8993/7169.

pelo Racismo. Racismo que vem da criação Branca para manutenção de Poder... E o Machismo é Racista. (Vilma Piedade, 2017, p. 550)

Algo também presente na fala das flores foi o incomodo em relação a assistir outras mulheres serem sexualmente importunadas no transporte público. Sentimentos relacionados a tensão, raiva, em relação, tristeza, e sentimentos relacionados as desrespeito, insegurança e desproteção.

*Mas ele não foi um assédio que foi assim velado, que ele falou mas eu senti e a pessoa que tava do meu lado, no banco ao lado notou também tanto que eu peguei um ônibus, eu tava indo trabalhar, eu trabalhava em outro local e eu peguei o ônibus e sentei ai esse cara veio, ele entrou depois, bem depois de mim entrou e parou bem do meu lado em pé e ele tava encostando as partes dele no meu ombro. E ai quando eu vi aquilo que ele tava tendo encostar eu comecei a me afastar. E a pessoa que tava do meu lado que era uma mulher notou a mesma coisa e ela se encolheu tanto pro lado da coisinha da janela que ela deixou que eu me afastasse dele, ai quando ele viu que tinha outras pessoas que tava começando a notar ele pegou foi e saiu. (Margarida)*

*A gente se sente elas. Porque você vê que a pessoa ta ali, é... distraída. Já vi também. É... me lembrei agora. Me lembrei que uma vez eu fui à praia e a mulher tava vestida. Não tava nada assim se mostrando. Tava vestida normal. Aí ele pegou e acho que ralou, e ela sentiu, né? E ela falou aquelas coisas lá pra ele. E ele, é... não me lembro se desceu, ou ficou sem graça. Aliás eles negam, né? "Ah, você ta maluca", "ah você é louca"... mas acontece sim os assédio no ônibus sim. Eu me sinto... Por elas, entendeu? A gente sente aquela dor. Não é na gente, mas a gente sente como se fosse na gente, taentendendo? A gente sente sim, entendeu? Porque a gente é ser humano, e é mulher, entendeu? A gente sente como se fossena gente, entendeu? Aquela coisa ali. A gente fica revoltada, claro, né! E é isso aí, minha irmã. Não é fácil não, viu? É... No metrô nunca vi negócio de assédio não. (Rosa)*

*Ah, filha, uma coisa que a gente não vai encontrar em buzu é respeito. E principalmente de homem. E de ninguém. Só mesmo a gente que é mulher, uma ou outra, que acaba entendendo. Mas dentro do buzu se a gente sofrer algum assédio e olhar pra algum homem esperando que você vai receber conforto dele, não vai. Nenhum deles faz nada. Ou olha pra sua cara e acha que você é louca, que eu já vi muito isso acontecer.*

*Assédio. E a mulher começar a xingar dentro do ônibus, e praticamente os outros homens ficar dando risada, entendeu? E as mulheres que tava dentro do buzu ficar revoltada.*

*Porque as mulheres ficam xingando e nenhum deles fazem nada. Teve um homem que abriu a boca e disse assim "Ah é doida, deve ser maluca". R2: É. Ela dizer que o cara tava se esfregando nela., e ela começar a xingar, e os cara... Depois ela desceu do ônibus, e os caras dizendo que ela é maluca. Só que a gente mulher tava ali e viu que não era doida, entendeu?*

*R2: Olha, eu fiquei com raiva, na hora eu fiquei tremendo, porque já, inclusive, já aconteceu comigo. Só que é... Quando foi com ela eu fiquei com muita raiva. Eu não, todas as meninas que tava no buzu. As que tava vendo que o cara tava fazendo. A gente ficou com raiva, e depois ela ficou mal, tão mal, que ela pegou e desceu. Ela mesmo desceu do ônibus. Não sei se era o ponto dela, nem o que ela desceu. (Girassol)*

*Quer dizer num momento daquele, num ônibus que não tava vazio, não tava tão vazio. Não tavacheia mas também não vazio, um homem chegar assim na cara dura, começar a se encostar achando que aquilo ali era normal.*

*Quer dizer, se a pessoa do meu lado não tivesse notado eu teria, ou eu levantaria ou eu nem sei o que aconteceria. Se o ônibus não tivesse muito vazio, só tivesse eu e ele dentro do ônibus o que ele poderia fazer comigo? Então é muito risco que nós mulheres corremos a todo momento dentro do ônibus. (Margarida)*

Confesso que passei longo tempo absorva nisto que de tão grande me chamou atenção feito sol no olho: *a dor pelo sofrer social de outra*. Assim como o racismo, a função de uma racionalidade para conquista e colonização é retirar da “outra” a sua humanidade de forma a suplantam a empatia, dividir para conquistar! A forte empatia na dor ou pela dor da outra que envolve estas mulheres mesmo num contexto cultural que se propõem a acirrar a disputa, a desconfiança e a insensibilidade entre mulheres, é digna de ser mencionado e ser considerado como uma forma de resistência.

Por outro lado, considerando o volume, intensidade e frequência destas violências de cunho sexual que ocorrem nos espaços públicos e o compartilhamento dos sentimentos negativos que estas ações abusivas provocam, aliada as pressões emocionais em tempo tão coletivamente difícil, me fez pensar na possibilidade da existência entre as mulheres negras nas periferias de algo análogo *síndrome de fadiga por compaixão*, que acomete a profissionais da saúde por hiper exposição ao sofrimento alheio.

Silvânia Barbosa; Sandra Souza; Jansen Moreira (2014) definem *Fadiga por compaixão* como:

uma síndrome de exaustão biológica, psicológica e social que pode acometer indivíduos que liberam energia psíquica, em forma de compaixão, a outros seres (humanos ou animais) por um período de tempo, sem se sentirem suficientemente recompensados (Figley, 2002a, 2002b). Em termos simples, é um esvanecimento crônico do cuidado e da preocupação com o outro devido ao uso excessivo dos sentimentos de compaixão.

Outra terminologia utilizada para descrever o fenômeno é a *Síndrome do Desgaste por Empatia*, o que reforça tanto a consolidação da real existência do problema, quanto o indicativo de que há produções disponíveis. No entanto, em minha investigação, não percebi nos textos demarcações ou abordagens que possam dar visibilidade a questão dos impactos do racismo e do sexismo neste processo de adoecimento. Por isto registro minha elucubração a cerca de um termo/conceito que exiba a existência destes determinantes sociais a suade mental, de levantar e ampliar a reflexões sobre e gerar contribuições acerca do manejo e

atenção à saúde mental da população negra com especial atenção para as mulheres: *Desgaste de Empatia por Dororidade*.

Há um provérbio africano que diz que “Mulheres são como água, crescem quando se juntam”. Ele evidencia a capacidade empática das mulheres negras. A empatia é uma qualidade feminina do cérebro humano, é o que diz a maior pesquisa realizada sobre autismo realizada por David M. Greenberg, VarunWarrier, Carrie Allison, Simon Baron-Cohen(2018)no Reino Unido. Percebi escutando as mulheres, a expressão da empatia, nas ações de auxílio e socorro as urgências e riscos nas ruas, mostrando que as mulheres conseguem objetivamente se ajudar em seus territórios independente de laço consanguíneos. Atentar para isto pode ser um dado importante para criar formas de intervenção em saúde comunitária para esta população.

Observei registrado nas narrativas das flores, além das dores, mostras da capacidade empática feminina e do quanto é verdadeiramente contra hegemônica, realizada nos simples gestos comunitários de ajudas mútuas cotidianas que se fazem presentes como formas de superação de dificuldades vividas pelo povo negro deste país.

*Porque a é mulher igual a mim. A gente sente na pele. Às vezes ela fala assim eu não posso ir porque eu só tô com uma. Aí eu falo assim vumbora eu tenho como te dar eu pago essa depois você pega outro. É complicado entendeu? Aí a mulher falou assim bora bora, sai daí desse ponto. Tá minha filha quando você pegou o ônibus eu fiquei desesperada. Uma senhora de idade. É complicado. Só quem sente e sabe somos nós que passa por isso. É muito complicado. ( Flor de Mandacaru em auxílio a uma outra mulher no ponto de ônibus a noite sem dinheiro pra mais que uma passagem) Estava tão louca que esqueci o cartão a bolsa com tudo em casa...depois de ser mau tratada pelo cobrador, estava muito sensibilizada, porque não gostei da forma que ele tratou uma pessoa que estava com problemas, não precisava ser estúpido...uma senhora que estava na minha frente me ofereceu o seu cartão pra que eu pudesse passar...(Flor de Alecrim)*

## 5.9 VIOLÊNCIA PSICOLÓGICA “DANDO UM BALÃO”<sup>36</sup>NO BUZÃO

Há muitas formas de silenciamento de mulheres negras nos espaços públicos. Elas se dão pela hipersexualidade, animalização e objetificação dos nossos corpos, se dão pela infantilização de nossas vontades ou destituição da credibilidade e da razão, com estratégias da violência psicológica que vão desde a

---

<sup>36</sup> Dar um balão é um termo usado pelos trabalhadores informais do transporte que significa dar um giro, um passeio.

intimidação ao *Gaslighting*<sup>37</sup>. O termo *gaslighting* originário do inglês para definir uma das formas de abuso psicológico feminino, que se caracteriza pela manipulação da realidade para fazer com que a mulher duvide de suas próprias percepções ou de fatos que ocorreram na realidade, sugerindo que para ela e para os demais que ela pode estar mentalmente perturbada.

A Lei Maria da Penha (LEI Nº 11.340, DE 7 DE AGOSTO DE 2006) define violência psicológica<sup>38</sup>

*como qualquer conduta que cause dano emocional e diminuição da auto-estima ou que lhe prejudique e perturbe o pleno desenvolvimento ou que vise **degradar ou controlar ações**, comportamentos, crenças e decisões, mediante ameaça, **constrangimento**, **humilhação**, manipulação, isolamento, vigilância constante, perseguição contumaz, insulto, chantagem, ridicularização, exploração e **limitação do direito de ir e vir** ou qualquer outro meio que lhe cause prejuízo à saúde psicológica e à autodeterminação.*(gripus meus)

Os grifos que fiz na definição indicam termos, ações e palavras que se relacionam intimamente com mobilidade e deslocamento, dizem respeito a esta realidade em tela e reiteram outra grave violência pouco falada: Violência Institucional contra as Mulheres brasileiras.

