



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

PAULO HENRIQUE DA SILVA SANTARÉM
MOBILIDADE RACISTA, ANTIRRACISTA E NEGRA – TRANSPORTES E RELAÇÕES
RACIAIS NO BRASIL

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília
para obtenção do título de Doutor em 2024
Área de Concentração: Projeto e Planejamento.
Linha de Pesquisa: Projeto e Planejamento Edifício.
Orientado pelo Prof.^a Benny Schvarsberg

Brasília
2024

Ficha de identificação da obra

Santarém, PHS

**MOBILIDADE RACISTA , ANTIRRACISTA E NEGRA –
TRANSPORTES E RELAÇÕES RACIAIS NO BRASIL / Paulo
Henrique da Silva Santarém; orientador: Benny Schvarsberg -
Brasília, 2024. 322 p.**

**Tese (Doutorado - Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) -
Universidade de Brasília, 2024.**

**1. Mobilidade Urbana. 2. Racismo Institucional. 3.
Movimentos Sociais 4. Urbanismo 5. Transportes**

I. Santarém, PHS, orient. II. Título

Paulo Henrique da Silva Santarém

**MOBILIDADE RACISTA, ANTIRRACISTA E NEGRA - TRANSPORTES E RELAÇÕES
RACIAIS NO BRASIL**

**Tese defendida no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de Brasília como requisito para a obtenção do grau de doutor.**

BANCA EXAMINADORA

Benny Schvarsberg

**Programa de Pós-Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - UnB
Presidente**

**Carlos Henrique Magalhães de Lima - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - UnB
Coorientador**

**Paulo César Marques da Silva Programa de Pós-Graduação – Programa de Pós Graduação
em Transportes – UnB
Membro Interno**

**Henrique Cunha Júnior - Universidade Federal da Bahia - FAU - UFBA
Examinador Externo**

**Isamara a Martins Vasconcelos - Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística -
Governo do Distrito Federal
Examinadora Externa**

**Carolina Pescatori Candido da Silva (membro suplente)
Programa de Pós-Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - UnB
Examinadora suplente vinculada à UnB**

Brasília

2024

Dedico ao povo negro, que nunca se deixou colonizar

(I) ABERTURA

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, conexão direta com a ancestralidade.

Agradeço aos amigos e colegas de curso que colaboraram com este trabalho

Agradeço às pessoas que se dedicaram a revisar estes escritos, em suas formas mais precárias.

Agradeço ao meu orientador Benny pela paciência e ao coorientador Carlos Henrique pela amizade, paciência, dedicação, conselhos e críticas.

Agradeço ao grupo Nzambi de Capeira Angola e a aos às capoeiras que mandingam nesse mundo

Agradeço ao Movimento Passe Livre e à Coalizão Mobilidade Triplo Zero

Agradeço ao grupo Batida do Contorno

Agradeço à Comuna Rubro Negra, Bolões Camponeses, Consagrados do pai Olavo, Barato é ser Feliz, Rep Improppers e demais grupos de redes sociais virtuais por meio dos quais foi possível enfrentar a pandemia, processos da tese e demais situações deste período.

Agradeço aos membros da banca pela disposição

Agradeço à Roda de Homens Negro do DF pela parceria

Agradeço à noite, à música. Sem elas não teria feito um décimo deste trabalho.

Agradeço à ancestralidade

Dedico este trabalho ao amigo Daniel Santos, que fez sua passagem nos últimos dias de elaboração desta tese e me lembrou de como ele me ensinou sobre a Mobilidade Negra. Por meio dele a todos amigos com quem tenho desenvolvido trajetória desde o início dos estudos e militância.

Sou muito grato

*“Talvez na vida passada tive orelha cortada
No rosto um F feito em brasa por fugir da senzala
Ficou os resíduos cármicos da minha reencarnação
E hoje eu que marco o doutor com o F de Facção
No epicentro da tragédia sou livro de auto ajuda
Não ensino dar flor a quem te ataca de bazuca”*
Grupo: Facção Central, Música: Livro de Autoajuda

