



# A COR DA MOBILIDADE

## Relatório das Rodas de Conversa

Abril de 2022



Abril de 2022



#### ITDP BRASIL

##### Direção executiva

Clarisse Cunha Linke

##### Equipe de programas e comunicação

Ana Nassar

Beatriz Rodrigues

Danielle Hoppe

Giulia Milesi

Iuri Moura

Juan Melo

Leonardo Veiga

Lorena Freitas

Lucas Micael

Mariana Brito

Pedro Bastos

##### Equipe administrativa e financeira

Célia Regina Alves de Souza

Lívia Guimarães

Roselene Paulino Vieira

#### Coordenação

Mariana Brito

#### Equipe

Clarisse Cunha Linke

Giulia Milesi

Juan Melo

Lorena Freitas

Lucas Micael

Mariana Brito

#### Colaboração

Carlos Greenbike

David Amen

Jamile Santana

Jaqueline Suarez

Jô Pereira

Luana Costa

Paique Duques Santarém

Rafaela Albergaria

Sarah Esli



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição-Compartilhual 3.0 Brasil Creative Commons.

Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

#### Revisão

Clarisse Cunha Linke

#### Diagramação e arte final

Giulia Milesi

#### Apoio

**CICLOCIDADE**  
ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

**RioOnWatch**  
11 ANOS DE RELATOS DAS FAVELAS CARIOCAS



PEDAL NA QUEBRADA



Bernard  
van Leer  
FOUNDATION



# SUMÁRIO

4	<b>1. INTRODUÇÃO</b>
5	<b>2. A COR DA MOBILIDADE</b>
5	2.1 2020 - Produção de conteúdo
9	2.2 2021 - Produção de conteúdo + rodas de conversa
10	2.3 RODA 1 - Porque a mobilidade urbana precisa ser antirracista?
14	2.4 RODA 2 - Como construir um transporte justo e de qualidade para todos?
19	2.5 RODA 3 - Pedalar como resistência: racismo e mobilidade por bicicleta
24	<b>3. Divulgação e cobertura</b>
26	<b>4. Considerações finais</b>

# 1

## INTRODUÇÃO

O acesso ao transporte não acontece da mesma forma para todos. No Brasil, o racismo estrutural afeta o acesso, a oferta e a prestação dos serviços de transporte público. Enquanto pessoas brancas moram em grande parte nas regiões centrais das cidades, próximas às oportunidades, serviços e também das estações de transporte, pessoas negras e de baixa renda convivem com obstáculos para se locomover. E esses obstáculos não são pequenos.

Além de morarem mais longe das redes de transporte, pessoas pretas, pardas e mais pobres gastam mais com a tarifa, são mais submetidas à lotação e à falta de transporte disponível e, como se esses fatores não fossem suficientes, também não são vistas, já que a principal ferramenta para coletar dados dos deslocamentos no país não possui recorte racial.

O fato das pessoas negras e de baixa renda morarem nas periferias, longe das estações de transporte, infraestruturas cicloviárias e oportunidades, remete à abolição da escravatura no Brasil - período que ainda é muito recente, já que fomos o último país do Ocidente a abolir a escravidão. Há menos de 135 anos, pessoas escravizadas não receberam nenhum tipo de suporte financeiro relacionado à moradia ou ao trabalho, o que fez com que a desigualdade entre negros ex-escravizados e pessoas brancas fosse mantida.

O reflexo da desigualdade na mobilidade urbana vem da distribuição da ocupação dessas pessoas no espaço urbano. A exclusão socioterritorial acontece desde o início do século XX, o que fez com que esses grupos minoritários se concentrassem em regiões distantes do centro e com pouca infraestrutura.

Abordaremos neste documento um breve relato das principais discussões realizadas durante as rodas de conversa do projeto A Cor da Mobilidade, que trataram sobre como os sistemas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras são impactados pelo racismo histórico. O conteúdo está organizado por uma questão que servirá como fio condutor deste documento: "por que é necessário pensar numa mobilidade urbana antirracista?"

## 2

## A COR DA MOBILIDADE



## 2.1 2020 - PRODUÇÃO DE CONTEÚDO

Com o objetivo de evidenciar as desigualdades socioespaciais e a importância de racializar o tema da mobilidade urbana, o ITDP Brasil lançou em 2020 o projeto A Cor da Mobilidade. O primeiro ano da iniciativa se desdobrou em cinco reportagens que abordam como o racismo estrutural está presente em todos os espaços em que as pessoas negras enfrentam no setor da mobilidade urbana, seja pela experiência vivenciada pelos usuários e a dificuldade de acesso aos modais, seja pela baixa presença e representatividade de pessoas negras no planejamento, na gestão e nas operações de transportes públicos. O objetivo inicial foi colaborar para que gestores públicos e organizações da sociedade civil reconheçam e enfrentem este problema estrutural a partir dos conteúdos lançados pelo ITDP.

Cada uma das reportagens foi construída a partir de entrevistas realizadas com 11 pessoas que trabalham na área da mobilidade urbana. Para produzir as reportagens e realizar essas conversas, convidamos o jornalista Saulo Pereira Guimarães, carioca formado em jornalismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Com passagens pelas redações do site Exame.com, da revista Veja Rio e do jornal O Globo, ele tem diversas reportagens publicadas sobre as áreas de mobilidade, racismo e outros assuntos no Uol e em outros veículos de imprensa. Saulo foi responsável por dialogar com os especialistas e ativistas que colaboraram com suas experiências enquanto pessoas negras que atuam na área do planejamento urbano.