Os mecanismos ou estratégias de violência psicológica são fortalecedores de comportamentos e constrangimentos impetrados contra as mulheres negras, para acobertar as outras violências ocorridas ali com a conivência da sociedade e do estado enquanto gestor dos serviços.

As violências Psicológicas se espriam em todos os espaços e reforçam outras violações, assim como se refletem no sentimento de segurança e bem-estar que impactam a qualidade de vida das mulheres e são utilizadas largamente para apequenar, submeter e desacreditar mulheres em seus lares, em seus trabalhos, na rua e costuma dar balão no buzu, onde os corpos femininos são convenientemente confundidos com o caráter público do transporte coletivo.

Por isto mesmo, reitero a necessidade de produções nacionais abordando estas temáticas tão importantes para as mulheres e tão essenciais para a psicologia

37 Significado em inglês: “the action of tricking or controlling someone by making them believe things that are not true, especially by suggesting that they may be mentally ill”  
:https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/gaslighting

38 A lei Maria da Penha estabelece pela primeira vez no Brasil a existência de um tipo de violência invisível e comum, que cria lastro para a existência das demais. Recentemente foi criada a lei que tipifica esta violência e que permite que mulheres possam se proteger e reconhecer a existência da mais invisível e deletéria das formas de violência contra as mulheres. Ambas as leis disponíveis em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/111340.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111340.htm) e [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/lei/L14188.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/L14188.htm)

brasileira numa sociedade tão violentamente hostil com determinados grupos populacionais.

Trago recortes das narrativas para ilustrar estas violências que as mulheres sofrem quando reagem a um assédio no ônibus. Na busca de apoio, gritam, xingam, mas o que recebem é o estigma da loucura.

*E a mulher começar a xingar dentro do ônibus, e praticamente os outros homens ficar dando risada, entendeu? E as mulheres que tava dentro do buzu ficar revoltada. (Girassol)*

*Porque as mulheres ficam xingando e nenhum deles fazem nada. Teve um homem que abriu a boca e disse assim “Ah é doida, deve ser maluca (Girassol)*

Nestas situações, Girassol relata que o sentimento que vem é de muita raiva e impotência, diante da violência sofrida e da impossibilidade de reação e de uma efetiva ajuda.: (eu me sinto) ***Impotente. É... E com muita raiva. Porque a gente não pode fazer nada. As mulheres nunca podem reagir e fazer nada. (Girassol)***

É pela via incontestável da educação que este bumerangue, pode ter a sua rota impedida a medida em que possamos nos fortalecer mutuamente em nossa própria defesa e empoderamento, fomentando e possibilitando relações sociais menos desiguais, inclusive na distribuição de renda, menos cruéis e menos violentas.

#### 5.10 “ALÉM DE ENTENDIDA, NEGRA E POBRE”...DEVERIA SER BARREIRA DE ACESSO?

*Eu só quero ser respeitada, ter o direito de ir e vir assim como eu respeito eu gostaria de ser respeitada. E nesse Brasil que a gente vive a gente não tem isso. Se pudesse trazer e a gente não tem isso é muito preconceito. Além de ser entendida, além de ser negra, além de ser pobre e além de morar em Periferia, porque a gente que mora em Periferia tem muita gente que não dá muita oportunidade.*

Ao falar dos possíveis estressores, as mulheres inúmeras vezes se remetem a experiências de assaltos, assédios e agressões verbais ou, no caso de Flor de Mandacaru, que é lésbica ou *entendida*, como se auto refere, o medo da agressão física, que também esteve presente.

Paula Gonzaga (2019), em seu estudo chama atenção para a fiscalização de normas territoriais a partir da fiscalização dos corpos hierarquizados pela cor, pelo gênero, pela sua classe social, pela sua capacidade física e/ou mental, mas também

pela sua orientação sexual, chamando atenção para as repercussões da heteronormatividade, na saúde mental de mulheres negras lésbicas ou que expressem sua sexualidade de forma “desviante”, dizendo que “ não cabe no mundo onde vive, pois seu corpo, território que não pode abandonar, é socialmente lido com rejeição, a expressão de sua sexualidade é considerada reprovável, carrega no olhar a marca de uma deficiência visual, não encontra lugar seguro onde possa existir plenamente” (p.219).

*Uma vez eu tava pegando o ônibus, peguei o ônibus de Itapuã para Mata Escura quando chegou no Tancredo entrou cinco caras. Ele, eu tava cochilando. Eu peguei no sono, eu não vi. Aí ele roubou aí disse que um quando saiu eu não ouvi aí falou assim “rapaz, era pra você acordar aquela sapatona com tapa na cara. Pô eu nem vi aquela lá ela, que ela tava dormindo.” Aí se eu tivesse acordada ele ia me agredir. E aí? Além de me roubar ele ainda ia me bater, me agredir. Foram cinco homens. ( Flor de Mandacaru).*

Neste tema, é válido destacar como o incremento das vulnerabilidades durante a pandemia e o estímulo ao conservadorismo hostil das políticas anti gênero do contexto governamental podem estar acirrando ódios sociais, que agora parecem se justificar no controle dos espaços em função das restrições de saúde na Pandemia. Flor relata a agressão a uma mulher que baixou a máscara para tossir no ônibus e foi expulsa literalmente aos socos e pontapés.

Chama atenção o episódio de violência envolver uma mulher “entendida”. Ao que parece, as tramas das opressões sociais, aliadas a crise humanitária instaurada no País com a crise sanitária, evidencia a certa “qualificação” da vida, levada a cabo em direção a corpos específicos: negras, pobres, trans, homossexuais. Uma das faces mais duras do Capitalismo Gore é a introjeção social da necropolítica e a sua consequente operacionalização pelos oprimidos fazendo a máquina de moer gente seguir funcionando.

*Você ver, uma menina entendida igual a mim só porque ela tossiu dentro do ônibus ela tava com a máscara ela foi espancada passou até no Bocão. Passou no Bocão.(...) Nesse ônibus não, eu tava em casa. Mas eu assisti ela foi espancada dentro do ônibus, porque ela é entendida tava com roupa de homem todo mundo espancou até mulheres, mulheres mesmo como não como nós mulheres espancou. Deu chute nas costas pra botar pra ela descer do ônibus. Ela foi espancada. Bocão teve, o programa Bocão teve na casa dela, ela ficou toda roxa. (Flor de Mandacaru)*

É preciso registrar que a única mulher que referiu medo de agressão física na rua foi esta mulher que se descreve como: “Além de entendida, negra e pobre”.

## 5.11 SE JÁ É COMPLICADO PRA MEU CORPO SÓ, ... SÓ COM UM FILHO E “A BARRIGA” AINDA É PIOR - EXPERIÊNCIAS DE MATERNIDADE E CUIDADO NO TRANSPORTE PÚBLICO

A tomada da maternidade, quer seja ela compulsória ou autonomamente decidida, corresponde não só a um lugar sociocultural, mas também a um lugar psicológico de subjetivação e em alguns momentos de muito incomodo e até sofrimento. A psicóloga Valeska Zanello (2018) transcorre pelos dispositivos materno e amoroso como elucidadores dos mecanismos envolvidos na subjetivação e saúde mental de mulheres.

Nesta perspectiva, Valeska Zanello (2018) desenvolve este conceito que chama de dispositivo da maternidade ou materno, que remete ao processo de subjetivação gendrado que confere as mulheres um lugar supostamente natural e obrigatório de cuidado. Tal dispositivo está intimamente relacionado a capacidade de procriação das mulheres, com a construção da idéia maternagem e ideal materno e seus desdobramentos, como a responsabilidade sobre tarefas domésticas e abnegação de si. Ainda de acordo com a autora, tais tarefas demandam uma quantidade de trabalho que podem ser responsáveis por sentimentos negativos, mas não necessariamente revelados, em razão da romantização deste papel e suas cobranças sociais (p.149-150).

As tarefas relacionadas a maternidade e a economia do cuidado não podem ser desconsideradas quando se planeja mobilidade numa perspectiva inclusiva, principalmente nesta cidade em que a maioria da população é formada por mulheres.

Aqui as flores falam no valor da passagem, na condição da viagem, e na educação da população no que tange as prioridades e a amamentação, que devem ser consideradas como acessibilidade no transporte.

*É totalmente diferente. Se já é complicado pra meu corpo só, eu sair sozinha, só com a barriga, só com um filho na barriga, com ela é ainda pior, porque tipo, ela tá na idade de pagar ônibus então tipo, se eu sentar na frente as vezes eu não pago ela fica no meu colo, só que se o ônibus tiver cheio eu tenho que passar na catraca, geralmente eu pago o transporte dela entendeu? Só que as vezes, mesmo eu passando a catraca as vezes não tem lugar e as pessoas não dão lugar. Que eu não sou de pedir, eu passo a catraca, se tiver lugar eu sento se não tiver lugar eu permaneço em pé entendeu? E com ela mesmo eu só saio quando existe uma extrema necessidade porque é complicado você sair com uma criança sem ter como passar. Metrô mesmo, o metrô tem uma estipularidade de 6 anos que no*

*ônibus é um pouco mais pra frente. (Margarida, grávida de 6 meses e com uma filha de 6 anos)*