RESUMO

Este trabalho busca apreender as conexões entre a formação racial do Brasil e a Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras. Para tanto, inicialmente será realizado um balanço conceitual das relações raciais no Brasil em diálogo com os conceitos de Mobilidade Urbana. A partir daí o trabalho divide-se em duas partes: na primeira, relacionada à Mobilidade Racista será realizada uma análise sincrônica das relações raciais do Brasil por meio de dados do século XXI analisando as desigualdades raciais na mobilidade. Logo após uma análise diacrônica da constituição da Mobilidade Urbana brasileira como uma forma social eivada pelo racismo. A segunda parte do trabalho diz respeito à agência negra na mobilidade. Serão analisados episódios de insurreição urbana na Mobilidade Urbana nacional a partir do enfoque dos conflitos raciais a eles relacionados. Na sequência uma análise ensaística da Mobilidade Negra, sendo aquela que se realiza a partir da ancestralidade e africanidade. Por fim, será realizada uma análise conclusiva da relação comum entre a mobilidade e o racismo no Brasil, demonstrando como ambos operam na mesma chave em relação à forma de opressão, resistência e conflito.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Segregação Espacial. Racismo Institucional. Urbanismo. Transportes.

ABSTRACT

This study aims to comprehend the connections between the racial formation of Brazil and the urban mobility of Brazilian cities. In order to achieve this, the research begins with a conceptual appraisal of racial relations in Brazil in dialogue with notions of Urban Mobility. Henceforth, the study will be divided into two parts. The first part, focused on Racist Mobility, will present a synchronic analysis of racial relations in Brazil, using 21st-century data to examine racial inequalities in mobility. Following this, a diachronic analysis will trace the development of Urban Mobility in Brazil as a social construct tainted by racism. The second part of the study addresses Black Agency in Mobility. It will examine instances of urban insurrection related to Urban Mobility in Brazil, focusing on the racial conflicts embedded in these events. Subsequently, an essayistic analysis of Black Mobility will be conducted, defined as mobility grounded in African ancestry and cultural heritage. Finally, the study will present a conclusive analysis of the intersection between mobility and racism in Brazil, demonstrating how both operate within the same framework of oppression, resistance, and conflict.

Keywords - Urban Mobility. Spatial Segregation. Institutional Racism. Urbanism. Transport..

LISTA DE ABREVIATURAS

Amorbitec - Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTP - Associação Nacional de Transportes Público
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
ANTTUR - Associação Nacional das Empresas de Turismo e Fretamento
B.I. - Business Intelligence
BRT - Bus Rapid Transit ou Bus Rapid Transport
CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEBRAP - Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
Ceert - Centro de Estudos das Relações de Trabalho e Desigualdades
CLT Consolidação das Leis do Trabalho
CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CNV - Capacidade Nominal do Veículo
CPCDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DF - Distrito Federal
EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EMTU - Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos
EPNB - Estrada Parque Núcleo Bandeirante
FENATAAC - Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas
GEIPOT - Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes
HCPAF - Homicídios Culposos Provocados por Acidentes Ferroviários
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
IDEC - Instituto de Defesa do Consumidor
INESC - Instituto de Pesquisas Socioeconômicas
Insper - Instituto de Ensino e Pesquisa
INSS Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPE - DF - Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal
IPKe - Índice de Passageiros por Quilômetro Econômico
IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento
MEC - Ministério da Educação
NBR - Norma Brasileira
NTC - Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga
NTI - Associação Nacional das Empresas de Transporte Intermunicipal de Passageiros
NTU - Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos
PDAD - Pesquisa Distrital de Amostra por Domicílios
PDT - Partido Democrático Trabalhista
PGVN - Plano Geral de Viação Nacional
PIB - Produto Interno Bruto
PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNAD - Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios
PNATE - Programa Nacional de Auxílio ao Transporte Escolar
POF - Pesquisa de Orçamentos Familiares
PPGFAU - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
PP - Partido Progressista
PRN - Plano Rodoviário Nacional
PROBUS - Programa de Organização do Transporte Público
PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira
PT - Partido dos Trabalhadores
RAIS - Relação Anual de Informações Sociais
RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMRJ - Região Metropolitana de Rio de Janeiro
RMR - Região Metropolitana de e Recife
RMSP - Região Metropolitana de São Paulo
SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas
SENAT - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST - Serviço Social do Transporte
SIDRA - Sistema IBGE de Recuperação Automática
SIMOB - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana
SMU - Sistema de Mobilidade Urbana
SUM - Sistema Único de Mobilidade
SUS - Sistema Único de Saúde