Todas as reportagens e entrevistas estão disponíveis [no site do ITDP](#). Além das reportagens divulgadas, também publicamos a entrevista na íntegra com cada pessoa entrevistada: [Amanda Corradi](#), [Andreia Coutinho](#), [Anna Benites](#), [Carolina Duarte](#), [Daniel Caribé](#), [Glaucia Pereira](#), [Henrique Silveira](#), [Jamile Santana](#), [Jô Pereira](#), [Kelly Fernandes](#) e [Paíque Duques Santarém](#).

Para apoiar a divulgação dos conteúdos, contamos com a colaboração da designer Sarah Esli, que tem familiaridade e interesse com o tema do direito à cidade. Sarah produziu todas as artes do projeto. Além de designer, Sarah é urbanista e arquiteta graduada pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte e idealizadora da plataforma Ruas e Rimas, que propõe estudos urbanos a partir da cultura Hip Hop. Artista visual por ofício, em sua produção ela tem trabalhado especialmente com colagem (digital e analógica) e fotografia.



**Como o serviço de transporte público no Brasil reflete o racismo estrutural:** aborda como regiões com maior concentração de negros sofrem com a menor disponibilidade de linhas de ônibus e o alto valor das tarifas.



**Como a configuração das cidades reflete o racismo e atrapalha a mobilidade:** explora como a população negra tem menos acesso a oportunidades e serviços e como os investimentos públicos perpetuam essa desigualdade.



**Como a falta de dados sobre mobilidade reforça o racismo estrutural:** discute o fato dos dados limitados sobre raça na área de mobilidade gerarem políticas públicas desconectadas da problemática racial e que reforçam desigualdade entre negros e brancos.



**Por que meninas negras não aprendem a pedalar:** apresenta de que maneira o machismo combinado ao racismo pode ter consequências decisivas na organização dos deslocamentos de mulheres negras no país.



**[Como a mobilidade dos negros no Brasil se relaciona com a questão ambiental:](#)** traz para a discussão como a presença de pretos e pardos nos debates sobre a crise climática ainda é reduzida

Ao longo de 2020 e 2021, todos os materiais do projeto foram amplamente divulgados via redes sociais (Facebook, Twitter e LinkedIn), newsletter e e-mail marketing do ITDP. Também contamos com o apoio de organizações e pessoas parceiras na divulgação do projeto. Acreditamos que a disseminação do conteúdo é uma forma de comunicar para a nossa audiência e para as instituições que atuam conosco que o racismo dentro da mobilidade urbana precisa ter visibilidade e ser reconhecido por gestores públicos e organizações da sociedade civil.

## 2.2 2021 - PRODUÇÃO DE CONTEÚDO E RODAS DE CONVERSA

Em 2021, a nossa proposta almejava reunir pessoas interessadas em discutir conosco sobre racismo e mobilidade por meio de rodas de conversa. A construção desta fase do projeto teve forte colaboração e apoio do Pedal na Quebrada e Ciclocidade, que sugeriram a realização de eventos para viabilizar a troca espontânea de pessoas que desejassem colaborar com o tema.



PEDAL NA QUEBRADA

O Pedal na Quebrada é um projeto criado em 2018 com objetivo de ensinar a pedalar, focando nas crianças, jovens e mulheres adultas das periferias de São Paulo, onde há uma maior concentração da população negra e de baixa renda. Somando às ações de ensinar a pedalar e mecânica básica de bicicleta, há a reflexão e discussão sobre Direitos Sociais, Direitos Humanos, Direito à Cidade.

### CICLOCIDADE

ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

A Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade tem como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação. Atua fortemente em defender a mobilidade por bicicletas como política pública, sempre com ações estruturantes e cada vez mais baseada em dados em evidências.

Juntos, ITDP, Ciclocidade e Pedal na Quebrada desenharam as rodas de conversa com o objetivo de encontrar oportunidades para ouvir pessoas negras que dependem dos sistemas de transporte, criando assim abertura para discussão, trocas e a ampliação do público engajado. Para colaborar com o debate, os encontros contaram também com apresentações de ativistas e especialistas que trabalham com o tema. No total, foram três encontros:

**Porque a mobilidade urbana precisa ser antirracista?**

**Como construir um transporte justo e de qualidade para todos?**

**Pedalar como resistência: como o racismo afeta a mobilidade por bicicleta.**



Para dar continuidade a discussão, foi realizada a leitura do poema “Passageiro do último vagão”, escrito por Elisa Lucinda. As palavras da autora descrevem como a sua rotina no transporte está a serviço do racismo estrutural, já que ela encara em seus dias a falta de oportunidades, medo e longos tempos de espera pelo transporte somados às duradouras viagens no trem que a fez perder a sua própria vida. As horas dedicadas ao transporte público a fizeram perder conversas, chances, palavras, histórias, sambas... Rotina que se relaciona fortemente com as palavras inseridas na nuvem palavras, construída pelas pessoas participantes do evento.