*Era horrível ainda sair com criança porque assim a parte da frente eu sempre soube que era para idoso mas às vezes você tá com as criança, tá com sacola tem que passar na borboleta é complicado passar na com borboleta com criança no colo e sacola. Às vezes você tava na frente às vezes eu tinha que levantar com ela porque tinha pessoas idosas e eu sou mais nova tem que deixar os mais idoso se sentar às vezes eu passava por outro lado. Às vezes as pessoas não dava a cadeira eu não sentava ficava com minha filha aqui, a sacola aqui segurando. Aí freava, ou eu me protegia ou eu protegi ela. Melhor, eu peguei o ônibus com minha mãe, minha mãe operou de tireoide minha mãe tava com isso daqui até cá aberto eu vim com minha mãe do hospital que a gente foi que ela foi fazer uma perícia ela veio em pé ninguém deu lugar a ela não. Aí eu me senti revoltada aí eu falei assim “Porra, quantas vezes eu já levantei até do lugar que não seja de idoso para dar lugar a pessoa, a mãe com criança de colo, grávida”. Eu acho um absurdo minha mãe tá em pé minha mãe quando chegou em casa com dor, além dela tá em pé, tava segurando o ferro em cima e o buzu estava cheio. Aí é revoltante poxa a gente paga imposto água, luz, telefone, gás e na hora de pegar o ônibus a gente não tem nenhum conforto pagar R\$4,40 daqui a pouco a passagem tá de R\$ 5. Mas vai continuar a mesma merda que é ou até pior. (Flor de Mandacaru é mãe, avó e cuida da mãe)*

*Quando ele tava, quando ele era pequeno, uma vez eu saí com ele, fui levar ele pro pediatra, e na volta, eu tava amamentando ele. Tirei o peito um pouquinho e cobri com a toalha. E eu percebi que o rapaz tava assim em pé e tava olhando o meus peito. Aí eu falei “isso não é justo. Eu sou uma mãe, to amamentando”. Ele ta dando uma de tarado e olhando meus peito? Aí eu peguei, cobri o rosto do meu filho todo, ainda fiquei segurando um pouquinho assim, com medo de ficar sufocando ele, entendeu? Mas, minha filha... (Girassol tem um filho de 16a)*

A pandemia da Covid tirou o véu romântico da maternidade, ao explorar ao extremo o dispositivo materno com o confinamento de mulheres das classes mais abastadas, escolas fechadas e “teoricamente” a desconfiança sanitária em relação as amas de leite modernas, as babás.

Por outro lado, expõem um modelo de gestão de transporte que, embora conheça, não considera as diferenças nas formas e condições de deslocamento entre homens e mulheres, devido aos rígidos papéis sociais de gênero num país cada vez mais conservador e machista onde a sobrecarga de trabalho relacionado a economia do cuidado recai duramente sobre as mulheres, principalmente as negras de baixa renda.

Aqui me proponho a fazer mais um destaque importante no que se refere a necessidade da formação em psicologia se apropriar dos estudos feministas e antirracistas e agregá-lo veementemente em suas análises e práticas, considerando que a Psicologia é uma poderosa tecnologia de gênero e precisa ser desbancada deste lugar tão insensível, sob pena de seguir reiterando ou escamoteando

violências cotidianas que são que se escondem alinhavando políticas de estado e violências institucionais contra as mulheres brasileiras.

Estudos sobre impactos psicológicos do racismo na população brasileira e mesmo o manejo disto na clínica ainda são insipientes no Brasil, embora existam profissionais e grupos organizados que engendram esforços para esta necessária produção. O desconhecimento da categoria é bastante desfavorável e causa muitos problemas de revitimização, muito embora haja resolução sobre o tema no Conselho Federal de Psicologia, desde 2002.

A crença no mito da democracia racial e/ou o insistente negacionismo da branquitude, que historicamente acessou os espaços de educação, produção científica e poder podem ser parte do problema.

## 5.12 A DORORIDADE DE SER MULHER PRETA

Paula Gonzaga(2019), afirma em sua tese de doutorado que o “adoecimento mental é a expressão do sofrimento que os indivíduos produzem a partir das vivências sociais, culturais, políticas, psíquicas e físicas” (p129.). Ela reitera aqui os impactos que as estruturas violentas da sociedade como moduladores da saúde mental de mulheres. Ao discorrer sobre as suas experiências de mobilidade, Girassol traz sentimentos de impotência, desconfiança, desproteção e desgosto em relação ao acesso aos transportes públicos enquanto se desloca para trabalho, coadunando com as impressões de Flor de Mandacaru em relação a qualidade do serviço e a sombra do medo dos possíveis acontecimentos naquele espaço.

*Gostar eu não gosto, Ando de ônibus todo dia, gostar eu não gosto. Primêro, quando a gente chega no ponto é temos que esperar o ônibus durante mais ou menos uma hora, esperar o buzu uma hora depois que a gente espera tanto, é...ônibus vem cheio a gente não consegue pegar, a gente tem que esperar o próximo e muitas vezes vem lotado de novo e ai a gente acaba se atrasano pra chegar no trabalho, ai muitas vezes eu acabo desistindo e de ônibus e muita das vezes eu acabo indo caminhanu.....é muito ruim porque a gente se sente impotente, porque a gente quer pegar um ônibus e muita das vezes não consegue e acaba tendo que caminhar. Só ni ônibus eu já fui assaltada 5 vezes.... a gente nunca sabe o que vai encontrar dentro do ônibus...a gente encontra assédio, assalto, muita coisa acontece dentro de ônibus...*

Quando questionada sobre qual o sentimento lhe toma diante da situação do transporte na cidade, Flor de Mandacaru refere *raiva* como um sentimento presente na observação da sua condição de mobilidade, bem como de outrem, considerando a compreensão em relação ao que entende como um direito não assistido. A fala de

Flor também chama atenção outro sentimento: o de *empatia*, que sinaliza para também um tipo de *dor social*, diante do que percebe como expressão coletiva da negligência da Política:

*Raiva. Lógico que eu não mereço tá passando por isso. Porque desde quando ele aumenta transporte, ele aumenta gás, ele aumenta luz, aumenta tudo e por que a gente não tem uma condição melhor de ir todo mundo sentando, todo mundo sentadinho nas suas cadeiras? Aí vai um bocado de gente em pé, um bocado de mãe de família mesmo, tem gente que tá no lugar de idoso e não levanta pra dar lugar aos idosos. Então o ônibus é horrível, é horrível, eles precisam ver de vez em está aumentando transporte eles precisam melhorar mais a condição da gente ir e vir.*

Para Rosa a sensação de cansaço diante do que em tese foi planejado para melhorar a sua vida: a vinda tardia do metrô que provocou na cidade a mudança e extinção de várias linhas, o que, mesmo antes da pandemia já se havia percebido como acréscimo de dificuldades:

*Mas é cansativo. E você pegava... E não pense que tão vazios. Não tá vazio. Realmente, isso aí me assustou. Porque o metrô não ficava vazio. E os ônibus são super, hiper cheios. Tiraram... Eu achei que quando o metrô viesse pra Salvador ia ficar vazio. Assim, no caso, ia melhorar o transporte. Não melhorou. Em termos de transporte não melhorou. Pelo contrário, piorou.*

Flor de Mandacaru, Rosa, Margarida e Girassol, mas também Orquídea Lilás, Flor de Alecrim, Flor de Açucena, Flor de Bromélia, Flor do Campo e outras tantas flores neste asfalto quente, percebem que o transporte público como um serviço ruim, de baixa qualidade, cuja administração e planejamento não só não atende a suas necessidades, como, dificultam a sua mobilidade. Percebem com desesperança e cansaço adicionais as longas esperas, os veículos que quebram com frequência, por diversos motivos perigosos, sujos, fétidos, onde passeiam também as baratas, que como piadas de mau gosto simbolizam de forma tão drástica esta realidade de “serviço caro pra pessoas baratas”. Destacam problemas graves envolvendo funcionários/as das operadoras, que indicam a baixa ou nenhuma capacitação para lidar com as idiosincrasias deste público, remetendo desde a maus tratos no atendimento a assédio sexual, agregando sentimentos negativos acerca das experiências de mobilidade em transporte público.

*Então não é agradável, com certeza não é, apesar da gente crer no nosso Deus. A gente não tá acostumado com aquela cena de agressão. De ser agredido com palavras, às vezes com gestos, entendeu? Porque existe isso, né verdade? E graças a Deus ele desceu lá na frente porque o carro levou, entendeu? Porque ele quer logo afetar o quê? O motorista e o cobrador, entendeu?(Rosa)*

*Mofando no ponto. Quer ver quando vim do Mirante. Eu fui para o Mirante, peguei um e soltei e fiquei esperando. No lugar agora eu não estou lembrando. Deu 7 horas e fiquei esperando... e outra coisa quando eles estão atrasados eles passam no ponto como se a gente fosse cachorro ali e ele não tá nem aí não. Eles não sabem assim "poxa! Tá cansado. Tão doído para ir para casa para ver sua família". Não eles passam direto. Eles não tão nem aí. E outra coisa agora dia de domingo para você para pegar o ônibus demora você tem que ter paciência chamar muito por Deus. Eu mesma...(Flor de Mandacaru)*

Estudo realizado por Thafny Martins *et al* (2018) demonstra a relação entre micro agressões raciais de gênero como preditores de piores níveis de saúde mental em mulheres negras. Ao fazer a discussão sobre o tema as pesquisadoras perseveraram que eventos discriminatórios racistas e as micro agressões cotidianas, presentes em tudo o que foi aqui demonstrado, tendem a variar de acordo com o gênero afetando diferentemente mulheres negras.

O Sofrimento Social ilustrado pela fala de Flor, convoca-nos a atenção para a qualidade de Transporte Público como um importante balizador da qualidade de vida das populações, sobretudo quando as interseccionalidades se apresentam, mas, são alheias a sua forma de organização, estruturação, financiamento e oferta. Desta forma, recuperando Chiara Pussetti e Micol Brazzabeni (2011), o sofrimento social deriva da relação dialética entre liberdade, as forças do estado, subjetividade e violência estrutural (p. 469), aqui traduzidas pelo racismo e machismo/sexismo com estruturador desta sociedade colonizada, cujas influência se espriam para Política de mobilidade e nela a operacionalização do *"hard e do soft power racial"* e *de gênero* aqui responsáveis pelas micro agressões raciais de gênero (Thafny Martins *et al* 2018) que adoecem.

Doses diárias de dororidade que deterioram gradualmente a saúde mental e a qualidade de vida das mulheres negras. Há muito a ser feito e ainda estamos no início do caminho.