TCRP - Transit Capacity and Quality of Service Manual

TSE - Tribunal Superior Eleitoral

UBES - União Brasileira dos Estudantes Secundaristas

UNE - União Nacional dos Estudantes

VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos

SUMÁRIO

Sumário

(I) ABERTURA.....	5
AGRADECIMENTOS.....	5
RESUMO.....	7
ABSTRACT.....	8
LISTA DE ABREVIATURAS.....	9
SUMÁRIO.....	12
ÍNDICE DE FIGURAS.....	17
(I) Apresentação.....	23
(II) Introdução.....	26
(III) Nota Metodológica.....	29
(IV) À Guisa de Revisão Bibliográfica - Alguns Conceitos Relevantes.....	35
(a) Mobilidade Urbana.....	35
(b) Transportes.....	37
(c) Transporte Coletivo.....	38
(d) Racismo.....	39
(e) Racismo institucional.....	40
(f) Racismo estrutural E A forma social escravista.....	41
(g) Racismo Antinegro e Antinegritude.....	42
(h) colonialismo.....	44
(i) Contrato Racial.....	45
(j) Dispositivo de racialidade e transporte coletivo.....	47
(k) cidade e transportes.....	49
(l) Cidade E Racismo.....	51
(m) Racismo ambiental.....	54
(n) onda negra e medo branco de almas negras.....	55
(o) Um argumento de síntese sobre mobilidade e racismo.....	60
(V) Apresentando a hipótese do trabalho.....	62
Capítulo 1 - Observação sincrônica sobre as diferenças raciais na mobilidade.....	68
1.1 - Apresentação.....	68

1.2 - Aspectos Metodológicos da Análise do Racismo e Transporte Coletivo.....	69
1.3 - Dados de mobilidade e racismo.....	73
1.3.1 - Agentes.....	74
1.3.1.1- Usuários/as.....	74
1.3.1.2 -Trabalhadores/as.....	76
1.3.1.3 -Racismo no Transporte Coletivo.....	80
1.3.1.4 - Gestão do transporte.....	82
1.3.1.5 - Empresários.....	85
1.3.1.6 - Corpo técnico.....	86
1.3.2 - Economia da Mobilidade.....	90
1.3.2.1 - O preço pago pela mobilidade.....	90
1.3.3 Urbanismo na Mobilidade.....	95
1.3.3.1 - Territórios Negros, Favela, Periferias.....	95
1.3.4 - Modais.....	104
1.3.4.1 - Trilhos.....	104
1.3.4.2 - Trens.....	105
1.3.4.3 - Metrô.....	106
1.3.4.4 - BRT.....	107
1.3.4.5 - Propriedade de automóveis.....	109
1.3.4.6 - Mobilidade Ativa.....	111
1.3.4.7 - Mobilidade Ativa e Encarceramento.....	112
1.3.4.8 - Sinistros.....	116
1.3.4.9 - Racismo algorítmico e Mobilidade.....	118
1.3.5 - Análise da Mobilidade e Racismo a partir dos dados elencados.....	120
1.3.5.1 - Comparação com outras bases analíticas.....	123
Capítulo 2 - Análise Diacrônica Da Constituição De Uma Mobilidade Racista.....	128
2.1 - Apresentação.....	129
2.2 - A Mobilidade e o Tráfico Escravista.....	130
2.2.1 - O tráfico negreiro: pessoas e mercadorias determinando o transporte.....	130
2.2.2 - O trafico colonial e a constituição do setor de Transportes.....	132
2.2.3 - O Transporte de cargas ferroviário.....	138
2.2.4 - O corpo negro no trabalho e construção do transporte.....	140
2.3 - Abordagem histórica do Transporte com o racismo.....	142

2.3.1 - Mobilidade Urbana no século XIX uma análise retroativa.....	142
2.3.1.1 Excerto - machado e barreto em bondes.....	147
2.3.2 - Muros urbanos na sociedade pós-escravista.....	148
2.3.3 - Vadiagem, presídio e mobilidade.....	150
2.3.4 - Sanitarismo e Higienismo vinculados ao transporte.....	152
2.3.5 - Nascimento do Ônibus e redesenho urbano.....	156
2.3.6 - O desenvolvimento do Urbanismo e seus conflitos (era vargas – ditaduras).....	160
2.3.7 - O rodoviarismo nacional-desenvolvimentista e a ditadura do automóvel.....	162
2.4 - Desenvolvimento da gestão do Transporte como campo.....	167
2.4.1 - Produtividade do Transporte Coletivo.....	172
2.4.2 – O caso do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK).....	174
2.4.3 - Crítica do IPK.....	179
2.4.4 - Sociedade do automóvel e ocupação veicular.....	182
2.4.5 – O caso da Taxa De Ocupação.....	184
2.4.6 – Transporte de carga ou de pessoas?.....	190
2.4.7 - O ônibus é feito de chassi de caminhão?.....	192
2.5 - Análise com base no modelo.....	200
2.5.1 - Atores.....	201
2.5.2 - Economia.....	202
2.5.3 - Urbanismo.....	202
2.5.4 - Modais.....	202
2.6 - Conclusões do Capítulo.....	203
2.4.1 – Nota sobre a maioria e a cidade: relação campo cidade num prisma racial.....	203
2.4.2 – Porque o Transporte de pessoas é mensurado como Transporte de cargas?.....	203
2.4.3 - O ônibus negreiro – enxerto.....	207
CAPÍTULO 3 – Observar a Mobilidade Antirracista Nas Rebeliões do Transporte.....	211
3.1 - Apresentação.....	212
3.2 - Sobre Revoltas em Navios Negreiros.....	220
3.2.1 - Revolta dos Macuas 1823.....	221
3.2.2 - Amistad, 1839.....	222
3.3 - Greve Negra (Ba) 1857, Revolta do Dragão do Mar (CE) 1881 e Revolta do Vintém, 1880	223
3.3.1 - Greve Negra 1857.....	224