*“Eu a vida toda tive medo de perder o trem.  
 Sempre morei longe do sonho,  
 do dinheiro, da formação, de um tipo de arte, do  
 descanso.  
 Calculei a vida pra não perder o trem.  
 Fiz a conta:  
 distância mais cidade partida do meio  
 dá igual caminho andado em vão!  
 Eu a vida toda  
 tive medo de perder o trem.  
 Sempre morei longe do sonho, do dinheiro, do descanso.  
 Calculei a vida pra não perder o trem.  
 Fiz a conta:  
 distância mais cidade partida no meio  
 dá igual a caminho andado em vão!  
 Algum trabalho, só lá perto da lonjura, e todo dia acaba o  
 pão.  
 Até parece o mesmo pão.  
 Mas eu sou o tio Klebinho,  
 o Tiklebin do tamborim!  
 Sempre fui por mim.  
 Sempre fui de riscar eu mesmo meu caminho e não me  
 gabo de ser um respeitado dono do enredo.  
 No entanto, por ser um homem negro, pude me livrar de  
 quase [tudo*

*Menos do medo. Da polícia, mesmo andando certo.  
 Da justiça, mesmo sendo inocente.  
 Minha vida foi de vagão em vagão até agora.  
 Até que essa derradeira hora.  
 Em cada fila de emprego,  
 em casa fica de concurso,  
 em cada fila de seleção,  
 eu nunca quis perder o trem da oportunidade.  
 Nunca quis perder trens:  
 da conversa, da chance, da palavra,  
 da história.  
 Engraçado: para minha Escola desfilar, sempre criei  
 brincando, o enredo e o samba-enredo, todo ano.  
 Mas aqui, na correria, do dia a dia,  
 no corre da lida agonia  
 não dá jeito de a caneta ser minha não.  
 Quem mora longe do sonho,  
 arrisca, tudo, todo dia,  
 sem tempo, espremendo no meio da madrugada,  
 muitos copos de gelada alegria.*

*E agora, nesse fim de noite me apontou pontualmente,  
como faço todo dia, porque a vida toda eu andei para não  
perder o trem agora.  
Uma confusão, gritos, socorros,  
gente gritando para,  
outro perguntando quem?  
Metade do meu corpo, se separa, e é recolhido no vão.  
E eu, toda vida, lutei para não perder o trem.  
Perdi a vida no trem.*

Passageiro do último vagão  
por Elisa Lucinda

Após a finalização da abertura, os participantes convidados, Rafaela Albergaria e Paique Duques Santarém, foram apresentados. Ambos têm longa e importante trajetória na mobilidade urbana e juntos organizaram o livro “Mobilidade Antirracista”, lançado em 2021.

Paique apresentou em sua fala o contexto histórico, político, geográfico e social que gerou a existência da mobilidade antirracista. O pesquisador trouxe a hipótese da mobilidade racista, que desde o período do rapto colonial e da escravização de pessoas negras gera conflitos. Esse princípio defende que mobilidade não é uma consequência da segregação socioespacial, mas que, na verdade, é um agente da segregação socioespacial com o viés racial.

Em contrapartida, o pesquisador também apresentou a hipótese da mobilidade antirracista, que são as lutas que todo povo negro faz contra a colonização por meio da mobilidade. “Os negros pularam catraca, fizeram capoeira, tomaram as cidades, foram expulsos dos centros da cidade, montaram seus quilombos e periferias, as periferias foram e estão sendo atacadas... O povo negro nunca ficou parado e não se deixou genocidar”, afirmou o pesquisador para exemplificar o antirracismo na mobilidade urbana.

“ *A Revolta do Vintém, que é a primeira grande revolta contra a tarifa no Brasil, tem uma grande dimensão de negros no Rio de Janeiro lutando contra a tarifa de ônibus, porque se não eles não poderiam circular* ”  
**Paique Duques Santarém**

Rafaela iniciou sua fala contando a história de Joana Bonifácio, sua prima morta ao tentar embarcar numa estação de trem em Coelho da Rocha, na Baixada Fluminense do Rio de Janeiro. Foi a partir desse assassinato que Rafaela se aproximou do debate de mobilidade urbana, com o intuito de pautar a reparação histórica. Segundo a pesquisadora, a virada de chave da discussão do debate de mobilidade urbana e a produção de outras simbologias sobre o tema pode ser realizada ao pensar memória, luta por justiça, liberdade e garantias que impeçam a repetição de vidas que sejam impedidas como a de Joana.

Rafaela também abordou o tema a partir do contexto histórico e social, defendendo que a própria construção da modernidade e a formação social brasileira estão associadas ao racismo. “O racismo funda a sociedade moderna a partir dos grandes deslocamentos”. De acordo com a especialista, “o racismo se opera por uma política de interdição contraposta a uma política de acesso. Corpos brancos acessam os espaços e as instituições a partir de um lugar de garantia, enquanto corpos negros acessam os espaços e as instituições de um lugar de interdição, de controle e de extermínio.”

*“É na possibilidade, na tentativa ou na impossibilidade de se locomover pela cidade que se opera a política de interdição e não acesso a uma série de direitos sociais”*  
**Rafaela Albergaria**

Na sequência, foram lidas perguntas enviadas pelos participantes do evento sobre os seguintes temas: responsabilidades de cada setor da sociedade para incorporar o antirracismo, interdição e direito à cidade e também sobre o lugar da discussão acadêmica sobre as questões raciais.