## 6 “ENTRE EM BECO SAI DE BECO HÁ UM RECURSO MADALENA”: “CONCLUSÕES (INICIAIS)” SOBRE A (I)MOBILIDADE FEMININA E AS INVISÍVEIS NECESSIDADES

O luto caminha nas ruas descalço  
anda no buzu lotado sem ver as cores na paisagem móvel dos dias que  
seguem enquanto teve que deixar um pedaço de si no ponto que ficou pra  
trás...

O luto caminha lento, forçado, sofrido pelas ruas esburacadas da cidade de  
pedra com calçadas tão instáveis quanto as batidas do seu coração  
estraçalhado, obrigado a trabalhar para manter a vida, porque a vida,  
embora arda é obrigada a seguir em carne viva

O luto caminha enquanto caminha a dor que de tão doída cega o passo que  
se dá no escuro, mesmo em dias de sol.

O luto caminha sobre terra movediça e nos encaminha pra dentro das  
entranhas de nós  
arranca tudo parado e exige movimento

Flor Orquídea Lilás

Há muito o que ser dito, conhecido, construído em prol da saúde e do cuidado com a população negra, em especial as mulheres, a quem este trabalho se dedicou a investigar e cujas vulnerabilidades recaem com mais cruzeza, especialmente em momentos de crise. Neste sentido, não é possível falar de saúde sem considerar a realidade social e as violências que sutilmente espreitam, se reiteram na simples dureza do cotidiano, se escondem na idéia de naturalização dos lugares, espaços, na divisão dos territórios e se incidem sobre os corpos - territórios de modo a domá-los à força, se preciso!

Foram muitas as emoções ao atravessarmos juntas este território árido – eu sentia e reverberava em mim com bastante nitidez o que ouvia. Para Patrícia Hill Collins (2016, p. 102) “Um papel para mulheres negras intelectuais é o de produção de fatos e de teorias sobre a experiência de mulheres negras que vão elucidar o ponto de vista de mulheres negras para mulheres negras”. Eu sabia sobre aquilo que ouvia e me atravessava como aço quente e perceber o sofrimento (desnecessário) na vida das minhas irmãs, embora tenha ficado bastante surpresa com os achados já colocados anteriormente no capítulo que apresentei e analisei.

Elementos das narrativas foram categorizadas e discutidas buscando interseccionalmente: a complexidade da mobilidade para mulheres negras, as percepções sobre a qualidade do serviço, os sentimentos envolvidos, o sofrimento social e política de mobilidade, violência sexual, violência psicológica, a questão

LGBT, a potência da empatia mulheril, exaustão de empatia por dororidade, micro agressões racial de gênero e determinação social na saúde mental, maternidade e violência institucional contra as mulheres como produtos dos dados construídos nas narrativas, em diálogo com a literatura. No que pude observar nas narrativas, alguns impactos emocionais no uso do transporte público na pandemia, como o sentimento de exaustão e medo.

Os caminhos teóricos e metodológicos escolhidos permitiram uma abertura pra diálogo com as interlocutoras e suas narrativas, analisadas de com o agrupamento de temas condizentes com os objetivos e aqueles que emergiram ao longo do processo. Também neste lugar de construir uma pesquisa feminista, pude me posicionar e me ver junto com as mulheres nas opressões de gênero e raça sofridas.

As narrativas aqui registradas apontam para um tipo de sofrimento social intenso e significativo operado pelo descaso, que limita e/ou impede o acesso aos bens sociais e isto se faz com um tipo de gestão que reproduz violências. O estado exerce sobre as mulheres negras a sua força hostil através da política de (i)mobilidade Urbana e há inegavelmente impactos a sua saúde mental e talvez seja o seu maior violador. Precisamos falar mais sobre a **violência institucional contra as mulheres brasileiras**, operacionalizada através da ineficiência de Políticas Públicas. Tal constatação nos leva a outra: precisamos ocupar os espaços de poder institucionais, a representatividade política formal. É mais fácil nos esconder quando não estamos nas vitrines do poder. Os meios de transporte são essenciais para oportunidades e é inadmissível que seja um fator desencadeador de estresse e sofrimento.

O assédio Sexual a mulheres no Brasil é um grave problema a ser combatido, produz adoecimento psíquico e é usado como “estratégia de guerra”<sup>39</sup>

---

39 Aqui estou fazendo uma referência a violação sexual como estratégia de guerra para fragilizar o inimigo, que foi larga e “normalmente” utilizada no mundo em períodos anteriores a segunda grande guerra mundial. Após este período os clamores em prol dos direitos humanos das mulheres, movimentou discussões de criminalização no âmbito da corte mundial, mas, a ideologia machista opera nas relações com as mesmas estratégias. De acordo com Kenya Regyna Mesquita Passos, Federico Losurdo (2017) “Ao contrário do que se imagina, os crimes sexuais, em sua maioria, não são cometidos por indivíduos portadores de patologias ou anomalias sociais. Seus perpetradores costumam ser pessoas comuns e socialmente adaptadas, cuja ação manifesta, por sua vez, a expressão de uma determinada ordem simbólica de poder (PIMENTEL; SCHRZITZMEYER; PANDJIARJIAN, 1998). Dito de outro modo, o estupro é uma prática alegórica, que conjuga em sua significação, controle, domínio e soberania, numa espécie de mandato decorrente de uma dada

para silenciar mulheres e garantir a manutenção dos limites territoriais do poder macho/branco/ burguês hegemônico. As mulheres referem mais medo de serem assediadas que assaltadas em transportes públicos. A pesquisa nacional dos Institutos Locomotiva e Patrícia Galvão, que revelam ainda que 7 em cada 10 mulheres já receberam olhares insistentes e/ou cantadas inconvenientes enquanto se deslocavam pelas cidades em que vivem. Mas, também é importante destacar como a violência psicológica é uma aliada e alimentadora de silêncios e destes abusos, o que indica urgência de produções e divulgação sobre as temáticas e forma de combatê-los.

O serviço que já não era bom, ficou pior durante a pandemia e o medo da doença ficou secundarizado pelos outros problemas que parecem atingir de forma mais incisiva as suas vidas: assédio e assalto foram os mais preponderantes, nesta ordem. Este problema, também merece o incremento de mais pesquisas, bem como o enfrentamento sério e sistemático, algo que particularmente considero, difícil de se fazer quando debates sobre educação sexual e relações de gênero são tão boicotadas e “endemonizadas” e desestimuladas tão frequentemente quanto os números que revelam os problemas graves vindo disto.

A política de mobilidade que prioriza o automóvel como centro das ações e a persistência no número de sinistros no trânsito também repercutem na saúde e qualidade de vida das mulheres negras, vez que em função dos papéis sociais de gênero e a exploração do cuidado, tornam-se as principais cuidadoras das vítimas/afetados pelos sinistros, com sobrecarga de trabalho doméstico e o aumento do nível de estresse.

Com especial atenção a esta conjuntura que tem promovido o acirramento das políticas anti-gênero, as pautas de costumes e exacerbação do controle dos corpos, é importante verificar como interferem no descolamento e ocupação dos espaços pelas pessoas que escamoteiam as regras binarista e cisheteronormativas de existência. Mulheres trans não foram contempladas, porque não foram encontradas para serem ouvidas. Por que não encontramos frequentemente estas mulheres nestes espaços? Onde se encontram, como se deslocam diante de tantas ameaças?

Com o acirramento de tentativas de proibição do aborto mesmo em casos legais o aumento de casos de estupro e violência doméstica durante a pandemia, também me pergunto, como mulheres de baixa renda urbanas e rurais chegam a unidades de saúde em situação de abortamento? Como mulheres do interior e lugares longínquos fogem de agressões e buscam proteção quando o transporte já ineficiente, some por completo após as imposições de suspensão da circulação de transportes coletivos durante a pandemia? O quanto a ineficácia da política de mobilidade é auxiliar a manutenção das violências e mortes de mulheres? Quem pode viver e quem não importa se morrer?

A mobilidade ativa não é incentivada. A caminhada é imposta pelo preço e baixa qualidade do serviço e sendo forçada, nem sempre agradável. Além disto não temos uma cidade caminhável, em função do grande número de riscos ambientais urbanos existentes como o péssimo estado de conservação das calçadas, iluminação ruim, pontos de ônibus que não protegem, aumento da escassez de espaços verdes e agradáveis, mudanças no microclima em função do aumento da frota e diminuição da cobertura verde da cidade.

Cidades caminháveis implicam no investimento objetivo em um novo modelo de planejamento urbano, com atenção para o planejamento urbano feministas, com consequências concretas nas políticas de acesso democrático à cidade, como é o caso das políticas de mobilidade. Implicam em um debate sobre cidades resilientes, sobre desigualdade de renda, proteção do estado, combate ao racismo e sexismo estruturais.

Salvador é uma cidade linda, mas, as mulheres não se sentam à vontade para curtir a paisagem tendo que concentrar a sua atenção na preocupação com a violência, assédio, aglomeração, enquanto estão no ônibus ou na rua, o que deixa de ser considerado fator protetivo para ser agregador de estresse. Caminhar e andar de bicicleta é maravilhoso, para quem pode se beneficiar de uma dada porção da cidade, onde os recursos e “uma certa humanidade hegemônica” circula.

O acesso às tecnologias ainda são estimuladas e possibilitadas aos homens. Sendo aprendizado sobre andar de bicicleta uma tecnologia, ainda é pouco acessível a mulheres negras, que não aprenderam a andar, consideram o preço de uma bicicleta alto, temem pelos assaltos, pela violência e desrespeito no trânsito, temem ser atacadas sexualmente em razão da posição do corpo no veículo, todas estas questões estão intimamente ligadas ao machismo e denunciam o cerceamento

da mobilidade feminina. Mas, não devem ser avaliadas separadamente das questões relacionadas a crises climática e ambiental e os interesses macro econômicos internacionais envolvidos na sustentação da mobilidade rodoviária, poluidora, segregadora, individual e tudo mencionado antes.