3.3.2 - Dragão do Mar, 1884.....	225
3.3.3 - Revolta do Vintém, 1879-1880.....	226
3.4 - Revoltas contra o Higienismo Eugenista: Revolta da Vacina (RJ, 1904), Quebra-Bondes/Greve Ferroviária (BA, 1909) e a Revolta da Chibata (RJ, 1910).....	231
3.4.1 - Quebra-Quebra e Greve Ferroviária de 1909.....	232
3.4.2 - Revolta da Chibata, 1910.....	233
3.5 - Revoltas de Transporte no período do estado novo: Quebra Bondes, São Bartolomeu, Revolta dos Bondes e Revolta das Barcas.....	235
3.5.1 - Salvador: Quebra-Bondes, 1930.....	235
3.5.2 - São Paulo: “Dia de São Bartolomeu”, 1947.....	237
3.5.3 - Rio de Janeiro: Revolta dos Bondes, 1956.....	240
3.5.4 - Niterói: Revolta das Barcas, 1959.....	242
3.5.4.1 Excerto - Ações Internacionais.....	243
3.6 - Revoltas contra a condições dos Transportes entre 1977 e 1981.....	244
3.6.1 - Quebra Quebra de Salvador, 1981.....	245
3.6.2 - Movimentos Reivindicativos do Transporte Coletivo (São Paulo, 1979 - 1982).....	247
3.7 - O movimento estudantil e a luta contra por passe estudantil e aumentos de tarifas.....	248
3.7.1 - São Luís: Greve da Meia Passagem, 1979.....	248
3.7.2 - Belém, Luta pela meia passagem (Década de 1980).....	249
3.7.3 - Brasília – Movimento por 1/3 da passagem – 1988 – 1989.....	251
3.8 - Participação Popular, irrupções e quebra-quebras na abertura política.....	252
3.8.1 - Participação popular no Transporte Coletivo de Curitiba (década de 1980).....	252
3.8.2 - Rio de Janeiro: Quebra Quebra, 1987.....	253
3.8.3.1 - Excerto Manaus: Quebra Quebra, 1988.....	254
3.9 - Ciclo de aumentos de tarifas e revoltas de juventude no Transporte - O Movimento Passe Livre de 2003 a 2013.....	255
3.9.1 - Salvador: Revolta do Buzu, 2003.....	256
3.9.2 - Movimento Passe Livre.....	257
3.10 - Algumas lutas negras na mobilidade após 2013.....	259
3.10.1 - BH: A juventude negra vai circular.....	260
3.10.2 - Não foi em vão.....	260
3.10.3 - Breque dos Apps.....	262
3.11 - Uma análise das revoltas por transporte.....	264