## 2.4 RODA 2 - COMO CONSTRUIR UM TRANSPORTE JUSTO E DE QUALIDADE PARA TODOS?

**A COR DA MOBILIDADE**  
RODAS DE CONVERSA

**COMO CONSTRUIR UM TRANSPORTE JUSTO E DE QUALIDADE PARA TODOS?**

**20 OUT 18h**

**LUANA COSTA**  
NossaBH

**SARAH ESLI**  
Arquiteta e Urbanista

**LORENA FREITAS**  
ITDP Brasil  
Mediação

ITDP CICLOCIDADE  
RECAL NA USIDROP

A segunda roda de conversa realizada contou com 41 participantes, dos 92 inscritos. Apesar da menor quantidade de pessoas em relação ao primeiro evento, o encontro teve uma boa dinâmica de engajamento da audiência por meio do *chat*. A discussão girou em torno do direito à cidade e os desafios impostos pela mobilidade urbana para as populações periféricas e racializadas.

Assim como na primeira roda de conversa, o evento foi iniciado com a apresentação do projeto “A Cor da Mobilidade”, no mesmo padrão adotado na semana anterior. Após a fala inicial, foi trazida para interação a seguinte pergunta: **“O que faria você preferir andar de transporte público ao invés do carro?”**.

A pergunta foi introduzida explicando que essa questão deveria ser pensada dentro de uma realidade hipotética na qual todos teriam acesso às possibilidades existentes dos meios de transporte. Essa introdução se mostrou necessária por entender que tanto para as participantes da mesa (painelistas e mediadora) quanto possivelmente para parte da audiência, a realidade da mobilidade ao longo das vivências sempre foi de escassez de opções.

O tempo para os participantes responderem à pergunta central foi preenchido pelo clipe “Transporte Público” do rapper Rincon Sapiência, também conhecido como Manicongo, lançado em 2013. O clipe mostra as dificuldades enfrentadas regularmente pela população periférica, tratando de questões ligadas ao conforto, segurança e confiabilidade no transporte coletivo. O impacto dessas condições na vida da população, que foi um aspecto central da conversa, é comunicada de forma direta tanto no filme quanto na letra da canção.

*Periferianos, distantes estamos  
Eles querem mãos, minas, longe do plano  
Acesso buscamos, nos mobilizamos  
Rapidez precisamos, uma taxa pagamos*

*Para ter ônibus, lotação, metrô  
Fura fila, teve quem votou, mas não rolou  
Povo paga caro, ganha pouco, prejuízo  
Uma saída para se locomover é preciso*

*Ligeiro, sagaz, esperto, cauteloso  
Atencioso, me passo por um idoso  
Momento precioso, na fiscalização  
Nem me viu, saio vazado na multidão*

*Embarco no vagão, tranquilo, na moral  
A viagem é coletiva, mas também é pessoal  
Cada um busca uma forma de manter o astral  
Ouvindo um som, bolando ideia, lendo jornal*

*Horário de pico, metrô lotado, passando mal  
Trabalhador no veneno bem antes do serviço  
Para o pobre, dificuldade é a real  
A liberdade dos carros correndo na radial*

*Quem não pode, faz um investimento mensal  
Uma cota considerável quando soma o total  
Quem não se move, fica maluco, esse é o final  
Se não pagar transporte vai pagar pelo gardenal*

*Lotação, metrô, ônibus, trem, carona (8x)*

*Em cada vagão, vários bairros estão, mover  
Aglomeração não é difícil de se ver  
Toda multidão precisa embarcar, fazer o que?  
Sem reclamar, o culpado não tá no rolê*

*O desentendimento, nesse momento tem  
Esbarrei, foi mal, normal, me empurraram também  
Que culpa tenho? Vou debater com alguém  
Que tá na mema que eu, vai veno, veja bem  
Muito pior é no trem, o risco não é blefe  
Vendedor ambulante atento com os pf  
Discurso de criança comove, conquista  
Levada boa na embolada do bom repentista*

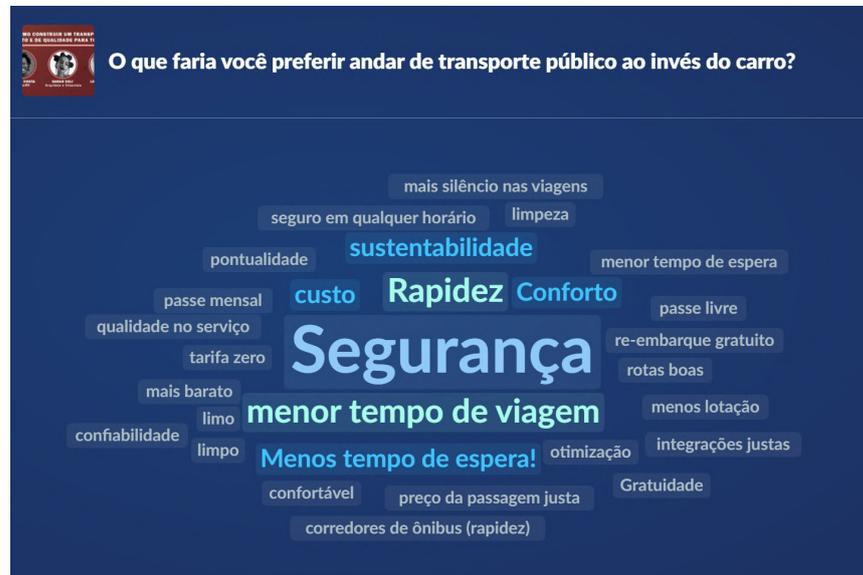
*Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca  
O lucro se transfere na mão de quem confisca  
Quem depende de longos itinerários  
Se perde no horário, o sistema é precário*