Por fim, as mulheres negras baiana e brasileiras convivem frequentemente com dois companheiros mórbidos: a tristeza e o luto, provocados pelo abandono e solidão da mulher negra, pela violência do estado na faxina étnica que ceifa a vida de tantos homens negros e de forma mais recente pelas vítimas fatais da covid, mormente formada por pessoas negras de baixa renda. Além disto, somos dos países no mundo onde mais se mata mulheres e com mais permanência dos efeitos nocivos da escravidão africana, viventes em um dos estados onde mais se mata mulheres, não é exagero falar sobre a presença mórbida e constante do luto aqui entre nós.

Embora, a priori, o luto seja um processo normal de reação a perda, pode ser bastante doloroso e envolve um período de introspecção e de mudanças cognitivas significativas. A experiência de deslocamento pode ser especialmente difícil em espaços não humanizados e hostis, sob a ação de emoções e sentimentos profundamente densos, sobretudo se for medicamentado. Assim como é preciso pensar espaços saudáveis e acolhedores para pessoas com dificuldade de locomoção, com transtornos e emocionadas... Destaco mais uma vez a possibilidade de investigar e existência de um outro tipo de adoecimento pelo sofrimento social que aqui ousou cunhar de **Exaustão de Empatia por Dororidade**.

Muitos outros elementos estiveram presentes nas narrativas. Muito mais do que pude abordar. Optei por eleger aqueles que mais diretamente pudessem levar a reflexões sobre saúde mental. Um exemplo é o acesso geral e irrestrito proposto pelo movimento catraca aberta e tarifa zero, que todas as mulheres entrevistadas acreditam que deveria ter sido uma medida adotada com a pandemia, já que todas pagam impostos.

Características como geração, deficiências física e mental, transtornos mentais por certo deixam a vida de algumas mulheres ainda mais prejudicada com uma política que não acessa as necessidades idiossincráticas, no entanto, tais discussões superam os objetivos e o tempo deste trabalho.

Finalizo aqui dizendo da importância da psicologia produzir contribuições para o planejamento de cidades que impactem positivamente na forma uso do

espaço e deslocamento das pessoas em seus mais diversos estados, características, modo de viver, possibilitando quiçá diminuição das distâncias sociais tão promovedoras de sofrimentos e adoecimentos.

Mas, sobretudo, urge que a psicologia brasileira possa seguir produzindo sobre as repercussões do sexismo e do racismo, aliado a outros determinantes sociais na saúde mental das pessoas, produzindo um saber feminista abolicionista. Estou bastante convencida de que, num país com a história do Brasil, uma psicologia que não tem interesse pelas determinações sociais na saúde mental, por certo é conivente com as grandes desigualdades e está a serviço dela.

Certamente, este trabalho tem diversos limites, inclusive pelas dificuldades diversas impostas pela circunstância dos distanciamentos; pelas inúmeras dificuldades no acesso a estudos que abordassem a relação entre Mobilidade/Transporte e Saúde mental, especialmente de mulheres, ainda que esteja pacificada a sua Determinação Social para as coletividades, na Saúde Pública; pela existência de uma diversidade de mulheres idosas, gordas, trans, deficientes físicas, ciganas, indígenas, rurais, trabalhadoras do sexo, dentre tantas, que não puderam ser contempladas em suas vozes e desafios em locomover-se pela(s)/entre cidade(s). Estes são caminhos outras viagens possíveis e necessárias.

Por fim, precisamos de cidades mais humanas e transportes que permitam deixar-nos levar em segurança enquanto apenas sentimos a vida passar por dentro de nós (nem sempre suave) e buscamos nos aquietar...

Dizem que Deus é brasileiro...falta agora ser feminista e anti racista para quem sabe assim, (re)tratadas as estruturas coloniais que planificam nossas estradas de sofrimento perene, fazer melhor a nossa vida aqui...

#### <sup>40</sup>**Deus é Brasileiro - Terra Samba**

Ônibus lotado  
Povo apertado  
Será que na vida

---

40 Para ilustrar a expressão da mobilidade na vida social, cultural, econômica e até artística de um país, indico aqui uma pesquisa sobre música e mobilidade que também se constitui um material importante para compreender comportamentos, percepções e sentimentos de uma população sobre e em relação aos seus meios de transporte e sua política de mobilidade. Nesta pesquisa, 55% são percepções negativas e se remetem aos transportes coletivos, em especial, os ônibus. Disponível em: [https://institutomobih.com.br/wp-content/uploads/2020/03/Musica-e-Mobilidade\\_compressed.pdf](https://institutomobih.com.br/wp-content/uploads/2020/03/Musica-e-Mobilidade_compressed.pdf)

Tudo é passageiro  
 Um calor danado  
 Povo sem dinheiro  
 Tenho lá minhas dúvidas  
 Se Deus é brasileiro...

Ô ôôôôô!  
 Ô ôôôôô!

Deus não pega ônibus  
 Nem lotação  
 Mas deve ouvir pedidos  
 E reclamação  
 Não tem nem cor nem sexo  
 Nem estado civil  
 Coitado se ele for  
 O gerente do Brasil...

Me disseram que ele está  
 Em todo lugar  
 Nas filas, nas calçadas  
 Nas antenas e no ar  
 Não vou fazer pedidos  
 Nem lhe agradecer  
 Se Deus está na Terra  
 Ele vai ter que responder...

Ô ôôôôô!  
 Ô ôôôôô!

Não leve a mal  
 Tudo bem ô, rapaz!  
 Ei você aí de cima!  
 Entre outras coisas  
 Que eu quero saber  
 Por favor me ensina  
 Como esse povo que sofre  
 Com fome, que passa mal  
 Vai batucar na panela vazia  
 E fazer carnaval...

Ai, meu Deus!  
 Eu só quero entender!...(4x)

Deus não pega ônibus  
 Nem lotação  
 Mas deve ouvir pedidos  
 E reclamação  
 Não tem nem cor nem sexo  
 Nem estado civil

Coitado se ele for  
O gerente do Brasil...

Me disseram que ele está  
Em todo lugar  
Nas filas, nas calçadas  
Nas antenas e no ar  
Não vou fazer pedidos  
Nem lhe agradecer  
Se Deus está na Terra  
Ele vai ter que responder...

Ô ôôôôô!  
Ô ôôôôô!

Não leve a mal  
Tudo bem ô, rapaz!  
Ei você aí de cima!  
Entre outras coisas  
Que eu quero saber  
Por favor me ensina  
Como esse povo que sofre  
Com fome, que passa mal  
Vai batucar na panela vazia  
E fazer carnaval...

Ô ôôôôô!  
Ai, meu Deus!  
Eu só quero entender!...(8x)

## REFERÊNCIAS

AKOTIRENE, Carla. **O que é interseccionalidade?** Belo Horizonte: Letramento, 2018.

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados entre a liberdade e interdição. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque, ALBERGARIA, Rafaela (org.). **Mobilidade Anti racista**. São Paulo: Autonomia literária, 2021. p. 38 - 55

ALBUQUERQUE, Flávia. Pesquisa mostra que 97% das mulheres já sofreram assédio em transporte. **Agência Brasil**, São Paulo, 18 jun. 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2019-06/pesquisa-mostra-que-97-das-mulheres-sofreram-assedio-em-transporte>. Acesso em:

ALVES, Ana Alexandra Marinho; RODRIGUES, Nuno Filipe Reis. Determinantes sociais e econômicos da Saúde Mental. **Rev. Port. Saúde Pública**, v.28, n.2, p. 127-131, 2010. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/257264837\\_Determinantes\\_sociais\\_e\\_economicos\\_da\\_Saude\\_Mental](https://www.researchgate.net/publication/257264837_Determinantes_sociais_e_economicos_da_Saude_Mental). Acesso em 10 out. 2021.

ANDRADE, Ana Luíza Mello Santiago de. **Escavidão no Brasil**. **Info Escola**, [s.l],[20--]. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/escavidao-no-brasil/>. Acesso em:

ANDRADE, Rodrigo de Oliveira. **Novos arranjos nos lares brasileiros**. São Paulo: Pesquisa Fapesp, 2018. Disponível em: [https://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2018/01/086-089\\_familias\\_263.pdf](https://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2018/01/086-089_familias_263.pdf). Acesso em:

BAHRI, Deepika. Feminismo e / não pós-colonialismo. **Rev. Estud. Fem**, Florianópolis, v. 21, n. 2, p. 659-688, ago. 2013. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-026X2013000200018&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2013000200018&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 18 jul. 2020.

BARBOSA, Silvânia da Cruz; SOUZA, Sandra; MOREIRA, Jansen Souza. A fadiga por compaixão como ameaça à qualidade de vida profissional em prestadores de serviços hospitalares. **Rev. Psicol., Organ. Trab.**, Florianópolis, v. 14, n. 3, p. 315-323, set. 2014. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-66572014000300007&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-66572014000300007&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 12 nov. 2021.

BAZANI, Adamo. OMS relaciona transporte coletivo à saúde no planeta. **Diário do transporte coletivo**, [s.l.], 05 mai. 2013. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2013/05/05/oms-relaciona-transporte-coletivo-a-saude-no-planeta/>. Acesso em:

BEN, Arim S. do; A centralidade dos movimentos sociais na articulação entre o Estado e a Sociedade Brasileira nos Séculos XIX E XX. **EMEduc. Soc.**, Campinas, v. 27, n. 97, p. 1137-1157, set./dez. 2006

BENTO, Maria Aparecida. 1º Seminário direito das crianças e adolescente e promoção da igualdade racial – CEERT: parte 1. [S.l.], 2016. 1 vídeo. Disponível em

[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=297&v=J3jbHFlukzw](https://www.youtube.com/watch?time_continue=297&v=J3jbHFlukzw). Acesso em: 10 nov. 2017.

BOURDIEU, Pierre. Efeitos do Lugar. In: BOURDIEU, Pierre; ARCCATO, A. *et al.* **A Miséria do Mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997. p. 159 - 166.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Gestão Estratégica e Participativa. **Política Nacional de Saúde Integral da População Negra: uma política para o SUS**. 2. ed. Brasília, DF: Editora do Ministério da Saúde, 2013. Disponível em: [http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica\\_nacional\\_saude\\_integral\\_populacao.pdf](http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_saude_integral_populacao.pdf). Acesso em 25 mar. 2017.