Capítulo 4 – A Mobilidade Negra aplicada à Mobilidade Urbana.....	268
4.1 - Apresentação.....	269
4.2 - Conceitos de Aproximação.....	270
4.2.1 - Circulação e urbanismo africano.....	270
4.2.2 - Da circulação diaspórica negra em período colonial.....	271
4.2.3 - Mobilidade Negra no século XX.....	273
4.2.4 - Seis mil anos de Urbanismo Africano.....	275
4.2.5 - Malês, Querino e a colonização negra do Brasil.....	278
4.2.6 - Urbanismo africano no brasil.....	281
4.2.7 - Transfluência.....	283
4.2.8 - Afrofuturismo.....	285
4.3 - A Inserção da Mobilidade Negra no estudo da Mobilidade Urbana.....	286
4.4 - Lugares.....	289
4.4.1 - Capoeira e a Mobilidade Negra.....	289
4.4.2 - Terreiros.....	293
4.4.3 - A festa o baile.....	294
4.4.4 - Afroturismo.....	296
4.4.5 - Quilombos.....	296
4.5 - Conclusões em aproximação ao conceito de Mobilidade Negra.....	298
5 - Reflexões Conclusivas e Prospecções.....	299
5.1 Síntese dos principais resultados.....	303
5.2 Contribuições da tese.....	304
5.3 - Limitações e sugestões para pesquisas futuras.....	304
5.4 Indicações apontadas partir do trabalho.....	305
6 - Referencias Bibliográficas.....	307
7 - ANEXOS.....	326

ÍNDICE DE FIGURAS

Índice de figuras

Figura 1: Todo Trem da SuperVia Tem um Pouco de Navio Negro Arte original por Raquel Batista - https://rioonwatch.org.br/?p=53323	68
Figura 2: Uso do Transporte Coletivo por Gênero e Raça - Pesquisa ITDP.....	74
Figura 3: Texto 1: Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por cor/raça (Pesquisa PDAD).....	75
Figura 4: Segundo estudo do IBGE o transporte é o segundo maior custo familiar. IBGE POF - 2017-2018.....	76
Figura 5: Classificação racial das figuras geradas no app Power B.I.....	77
Figura 6: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 421110 - Bilheteiro de Transportes – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	77
Figura 7: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 511215 - Cobrador de Transporte Coletivo – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	77
Figura 8: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782410 - Motorista de ônibus Urbano – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	78
Figura 9: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782605 - Operador de Trem de Metrô – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	78
Figura 10: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782610 - Maquinista de Trem – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	79
Figura 11: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782615 - Maquinista de Trem Metropolitano – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024).....	79
Figura 12: Raça e cor de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos. Fonte Cebrap e Amorbitec.....	80
Figura 13: Deputados eleitos por Raça/Cor - Série 2014 - 2018 - 2022 (Fonte: TSE).....	83
Figura 14: Deputados e vereadores eleitos por raça-cor. Série 2016 - 2018 (TSE).....	84
Figura 15: Prefeitos eleitos por raça/cor nas capitais - Série 2016 - 2020 (Fonte: TSE).....	84
Figura 16: Perfil do empreendedorismo no Brasil por Raça e Gênero. (Sebrae, 2023).....	85
Figura 17: Conselheiros da NTU eleitos para o mandato 2023-2025. Acessado em: 10/07/2024 - https://ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=3	86

Figura 18: Jovens de 18 a 24 anos no ensino superior por raça/cor. Fonte IBGE, 2019.....	87
Figura 19: Rendimento por Hora de Trabalho Raça/Cor. (IBGE).....	88
Figura 20: Participação em cargos de chefia por gênero/raça/cor. Fonte: Insper.....	89
Figura 21: Raça/Cor nas áreas de Engenharia. Fonte (CREA-RS, 2020).....	89
Figura 22: Incidência de tributos na renda por raça-cor. (IPEA) Fonte: microdados do IBGE.....	90
Figura 23: Custos totais anuais da mobilidade por modo de transporte. Fonte: ANTP.....	91
Figura 24: Fonte: Michael França; Allyson Portella - Números da desigualdade racial (2023).....	92
Figura 25: Fonte: Michael França; Allyson Portella - Números da desigualdade racial (2022).....	92
Figura 26: Proporção de pessoas em ocupações informais – Por cor ou raça Fonte: IBGE - Síntese de Indicadores Sociais, 2020.....	93
Figura 27: Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2018.....	94
Figura 28: Pessoas em condição de pobreza no Brasil – Por sexo e cor ou raça – Fonte: Síntese de indicadores IBGE, 2020.....	94
Figura 29: Elaboração: Atlas das Periferias Fonte IBGE (2020).....	96
Figura 30: Distribuição Racial de Negros e Brancos em São Paulo / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: Ibge/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	97
Figura 31: Distribuição Racial de Negros e Brancos em Curitiba / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	98
Figura 32: Distribuição Racial de Negros e Brancos em Recife-PE / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	99
Figura 33: Distribuição Racial de Negros e Brancos no Rio de Janeiro - RJ / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	100
Figura 34: Mapas da segregação racial do DF / Guilherme Lemos e Raquel Freire (2021).....	101
Figura 35: Distribuição Racial de Negros e Brancos no Distrito Federal / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	102
Figura 36: Mapa distribuição de transporte por R.A. Distrito Federal. Dayan, 2018.....	103
Figura 37: Distribuição Racial de Negros e Brancos em Salvador - BA / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024).....	104
Figura 38: HCPAF por ocorrência Casa Fluminense, 2019.....	106
Figura 39: Quantidade absoluta e percentual de domicílios e veículos por Raça. Gláucia Pereira (2023).....	111
Figura 40: Distribuição de quantidade de veículos por tipo e raça. Gláucia Pereira (2021).....	112
Figura 41: Distribuição de abordagem policial no RJ Raça/Cor Fonte: CeSec/Datafolha (2020)...	113