*Ônibus lotado eu vi, se pendura e vai embora  
Vai cair quem não segura, ninguém quer ficar de fora  
Inimigo das horas, atrasos, atalhos  
Perifa vive longe do seu local de trabalho*

*Na greve tudo pára, povo fica de cara  
Patrão não entende, toda raiva ele dispara  
Nem se compara, com a vida do burguês  
A gente corre dobrado, é bem mais fácil pra vocês*

Transporte Público  
por Rincon Sapiência

As respostas enviadas para o Slido geraram uma nuvem de palavras, apresentada na imagem que segue:



O principal atributo considerado foi a segurança. Tempo de viagem, tempo de espera e o custo/tarifa também foram bastante presentes. Essas questões atravessam e pesam nas vivências da população que reside longe dos locais que concentram as oportunidades da cidade. Sobre o destaque para a segurança, a moderadora fez uma provocação questionando qual o significado dessa palavra para quem a respondeu. As respostas apontaram para riscos associados a assaltos/furtos e, em especial, aos assédios sofridos pelas mulheres no interior dos veículos.

Após a leitura dos resultados da nuvem de palavras foram apresentadas as convidadas: Sarah Esli e Luana Costa. Duas mulheres negras, periféricas e engajadas em temas que versam sobre desigualdades na mobilidade. Sarah enquanto arquiteta e urbanista, Luana como mobilizadora social.

A primeira fala foi de Sarah, que se iniciou instigando a reflexão sobre quem constrói o transporte. “Como? Para quê? Para quem?”. Essas perguntas aparecem em sua fala para defender a tese de que a mobilidade urbana é pensada por e para uma elite, que em geral é branca e do sexo masculino. Sarah defende que o direito à cidade só é possível quando, para além dos indicadores quantitativos, as vivências são levadas em consideração. Logo, pensar uma cidade inclusiva deve considerar as características individuais dos usuários seja sobre quem são ou sobre que lugar ocupam na sociedade.

*“Direito à cidade pra mim é falar de experiência, é falar de vivência. E a vivência nunca se repete de uma pessoa para outra (...)*”

**Sarah Esli**

Em seguida, a arquiteta apresentou mapas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) que mostram a desigualdade de acesso às atividades existentes em Natal (RN), revelando que quanto mais distante do centro, maiores são as dificuldades de acessar atividades de trabalho, estudo e saúde - e quanto mais especializados, mais distantes das periferias os serviços estão. Para ilustrar, Sarah expôs o exemplo do conjunto habitacional de Leningrado, bairro do Planalto, na Zona Oeste de Natal. Situado na margem da cidade, Leningrado conta somente com duas linhas de ônibus, com pouca infraestrutura de vias e paradas, além de com irregularidade de horários. Com esse exemplo, discutiu como o transporte coletivo não considera as vivências das populações mais economicamente vulneráveis.

A palestrante também apresentou alguns resultados da sua pesquisa sobre mobilidade e batalhas de Hip-Hop, mostrando que essa atividade cultural é capaz de atrair viagens de diversas áreas, muitas vezes de outras zonas administrativas e municípios. Muitas dessas viagens são realizadas, inclusive, de bicicleta. Em sua fala final, Sarah citou bell hooks para reforçar que é a partir das vivências daqueles que vivem nas margens que se poderá pensar direito à cidade e mobilidade equitativa.

*“A partir dessas demandas, a partir desses enfrentamentos, essa margem que tem condições de propor. Porque é essa margem que melhor conhece os problemas, que melhor conhece as demandas, que melhor conhece o que precisa.”*

**Sarah Esli**

Na sequência, Luana Costa abriu sua fala com um poema de Livia Sabino que traz “Denúncias líricas de uma favelada”. O poema aborda temas como o preço e peso da tarifa para vida da população pobre, e a violência contra corpos negros no transporte e na sociedade. Alinhada com a apresentação anterior, Luana contou que seu trabalho de mobilização pelo Instituto Nossa BH visa “furar a bolha” do centro da cidade.

Citando a primeira roda de conversa, na fala de Paique Santarém, Luana retomou a discussão sobre o processo de falsa abolição da escravidão que segue colocando corpos negros em condições degradantes como herança do tráfico de negros transatlântico. Para ela, o racismo estrutura e fragiliza a democracia, sinalizando que o debate sobre direitos humanos ainda trata a questão da raça de forma incipiente.

Falar em transporte como um direito, para Luana, ainda é uma discussão distante da realidade de pessoas que não têm a cidadania respeitada. Ao trazer relatos de sua vivência como mulher negra e periférica que atua ativamente em discussões urbanas, falou sobre a importância (e a dificuldade) de ocupar espaços, e do silenciamento de vozes negras nos conselhos por onde passou. No entanto, destacou que ocupar espaços também é estar na periferia articulando redes, capacitando pessoas e, assim, permitindo que cada vez mais espaços possam ser ocupados.

Além disso, para a mobilizadora, se as pesquisas não considerarem a pluralidade dos corpos que transitam nas cidades, não será possível construir políticas públicas inclusivas.