BRASIL. Ministério da saúde. Conselho Nacional de Saúde (CNS). Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, edição 98, p. 44-46, 24 mai. 2016.

BRASIL. Ministério da saúde. Conselho Nacional de Saúde (CNS). Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, edição 240, 12 dez. 2012.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Saúde Integral da População Negra: uma política para o SUS**. 2. ed. – Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2013.

CARDOSO, Claudia Pons. **Outra falas**: Feminismo na Perspectiva de mulheres Negras Brasileiras. 2012. 383 f.:il. Tese (Doutorado em Estudos Interdisciplinares em Mulheres Gênero e Feminismos) Faculdade de Filosofia de Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

CARDOSO, Claudia Pons. Amefricanizando o feminismo: o pensamento de Lélia Gonzalez. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v.22, n.3, set./dez. 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/36757>. Acesso em: 15 jun. 2020.

CARIBÉ, Daniel. O colapso do sistema soteropolitano de transportes coletivos. **Observatório Da Mobilidade Salvador(OBMOB)**, Salvador, out.2013. Disponível em: <https://www.obmobsalvador.org/post/o-colapso-do-sistema-soteropolitano-de-transportes-coletivos>. Acesso em:

CARNEIRO, Sueli. Mulheres em movimento. **Revista Estud. av.**, São Paulo, v. 17, n.49, p.117-133, dez. 2003. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=s0103-40142003000300008&ing=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0103-40142003000300008&ing=en&nrm=iso). Acesso em: 8 set. 2018.

CARNEIRO, Sueli. Gênero e raça. In: BRUSCHINI, Cristina; UMBERHAUM, Sandra G. **Gênero, democracia e sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Editora 34, 2002. p. 169 -193.

CARTER, Robert T. ; Racism and Psychological and Emotional Injury: Recognizing and Assessing Race-Based Traumatic Stress. **The Counseling Psychologist**, v.35, n.13, jan. 2007. Disponível em: [https://facstaff.necc.mass.edu/wp-content/uploads/2012/01/racism\\_and\\_psychological\\_injury\\_articl.pdf](https://facstaff.necc.mass.edu/wp-content/uploads/2012/01/racism_and_psychological_injury_articl.pdf). Acesso em: 12 out. 2021

CARVER, M. H. Metodologia Do Coração: Um Performativo Resposta De Escrita **Liminalidades: Um Jornal de Estudos da Performance**, Tampa, v.3, n.1, mar. 2007. Disponível em: <http://liminalities.net/3-1/heart.htm>. Acesso em: 12 out. 2021.

CAVALCANTE, Sylvia; NÓBREGA, Lana Mara Andrade. Espaço e Lugar. In: CAVALCANTE, Sylvia; ELALI, Gleice A. (org.) **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. Petrópolis: Vozes, 2011.

COLETIVA DO RIO COMBAHEE RIVER. **Uma declaração Negra feminista**. Difusão feminista herética, 2012. Disponível em: <https://apoiamutua.milharal.org/files/2012/07/combahee-river-zine.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. Retratos da sociedade brasileira: mobilidade urbana. **Em Indicadores CNI**, ano 5, n. 27, set. 2015. Disponível em [https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer\\_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira\\_27\\_mobilidadeurbana.pdf](https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf). Acesso em: 06 nov. 2021

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Rev. Estudos Feministas**, Florianópolis, ano 10, 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ref/v10n1/11636.pdf>. Acesso em: 08 set. 2019.

CRUZ, Vanina Miranda. **A psicologia e o sistema de justiça no reconhecimento de violências psicológicas: consolidação de direitos e reestruturação de subjetividades**. 2019. 155f. Dissertação (Mestrado em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismos) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2019.

DAMASCO, Mariana S; MAIIO, MC; MONTEIRO, S; Feminismo negro: raça, identidade e saúde reprodutiva no Brasil(1975-1993). **Revista Estudos feministas**, Florianópolis, v.20, n.1, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ref/v20n1/a08v20n1>. Acesso em: 10 ago. 2018

DINIZ, Gláucia; VIANNA, Cristina. Gender, Feminisms and Mental Health: Implications For Research And Practice In Clinical Psychology. **Labrys, étudesféministes / estudos feministas**, n.26, jul./dez. 2014. Disponível em: <https://www.labrys.net.br/labrys26/psy/glauca.htm>. Acesso em:

ENGAJAMUNDO. Guia prático sobre mulheres e cidades. **Engajamundo**, 31 mar. 2020. Disponível em: <https://www.engajamundo.org/2020/03/31/guia-pratico-sobre-mulheres-e-cidades/>. Acesso em:

EVARISTO, Conceição. Gênero e Etnia: uma escre(vivência) de dupla face In: MOREIRA, Nadilza M. de B.; SCHNEIDER, Liane (org.). **Mulheres no Mundo Etnia, Marginalidade e Diáspora**. João Pessoa: Idéia Editora Universitária, 2005.

FANON, Franz. **Pele negra, máscaras brancas**. Tradução de Renato da Silveira. Salvador: EDUFBA, 2008.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Visível e Invisível: A Vitimização de Mulheres no Brasil**. 3.ed. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2021, Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-visivel-e-invisivel-3ed-2021-v3.pdf> Acesso em:

FUNDO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A INFÂNCIA. **Impactos primários e secundários da COVID-19 em Crianças e Adolescentes**. 26 ago. 2020. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/media/9966/file/impactos-covid-criancas-adolescentes-ibope-unicef-2020.pdf>. Acesso em:

GALINDO, Ernesto Pereira; NETO, Vicente Correia Lima. **A mobilidade urbana no Brasil: Percepções de sua população**. Brasília, DF: IPEA, 2019. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9167/1/td\\_2468.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9167/1/td_2468.pdf). Acesso em:

GARCIA, Antônia dos S. **Desigualdades Raciais e Segregação Urbana em Antigas Capitais**: Salvador, cidade Dóxum e Rio de Janeiro, cidade de Ogum. Rio de Janeiro :Garamound, 2009.

GONZAGA, Paula Rita Bacellar. "A gente é muito maior, a gente é um corpo coletivo": Produções de si e de mundo a partir da ancestralidade, afetividade e intelectualidade de mulheres negras lésbicas e bissexuais. 2019. 347 f. Tese (Doutorado em Psicologia) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019.

GONZALEZ, Lélia. Por um feminismo Afro-latino-americano. **Caderno de Formação Política do Círculo Palmarino**, São Paulo, n. 1, p. 12-20, 2011.

GREENBERG, David M.; WARRIER, Varun; ALISSON, Carrie; BARON-COHEN, Simon. Testing the Empathizing–Systemizing theory of sex differences and the Extreme Male Brain theory of autism in half a million people. **Proceedings of the National Academy of Sciences**, v.115, n.48, p. 12152-12157, nov.2018. Disponível em: <https://www.pnas.org/content/115/48/12152>. Acesso em: 14 out. 2021.

GUNTHER, Isolda de Araújo; FRAGELLI, Thaís Branquinho Oliveira. Estresse Ambiental. CAVALCANTE, Sylvia; ELALI, Gleice A. (org.) **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. Petrópolis: Vozes, 2011.

GÜNTHER, Hartmut. Affordance. CAVALCANTE, Sylvia; ELALI, Gleice A. (org.) **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. Petrópolis: Vozes, 2011.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez.2012. Disponível em:

[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod\\_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf). Acesso em:

HILL COLLINS, Patrícia . Aprendendo com a outsider within: a significação sociológica do pensamento feminista negro. **Revista Estado e Sociedade**, Brasília, DF, v. 31, n.1, jan./abr. 2016. Disponível em:

<http://www.scielo.br/pdf/se/v31n1/0102-6992-se-31-01-00099.pdf>. Acesso em: 1 jan. 2018.

HOOKS, Bel. Mulheres negras: moldando a teoria feminista. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, DF, n.16, jan./abr. 2015, p. 193-210.

HUBBARD, R. Algumas ideias sobre a Masculinidade das Ciências Naturais. In: GERGEN, M.M (ed.) **O Pensamento Feminista e a Estrutura do Conhecimento**. Rio de Janeiro: Ed. Rosa dos Tempos: Edunb,1993.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Retrato das desigualdades de gênero e raça**. Brasília, DF, [20--]. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/retrato/indicadores\\_chefia\\_familia.html](https://www.ipea.gov.br/retrato/indicadores_chefia_familia.html). Acesso em:

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO (ITDP) “A concepção do transporte coletivo no Brasil está conectada aos navios negreiros” diz Paique Duques Santarém. Site do ITDP, Rio de Janeiro, 14 dez. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/a-concepcao-do-transporte-coletivo-no-brasil-esta-conectada-aos-navios-negreiros-diz-paique-duques-santarem/falta-a-pandemia>. Acesso em:

LANGARO, Fabíola; PRETTO, Zuleica. Experiências de parentalidade como fatores geradores de sofrimento em mulheres. **Fractal, Rev. Psicol.**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 2, p.130-138, ago. 2015. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-02922015000200130&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-02922015000200130&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 19 jul. 2020.

LEÓN, M. de. El empoderamiento de las mujeres: Encuentro del primer y tercer mundos en los estudios de género. **La Ventana**, Guadalajara, n. 13, p.94-106, 2001.

LEWIS, T.T.; VAN DYKE, M.E. Discriminação e a saúde dos afro-americanos: a importância potencial das interseccionalidades. **Direções atuais em ciências psicológicas**, v.27, n.3, p.176-182, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0963721418770442>. Acesso em: 15 out. 2021.

LOTT, Bernice E.; BULLOCK, Heather E. **Psychology And Economic Injustice: Personal, Professional, And Political Intersections**. Washington: American Psychological Association, 2002. Disponível em: <https://pdfroom.com/books/psychology-and-economic-injustice-personal-professional-and-political-intersections-psychology/JZOgZO0a2kb>. Acesso em: 10 out. 2021.