*“ As pesquisas não querem nem saber se é homem, se é mulher, se é binário, se é não binário... Não querem saber disso. A pesquisa que orienta a construção das políticas públicas aqui na cidade, que a de Origem e Destino, sequer trata da questão de gênero. ”*

**Luana Costa**

Após o relato de Luana Costa foram lidas perguntas enviadas pelos participantes do evento sobre: planos de mobilidade e planos diretores; melhoria de acesso às comunidades com pouca infraestrutura de transportes; mobilizações e articulações capazes de fortalecer o advocacy; e, por fim, qual o papel da arte na mudança da cor da mobilidade.

## 2.5 RODA 3 - PEDALAR COMO RESISTÊNCIA: RACISMO E MOBILIDADE POR BICICLETA

**A COR DA MOBILIDADE**  
RODAS DE CONVERSA

**PEDALAR COMO RESISTÊNCIA:  
RACISMO E MOBILIDADE POR BICICLETA**

**27  
OUT  
18h**

**CARLOS GREENBIKE**  
Pedala Queimados

**JAMILE SANTANA**  
Afro Ciclo

**JÔ PEREIRA**  
Ciclocidade e  
Pedal na Quebrada  
Mediação

ITDP CICLOCIDADE  
MOVIMENTO POR CICLISMO URBANO DE SÃO PAULO  
PEDAL NA QUEBRADA

A terceira roda de conversa contou com 37 participantes, dos 70 inscritos. A dinâmica de participação pelo chat, em consonância com as palavras resultantes do Slido, agregou provocações para despertar reflexões sobre as realidades periféricas distintas no país, além das experiências similares quanto aos aspectos que afetam a mobilidade por bicicleta, incluindo o racismo.

O evento foi iniciado com a apresentação do projeto “A Cor da Mobilidade”, no mesmo padrão adotado nas semanas anteriores. Após a fala inicial, foi trazida para interação a seguinte pergunta: **“Quais deslocamentos por bicicleta você gostaria de fazer para ampliar seu direito à cidade?”**. A questão foi introduzida considerando um panorama de realidades diversas na mobilidade por bicicleta, com intuito de levantar fatores além dos comumente debatidos. Com uma diversidade de atuações e regionalidades, as pessoas colaboraram a partir de suas vivências cotidianas.

Enquanto as pessoas respondiam, foi apresentada uma poesia falada de um trecho da música de B. Negão “Giratória” (Sua Direção) pela mediadora. A música trata da violência com os corpos negros numa reflexão sobre a opressão de um sistema racista e o incentivo a buscar a sua própria direção, numa luta perene contra a manipulação e o racismo perpetrados.

Desde que você engatinha  
 Quem foi que tentou te enganar  
 Teleguiando comando, vontade  
 A sua direção, como se fosse opção  
 Como um ratinho mimoso na gaiola giratória, você  
 Faz esse mundo girar  
 Veste a camisa  
 Defende e vai pra briga  
 Esvai sua energia  
 Mas não pára pra pensar  
 Mas que situação

Deita, deita no chão  
 Levan, levanta a mão  
 Grita, grita a sua opinião na clara

Levan, levanta a mão  
 Deita, deita no chão  
 Grita, grita a sua opinião na clara

Deita, deita no chão  
 Levan, levanta a mão

É cumpadi  
 A coisa tá ficando russa pra rente hein  
 Presta atenção  
 Abre o olho

Deita, deita no chão  
 Levan, levanta a mão  
 Grita, grita a sua opinião na clara

Levan, levanta a mão  
 Deita, deita no chão  
 Grita, grita a sua opinião só vale  
 Quando não desafia  
 Quem te dá permissão  
 Quem tá com o apito na mão  
 Procure a sua saída  
 Encontre a sua vida  
 Eu disse, encontre, encontre, encontre  
 Sua própria direção!

Giratória (Sua Direção)  
 por B. Negão

Na apresentação da mesa composta por Carlos Greenbike, do Pedala Queimados, e Jamile Santana, da Rede Afrociclo, foi abordado em suas biografias o engajamento com a temática da mobilidade por bicicleta em seus projetos sociais e vivências pessoais.

Carlos apresentou o projeto Pedala Queimados, que atua desde 2015 promovendo a mobilidade por bicicleta como ferramenta de transformação social, com foco na geração de trabalho e renda e na promoção da cidadania e redução das desigualdades. A luta pela estrutura cicloviária teve o foco mudado para a questão do genocídio da juventude negra de Queimados. Hoje, ele busca a manutenção e prospecção da condição de vida para esses jovens.

Jamile Santana apresentou-se a seguir declamando a poesia autoral “Ela é Movimento”, pontuando sua história de mulher negra. O poema traz imagens de quem são as mulheres negras e suas identidades atacadas por serem negras, numa busca da autoestima e identidade oprimida pelo sexismo, machismo, capacitismo e racismo. Jamile, então, falou de como atua “nas frestas e no front”, mantendo viva e pulsante a construção de caminhos possíveis para ela e para os seus iguais.