MALUF, Sônia; TORNQUIST, Carmen (org.) **Gênero, Saúde e aflição**: abordagens antropológicas. Florianópolis: Ed. letras contemporâneas, 2010. 468p.

MARTINS, Tafnes Varela; LIMA, Tiago Jessé Souza de; SANTOS, Walberto Silva. O efeito das microagressões raciais de gênero na saúde mental de mulheres negras.

**Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 7, p. 2793-2802. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-81232020257.29182018>. Acesso em: 26 out. 2021.

MARQUES, A.M. Gênero e Saúde: Uma relação ainda oculta. In: STREY, M.N.; NOGUEIRA, C.; AZMBUJA, M. R. de. (org.) **Gênero e Saúde: Diálogos Ibero-Brasileiros**. Porto Alegre: Edipucs, 2010. p.35-58.

MBEMBE, Achille. Necropolítica. **Revista Arte e Ensaios**, Rio de Janeiro, n. 32, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/8993/7169>. Acesso em: 19 ago. 2020.

MEDEIROS, Marta. Caminhando Sozinho. In: MEDEIROS, M. **Poesia Reunida**. Porto Alegre: L&PM, 1999. Disponível em: [https://www.pensador.com/caminhando\\_sozinho/](https://www.pensador.com/caminhando_sozinho/). Acesso em:

MIRANDA, Saskya Lopes; ALMEIDA, Cândida Suely Antunes de; ANDRADE, Cristina Setenta. Expressões do racismo ambiental em populações tradicionais negras no litoral sul da Bahia. In: CONGRESSO ALAS CHILE, 29., 2013, Santiago. **Anais [...]**, Santiago: ALAS, 2013. Disponível em: <http://files.helenapiza-ufsb.webnode.com/200000082-c9baccab26/EXPRESS%C3%95ES%20DO%20RACISMO%20AMBIENTAL%20EM%20POPULA%C3%87%C3%95ES%20TRADICIONAIS%20NEGRAS%20NO%20LITORAL%20SUL%20DA%20BAHIA.pdf> Acesso em: 05 jun. 2021.

MOUTAIN, I. Reflexões sobre metodologias críticas em pesquisa: interseccionalidade, reflexividade e situacionalidade. **Psicologia Política**, Florianópolis, v.17, n.40 p. 454-469, 2017. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rpp/v17n40/v17n40a05.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2020

MOORE, Carlos. **Racismo e Sociedade: Novas bases epistemológicas para entender o Racismo**. Belo Horizonte: Ed. Mazza Edições, 2007. 320p. Disponível em: <https://revistadesvioblog.files.wordpress.com/2018/08/carlos-moore-racismo-e-sociedade.pdf>. Acesso em: 06 nov.2021.

MOURA, Jónata Ferreira de; NACARATO, Adair Mendes. A Entrevista Narrativa: dispositivo de produção e análise de dados sobre trajetórias de professoras. **Cadernos de Pesquisa**, São Luís, v. 24, n. 1, jan./abr. 2017. Disponível em : <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/cadernosdepesquisa/article/view/6801>. Acesso em: 03 jan. 2021

MUYLAERT, Camila Junqueira et al . Entrevistas narrativas: um importante recurso em pesquisa qualitativa. **Rev. esc. enferm. USP**, São Paulo , v. 48, n. 2, p. 184-189, dez. 2014. Número especial. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0080-62342014000800184&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342014000800184&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 10 ago. 2020.

NARVAZ, Martha Giudice; KOLLER, Sílvia Helena. Metodologias feministas e estudos de gênero: articulando pesquisa, clínica e política. **Psicol. estud.** , Maringá, v. 11, n. 3, p. 647-654, dez. 2006. Disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-73722006000300021&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-73722006000300021&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 20 jul. 2020.

NASCIMENTO, Sueli do. Reflexões sobre a intersectorialidade entre as políticas públicas. **Serv. Soc. Soc.**, São Paulo, n.101, mar. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sssoc/a/TDCqtLhvDvRnRmDXhtTBHZK/?lang=pt>. Acesso em:

OLIVEIRA, Denilson Araújo de. Geopolítica da morte: periferias segregadas. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela. **Mobilidade Anti racista**. São Paulo: Autonomia literária, 2021. p. 80-97.

OLIVEIRA, Rosalia L de. Os feminismos negros: a reação aos sistemas de opressões. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, n.185, out. 2016. Disponível em: [www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/download/.../17611](http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/download/.../17611). Acesso em: 25 ago. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Relatório Mundial Da Saúde: Saúde mental: nova concepção, nova esperança**. Lisboa: OMS, 2002. Disponível em: [https://www.who.int/whr/2001/en/whr01\\_djmessage\\_po.pdf](https://www.who.int/whr/2001/en/whr01_djmessage_po.pdf). Acesso em:

OYĒWÙMÍ, Oyèrónké. Conceituando o gênero: os fundamentos eurocêntricos dos conceitos feministas e o desafio das epistemologias africanas. Tradução Juliana Araújo Lopes. **CODESRIA Gender Series**, Dakar, v.1, p. 1-8, 2004.

PASSOS, KenyaRegyna M; LOSURDO, Federico. Estupro de guerra: o sentido da violação dos corpos para o direito penal internacional. **Revista de Gênero, Sexualidade e Direito**, São Luís, v. 3, n. 2, p. 153-169, jul./dez. 2017. Disponível em <https://www.indexlaw.org/index.php/revistagsd/article/view/2535/pdf>. Acesso em: 28 ago. 2020.

PEREIRA, Rafael H. M.; BRAGA, Carlos Kauê Vieira; SERVO Luciana Mendes; SERRA, Bernardo; AMARAL, Pedro; GOUVEIA, Nelson. **Nota Técnica: Mobilidade urbana e o acesso ao Sistema Único de Saúde para casos suspeitos e graves de Covid-19 nas vinte maiores cidades do Brasil**. nº 14. Brasília, DF: IPEA, 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/04/Nota-T%C3%A9cnica-Mobilidade-e-acesso-ao-SUS.pdf>. Acesso em:

PERROT, Michele. O Gênero na cidade. **Histórias e perspectivas**, Uberlândia, v.27, n. 50, p.23-44, jun.2014. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/view/27517/15092>. Acesso em:

PHELIPE, André; BARBOSA, Marina. Mulheres são responsáveis pela renda familiar em quase metade das casas. **Correio Braziliense**, Brasília, DF, 16 fev. 2020. Disponível em: [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/16/internas\\_economia,828387/mulheres-sao-responsaveis-pela-renda-familiar-em-quase-metade-das-casa.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/16/internas_economia,828387/mulheres-sao-responsaveis-pela-renda-familiar-em-quase-metade-das-casa.shtml). Acesso em:

PIEIDADE, Vilma. **Dororidade**. São Paulo: Editora nós, 2017. Edição do Kindle. Conceitos Livro 1.

PUSSETTI, Chiara; BRAZZABENI, Micol. Sofrimento social: idiomas da exclusão e políticas do assistencialismo, **Etnográfica**, [Online], v. 15, n.3, p. 467-478, out. 2011. Disponível em: <http://journals.openedition.org/etnografica/1036>. Acesso em: 19 abr. 2019.

SANTOS, Gustavo de Brito Venâncio dos; ALVES, Maria Cecília Goi Porto; GOLDBAUM, Moises; CESAR, Chester Luiz Galvão; GIANINI, Reinaldo José. Prevalência de transtornos mentais comuns e fatores associados em moradores da área urbana de São Paulo, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.35, n.11, nov. 2019. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00236318>. Acessado em 26 out. 2021.

SANTOS, Juciara Alves dos. Sofrimento Psíquico Gerado Pelas Atrocidades Do Racismo. **Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores/as Negros/as (ABPN)**, Guarulhos, v. 10, n. 24, p. 148-165, fev. 2018. Disponível em: <https://abpnrevista.org.br/index.php/site/article/view/578>. Acesso em: 04 out. 2021.

SANTOS, Milton. Tecnosfera e a Psicofera. In: SANTOS; Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. p.171-177. 2 reimpr. (Coleção Milton Santos; 1). Disponível em: [http://files.leadt-ufal.webnode.com.br/200000026-4d5134e4ca/Milton\\_Santos\\_A\\_Natureza\\_do\\_Espaco.pdf](http://files.leadt-ufal.webnode.com.br/200000026-4d5134e4ca/Milton_Santos_A_Natureza_do_Espaco.pdf). Acesso em: 16 out. 2021.

SANTOS, Neusa S.; **Tornar-se negro: as vicissitudes da identidade do negro brasileiro em ascensão social**. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora Graal, 1990, 88 p. Disponível em: <https://www.ceert.org.br/noticias/mercado-de-trabalho-comercio-servicos/8825/cida-bento-e-uma-das-50-pessoas-mais-influentes-no-mundo-no-campo-da-diversidade> Acesso em: 04 out. 2021.

SARDENBERG, Cecília. **Conceituando “Empoderamento” na Perspectiva Feminista**. Transcrição revisada da comunicação oral apresentada ao I Seminário Internacional: Trilhas do Empoderamento de Mulheres – Projeto TEMPO, NEIM/UFBA, Salvador, 2006, ampliado na versão 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/6848>. Acesso em: 20 ago. 2018.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação e Realidade**, Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 5-22, jul./dez. 1990. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod\\_resource/content/2/G%C3%AA](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod_resource/content/2/G%C3%AA). Acesso em:

SENADO FEDERAL. **Transporte público: de quem é a responsabilidade?**. Brasília, DF, 01 out. 2015. Disponível em: <https://senadofederal.tumblr.com/post/130281174597/transporte-p%C3%BAblico-de-quem-%C3%A9-a-responsabilidade>. Acesso em: <http://www.senadofederal.gov.br/Arquivos/Joan%20Scott.pdf>. Acesso em:

SOUZA, Flavia Bello Costa; DREZETT, Jefferson; MEIRELLES, Alcina de Cássia; RAMOSA, Denise Gimenez. Aspectos psicológicos de mulheres que derrame violência sexual Aspectos psicológicos de mulheres que sofrem violência sexual. **Reprodução & Climatério – SBRH**, São Paulo, v.27, n.3, p. 98-103, set./dez. 2012. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S141320871300006X>. Acesso em: 20 ago. 2018

TEIXEIRA, Carlos. Estudo conclui que transporte coletivo não aumenta casos da covid-19. Agência CNT, Brasília, DF, 16 set. 2020. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/estudo-conclui-que-transporte-coletivo-nao-aumenta-casos-de-covid-19>. Acesso em:

THINK OLGA. Pesquisa Meu Ponto Seguro. [s.l]: Think Olga, 2020. Disponível em: [https://thinkolga.com/wp-content/uploads/2020/11/Pesquisa\\_MeuPONTOSeguro\\_ThinkOlga.pdf](https://thinkolga.com/wp-content/uploads/2020/11/Pesquisa_MeuPONTOSeguro_ThinkOlga.pdf). Acesso em:

VALENCIO, Norma Felicidade Lopes da Silva. Desastres: tecnicismo e sofrimento social. **Ciênc. saúde coletiva**, v.19, n.9, p.3131 – 3644, set.2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-81232014199.06792014>. Acesso em: 18 out. 2021.

VELASCO, Mercedes Jabardo. **Feminismos negros**: Una antologia. Madrid: Traficantes de Sueños, 2012.

VÁZQUEZ, Georgiane. Maternidade e Feminismo: notas sobre uma relação plural. **Revista eletrônica trilhas da história**, Pioneiros, v. 3, n. 6 , 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/RevTH/article/view/472>. Acesso em:

WILLIAMS, Priscila. Epistemologia e Feminismo. **Revista três pontos**, Belo Horizonte, v.13, n.1, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistatrespontos/article/view/3385/2165>. Acesso em:

**ANEXOS**

## **ANEXO 1 - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Prezada Senhora,

Convidamos a senhora a participar da pesquisa intitulada “MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO: Narrativas sobre mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras durante a pandemia de covid19.”, realizada pela discente Alessandra Santos de Almeida, no Mestrado no Programa de Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo (PPGNEIM), da Universidade Federal da Bahia (UFBA), sob a orientação da Profa. Dra. Darlane Silva Viera Andrade.

O objetivo do estudo é compreender em que medida a atual Política de Mobilidade Urbana no Brasil Salvador impacta na saúde mental das mulheres negras trabalhadoras de baixa renda durante a pandemia da covid-19. A participação na pesquisa consiste em realizar uma ou mais conversas sobre o tema, em horário e local que lhe seja mais conveniente. A duração da conversa pode variar de 30 minutos a 2 horas.

A participação no estudo é voluntária e não envolve riscos, salvo algum desconforto que possa sentir ao falar sobre o tema. Caso se sinta desconfortável em participar ou responder a alguma pergunta durante a/as conversa/as, poderá deixar de participar, sem qualquer prejuízo.

A participação no estudo é confidencial, ou seja, seus dados pessoais não serão revelados, garantindo o sigilo. O conteúdo da conversa será utilizado para fins científicos em publicações acadêmicas.

Os procedimentos desta pesquisa incluem registros de áudio em gravador, transcrição das conversas e produções textuais a partir da análise dos dados, ressaltando que todas as informações cedidas na entrevista serão utilizadas para fins científicos sem identificação da sua identidade. Todos os registros efetuados no decorrer deste estudo estarão sob a responsabilidade da Profa. Dra. Darlane Silva Viera Andrade e da discente Alessandra Santos de Almeida.

Destacamos ainda não haverá nenhum ônus (gastos financeiros) para a senhora, uma vez que a pesquisa será custeada pela discente.

A senhora tem a liberdade para perguntar e sanar dúvidas que possam surgir em qualquer momento da pesquisa. Essas perguntas podem ser dirigidas as pesquisadoras Profa. Dra. Darlane Silva Viera Andrade, pelo telefone (71) 991186446 ou para a estudante Alessandra Santos de Almeida, pelo telefone (71) 981438618/999408932, ou por e-mail [alessandrasdealmeida@gmail.com](mailto:alessandrasdealmeida@gmail.com)

Finalmente, tendo compreendido tudo o que lhe foi informado sobre a sua participação voluntária e sigilosa nesta pesquisa e, estando ciente dos direitos, responsabilidades, riscos e benefícios que esta participação implica, assine este termo de Consentimento, indicando seu RG ou CPF. Você receberá uma cópia deste termo de concordância, sem que para isso tenha sido forçada ou obrigada.

Salvador, \_\_\_ de \_\_\_ de 2021

---

Nome e Assinatura da Participante, CPF ou RG

---

Profa. Dra. Darlane Silva Viera Andrade.  
Orientadora da Pesquisa – CPF 98662201504

---

Alessandra Santos de Almeida  
Discente Pesquisadora – PPGNEIM/UFBA - CPF 03400112542

## ANEXO 2 – GUIA DE ENTREVISTA

**MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO: Narrativas sobre mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras que são mães solo durante a pandemia de covid19.**

### Guia de entrevista

O objetivo geral deste trabalho é compreender em que medida a atual Política de Mobilidade Urbana no Brasil Salvador impacta na saúde mental das mulheres de baixa renda, que se deslocam para trabalhar durante a pandemia do covid19.

Gostaria que você, primeiro se apresentasse (idade, com quem reside, escolaridade, ocupação, e o que mais considerar importante informar).

Tópico disparador:

\* Como você têm vivenciado a experiências de se deslocar pela cidade em meio a Pandemia?

Fique à vontade para relatar algo mais sobre o tema que você considera importante.

Obrigada pela sua história!

Alessandra Almeida



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS  
INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO  
(PPGNEIM)**

ATA Nº 183

Ata da sessão pública do Colegiado do PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO (PPGNEIM), realizada em 06/12/2021 para procedimento de defesa da Dissertação de MESTRADO EM ESTUDOS INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO no. 183, área de concentração Mulheres, Gênero e Feminismo, do(a) candidato(a) ALESSANDRA SANTOS DE ALMEIDA, de matrícula 218125464, intitulada MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO: mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras em Salvador na pandemia da covid-19. Às 09:00 do citado dia, no canal do yoube GADNEIM (<https://www.youtube.com/watch?v=7hOwpG4qH2c>), foi aberta a sessão pelo(a) presidente (a) da banca examinadora Prof<sup>ª</sup>. Dra. DARLANE SILVA VIEIRA ANDRADE que apresentou os outros membros da banca: Prof<sup>ª</sup>. Dra. MARCIA DOS SANTOS MACEDO, Prof<sup>ª</sup>. Dra. ILCE MARILIA DANTAS PINTO e Prof<sup>ª</sup>. Dra. PAULA RITA BACELLAR GONZAGA. Em seguida foram informados os procedimentos pelo(a) presidente que passou a palavra ao(à) examinado(a) para apresentação do trabalho de Mestrado. Ao final da apresentação, passou-se à arguição por parte da banca, a qual, em seguida, reuniu-se para a elaboração do parecer. No seu retorno, foi lido o parecer final a respeito do trabalho apresentado pelo(a) candidato(a), tendo a banca examinadora **aprovado** o trabalho apresentado, sendo esta aprovação um requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre. Em seguida, nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão pelo(a) presidente da banca, tendo sido, logo a seguir, lavrada a presente ata, abaixo assinada por todos(as) os(as) membros(as) da banca.

**Dra. PAULA RITA BACELLAR GONZAGA, UFMG**

Examinadora Externa à Instituição

**Dra. ILCE MARILIA DANTAS PINTO, UFBA**

Examinadora Externa ao Programa

**Dra. MARCIA DOS SANTOS MACEDO, UFBA**

Examinadora Interna



*Universidade Federal da Bahia*

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS  
INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO  
(PPGNEIM)**

*Andrade.*

**Dra. DARLANE SILVA VIEIRA ANDRADE, UFBA**

Presidente(a)

**ALESSANDRA SANTOS DE ALMEIDA**  
Mestrando(a)



Universidade Federal da Bahia

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS  
INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO  
(PPGNEIM)  
FOLHA DE CORREÇÕES**

ATA Nº 183

**Autor(a):** ALESSANDRA SANTOS DE ALMEIDA

**Título:** MOVENDO-SE ENTRE AS FLORES DO ASFALTO: mobilidade urbana e a saúde mental de mulheres negras em Salvador na pandemia da covid-19

**Banca examinadora:**

Prof(a). PAULA RITA BACELLAR GONZAGA	Examinadora Externa à Instituição
Prof(a). ILCE MARILIA DANTAS PINTO	Examinadora Externa ao Programa
Prof(a). MARCIA DOS SANTOS MACEDO	Examinadora Interna
Prof(a). DARLANE SILVA VIEIRA ANDRADE	Presidente

---

Os itens abaixo deverão ser modificados, conforme sugestão da banca

1.       ]       INTRODUÇÃO  
[
2.       ]       REVISÃO  
          ]       BIBLIOGRÁFICA  
[
3.       ]       METODOLOGIA  
[
4.       ]       RESULTADOS OBTIDOS  
[
5.       ]       CONCLUSÕES  
[

**COMENTÁRIOS GERAIS:**

A dissertação traz um tema atual, relevante e original, com colaboração para os estudos feministas e de diversos campos relacionando à mobilidade urbana, saúde mental das mulheres negras, e políticas públicas, com olhar interseccional para a temática. A escolha metodológica está adequada aos objetivos propostos; apresenta bibliografia adequada, vasta e atual. O trabalho pode ser revisado a partir das sugestões da banca para aprimoramento e futuras publicações.



*Universidade Federal da Bahia*

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS  
INTERDISCIPLINARES SOBRE MULHERES, GÊNERO E FEMINISMO**

Declaro, para fins de homologação, que as modificações, sugeridas pela banca examinadora, acima mencionada, foram cumpridas integralmente.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Darlane".

**Prof(a). DARLANE SILVA VIEIRA ANDRADE**

Orientador(a)