“ É importante falar e se posicionar sobre os lugares que está ocupando. Falar da auto-estima de nossos territórios, se unindo e percebendo as nossas estratégias de força frente à desconstruir esse lugar, de uma mobilidade hegemônica e ocupar nosso espaço de direito. ”  
**Jamile Santana**

Esses caminhos são urgentes e confrontam a realidade das condições de vida da população negra, os atravessamentos do sistema, as ferramentas e as potências somadas. Feita uma correlação das vertentes do racismo que atravessam a população negra, a mediação prosseguiu com a leitura dos resultados da nuvem de palavras, apresentada na imagem que segue:



O principal atributo considerado foi o trabalho, seguido por outros direitos sociais: cultura, saúde, transporte, lazer e educação. Assim como a intermodalidade com transporte de metrô, a utilização de trajetos possíveis da casa-trabalho-faculdade, casa- trabalho-parques e visitar amigos. Visualiza-se um panorama de pontos básicos e simples, desde que as infraestruturas de segurança viária e cicloviárias corroborem para os deslocamentos por bicicleta e ampliação de direito à cidade.

Trazendo à discussão o motivo principal do uso da bicicleta como meio de transporte viável para deslocar-se para o trabalho, foram levantados benefícios como: economia financeira, tempo e saúde, dada a promoção da atividade física. Em tempos de pandemia, também foi mencionada a necessidade de manter a distância e evitar aglomeração — protocolos relevantes na contaminação da Covid nos transportes públicos.

Considerando as respostas e a temática da mesa, os painelistas afirmaram que, partindo do empirismo de suas realidades, ir ao trabalho de bicicleta não é um desejo, é uma condição existente. Principalmente quando o meio de transporte mais utilizado nos territórios periféricos são a mobilidade a pé, o transporte público e a bicicleta – em qualquer condição climática, ou de disposição física.

Em relação à bicicleta apontam ser uma maneira econômica de deslocamento e de tempo. Faz-se relevante na análise considerar fatores quanto ao território periférico, tais como condição econômica, mercado de trabalho, gênero, raça, condições de infraestrutura viária e cicloviária, segurança pública, e (pouca ou nenhuma) política pública para um projeto de qualidade de vida e bem-estar desse percentual da população em questão.

Logo em seguida, a mediação questionou aos painelistas o que torna visível a mobilidade antirracista. Para Carlos Greenbike são as lutas, as causas, as persistências e insistências do povo negro pelo povo negro.

**“ Como é que eu garanto a demanda da sociedade se a nossa não está assistida? Isso passa pela geração de trabalho e renda, primeiro de quem faz o coletivo, a instituição acontecer... Esse é um desafio que a gente tem: garantir a sustentabilidade pra que a gente continue fazendo. ”**  
**Carlos Greenbike**

O enfrentamento ao racismo estrutural, ainda tão fortemente presente na sociedade e em suas estruturas de poder, foi exemplificado em diversas situações vividas por ele e por parceiros e parceiras do projeto Pedala Queimados, que sentiram a “violência velada” em atitudes que os impediram de transitar pela cidade. Carlos enfatizou que a insistência e persistência na luta contra o racismo é necessária, pois, em suas palavras, “mesmo a galera que tá no nosso meio na luta por nossas causas acaba cometendo esse racismo.” A persistência em estar nos espaços é uma das formas da visibilidade na luta antirracista.

Jamile Santana prosseguiu em sua fala enfatizando que a visibilidade da mobilidade antirracista é fruto da existência da mobilidade racista. Mobilidade essa criada de um lugar segregacionista com negação de direitos de locomoção para a população preta em lugares à margem do monopólio dos recursos dos grandes centros urbanos. Os deslocamentos permitidos são atrelados à utilização da mão de obra operacional das populações periféricas, que são usuários de transportes públicos sucateados, em espaços públicos viários prospectados majoritariamente para carros — com usuários majoritariamente brancos ou eurodescendentes. A manutenção do *status quo* de “apartheid social e inclusive um sistema de exploração”, segundo Jamile, é somado ao pensamento de Carlos em exclusão e ínfima presença na participação de pessoas negras nos espaços progressistas de discussão da mobilidade por bicicleta, sendo nacional ou internacional.

Jamile reforçou que há um movimento crescente de projetos e coletivos negros na mobilidade urbana ativa de bicicleta que cria campos de discussões atravessadoras às causas do povo negro. Para ela, a mudança nas estruturas de poder passa diretamente na luta antirracista, além de ser preciso também repensar os lugares de privilégio da branquitude e reivindicar o lugar de direito de pessoas negras em ações de fato construtivas. Segundo a especialista, a sociedade branca tem o dever de somar-se à luta antirracista, sendo responsável por buscar informação, conhecimento, participação em formações de conteúdo sobre a temática da mobilidade antirracista.

Outra pergunta debatida foi **“Como criar um futuro comum e coletivo, pensando em mobilidade antirracista?”**.

Jamile pontuou a importância de estar atenta a quem está movimentando a pauta da mobilidade, sustentabilidade e a comunicação preta, confluindo esses movimentos a partir de diálogos — assim como já acontece com o Pedal na Quebrada e com o Pedala Queimados. É importante compreender as necessidades comuns com a comunidade em que se atua para assim concluir as agendas e organizar atividades, interações e trocas, de forma a trazer o senso comum na prática entre os coletivos são ações relevantes. Além disso, o ensino do Pedal para a população negra, da infância à maturidade, homens e mulheres negras tem sido uma ação potencializadora para o surgimento de novos ciclistas. Este, que pode ser considerado um empreendimento cíclico, reverbera práticas sustentáveis, de autoestima da população negra, de aumento na participação, de interfaces com agricultura sustentável.

Carlos Greenbike disse que a proposta inicial do Pedala Queimados era pensar em mobilidade urbana, mas a violência de extermínio contra a juventude negra em Queimados entre 2016 e 2018 exigiu uma mudança de atuação do coletivo. Em avaliação dos fatores precedentes, a desestrutura social de famílias negras, acarretada historicamente na gênese do povo negro, tem fragilidades sociais atreladas à falta de educação, trabalho e tantos outros fatores interligados à desigualdade social.

Nesse sentido, há uma necessidade de investimento público e/ou privado, e criação de outros meios de investimento nos projetos sociais da periferia desse território. Esta é uma situação ideal completamente inversa à realidade, com a entrada de “estrangeiros do território” fomentados com investimentos, e não permitindo um investimento real nas pessoas do local, e sim um usufruto dessas tecnologias sociais e os/as protagonistas dos territórios excluídos. Segundo Carlos, há uma extorsão de valoração humana e operacional da área, em detrimento de um falso investimento para o desenvolvimento.

No final do debate, Jamile apresentou o projeto Rede AfroCiclo, trazendo que “a arte reverbera identidade, coloca um pouco de nosso espírito e valoriza nossas práticas culturais.”, enquanto Carlos apresentou o momento atual do projeto Pedala Queimados.

# 3

## DIVULGAÇÃO E COBERTURA

As rodas de conversa tiveram cobertura jornalística do Rio On Watch. O portal de notícias é uma referência necessária e singular, e apresenta perspectivas das favelas sobre transformações urbanas do Rio. Com matérias variadas e profundamente interligadas – produzidas por uma mistura de jornalistas comunitários, moradores, repórteres solidários, observadores internacionais e pesquisadores acadêmicos –, o canal trabalha para gerar uma imagem mais precisa das favelas, de suas contribuições para a cidade e do potencial desenvolvimento comunitário liderado por favelas no Rio e no mundo todo.

A cobertura jornalística fez parte do projeto [“Enraizando o Antirracismo nas Favelas: Desconstruindo Narrativas Sociais sobre Racismo no Rio de Janeiro”](#). As reportagens estão disponíveis no site do Rio On Watch:



[Projeto ‘A Cor da Mobilidade’ Aborda Impactos do Racismo no Deslocamento da População Negra pelas Cidades Brasileiras](#)



[Projeto 'A Cor da Mobilidade' Discute Como a Qualidade do Transporte Público Afasta População Periférica de Serviços e Oportunidades](#)



[Projeto 'A Cor da Mobilidade' Aborda Pedalar como Forma de Resistência: Como o Racismo Afeta a Mobilidade por Bicicleta?](#)

As reportagens foram escritas por Jaqueline Suarez, jornalista e mestre em Mídia e Cotidiano pela Universidade Federal Fluminense, cria do morro do Fallet, em Santa Teresa, Zona Central do Rio de Janeiro. É também comunicadora popular e vídeo-documentarista independente. As artes foram feitas por David Amen, cria do Complexo do Alemão, co-fundador e produtor de comunicação do Instituto Raízes em Movimento, jornalista, grafiteiro e ilustrador.

# 4

## CONSIDERAÇÕES FINAIS E PRÓXIMOS PASSOS

As rodas de conversa foram realizadas como parte da estratégia de comunicação do projeto A Cor da Mobilidade, lançado pelo ITDP. Todos os eventos tiveram a parceria do Pedal na Quebrada e Ciclocidade, que trouxeram a ideia dos eventos com o objetivo de viabilizar a troca espontânea de pessoas que desejassem colaborar com o tema. Os três eventos reuniram 179 pessoas no total para compartilhar conhecimento, experiências e aprendizados sobre as desigualdades no acesso ao transporte no Brasil. As discussões realizadas permitiram promover trocas sobre desafios, disseminar lições, promover espaço para desabafos e aprofundar o entendimento sobre os obstáculos existentes.

Ao longo da oficina foram destacados três eixos temáticos de discussão, sendo o primeiro mais amplo. O primeiro tema debatido contemplou os motivos que levam à necessidade de estabelecermos uma mobilidade antirracista no Brasil. O segundo explorou a escassez do direito à cidade vivenciado diariamente por pessoas periféricas, pobres e negras. A última roda teve a mobilidade por bicicleta como tema central para discutir o racismo existente.

Este relatório consolida os principais pontos discutidos durante as oficinas com o objetivo de registrar as atividades e fornecer informações sobre o projeto A Cor da Mobilidade. Embora a oficina tenha cumprido seus objetivos e gerado um produto que pode ser consultado por um público ampliado, entendemos ser fundamental promover mais espaços para compartilhamento de informações e aprendizados com base em experiências de pessoas negras e pobres na mobilidade urbana. Neste contexto, o ITDP Brasil segue na missão de criar pontes e momentos de troca entre atores fundamentais para promover o acesso às oportunidades de forma mais equitativa e sustentável nas cidades brasileiras.

O último encontro foi finalizado em agradecimento aos apoios da Ciclocidade, Pedal na Quebrada e à toda equipe que participou da construção do projeto. A importância da escuta em ampliar a proposição da iniciativa de maneira mais alargada e com a participação de pessoas dos territórios.

Todas as rodas tiveram como propósito o diálogo aberto com outras pessoas interessadas sobre o assunto. O principal foco foi promover trocas entre os participantes, por isso encorajamos todas as pessoas a participarem e compartilharem suas experiências.



**ITDP**

---

Brasil