Figura 42: Motivos de Abordagem Policial no Rio de Janeiro e São Paulo - Data Labe.....	114
Figura 43: Distribuição da População Carcerária Raça/Cor (Infopen e IBGE) - Fonte: "Daltonismo racial": encarceramento em massa como punição pela raça.....	115
Figura 44: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Pedestres - Datasus - Elaboração própria.....	117
Figura 45: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Ciclistas - Datasus - Elaboração própria.....	117
Figura 46: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Motociclista - Elaboração própria	118
Figura 47: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Ocupante de Ônibus- Datasus - Elaboração própria.....	118
Figura 48: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Outros acidentes não especificados - Datasus - Elaboração própria.....	118
Figura 49: Desigualdade Racial no Ensino durante a Covid-19 - Porvir.org.....	120
Figura 50: Determinantes de qualidade dos serviços de transporte. Rodrigues (2008).....	124
Figura 51: Imagem: “Todo vagão tem um pouco de navio negreiro, de Bruno Perê” Bruno Perê (2008).....	128
Figura 52: Imagem: Os cabos submarinos de fibra ótica BR - África (Neto, 2018).....	131
Figura 53: Primeiros ônibus do Rio de Janeiro. Fonte: NTU.....	144
Figura 54: Quadro esquemático de Bondes de Tração Animal no Brasil. Fonte: Pires, 2012.....	145
Figura 55: Quadro esquemático de locomotivas a vapor no Brasil. Fonte: Pires, 2012.....	146
Figura 56: Gráfico: Relação entre tarifa renda e passageiros por ano. (Vasconcelos, 2011).....	166
Figura 57: Variação da tarifa de Ônibus real anual com base no Índice Nacional de Preços Acumulada Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. Calculado a partir de dados retirados do Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA (André Augustin, 2024).....	166
Figura 58: Variação da tarifa de Ônibus real acumulada com base no Índice Nacional de Preços Acumulada Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. Calculado a partir de dados retirados do Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA (André Augustin, 2024).....	167
Figura 59: Figura Calculo IPK Fonte: ANTP, 2017.....	176
Figura 60: Figura Calculo IPKe Fonte: ANTP, 2017.....	177
Figura 61: Média do IPK segundo faixas da população. Ferraz e Torres, 2008.....	178

Figura 62: Imagem: disposição de uso do espaço por Bicicletas, Ônibus, Carros. Fonte: Via Trólebus - https://viatrolebus.com.br/2014/03/o-aumento-da-frota-de-carros-x-pessima-qualidade-do-transporte/	183
Figura 63: Ocupação de passageiros / Horário (Ferreira, 2013).....	185
Figura 64: Tabela: Tipos de Ônibus - NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 15570.....	186
Figura 65: NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 15570.....	187
Figura 66: Com limite de lotação de 50%, Expressos e Linha Direta sairão com 30% de ocupação dos terminais. Fonte: Prefeitura de Curitiba.....	188
Figura 67: Perrengues do Busão na Pandemia - Pesquisa sobre o Transporte Público de ônibus em Belo Horizonte.....	189
Figura 68: Exemplos de Veículo de Tipo Baixo - Fonte ABNT 14022.....	192
Figura 69: FIGURA: Pau de Arara e Migrantes Candangos - Fonte: Memorial da Democracia.....	194
Figura 70: FIGURA: Migrantes e Pau de Arara - Fonte: Oganpazan.....	195
Figura 71: Pau de Arara como instrumento de tortura - Fonte - Site A província.....	195
Figura 72: Imagem: Ônibus com bagageiro Externo (José Abrahan).....	197
Figura 73: Imagem: Chassi de Ônibus e Chassi de Caminhão - Memorial de Transporte do Ceará	200
Figura 74: Imagem: Stencyl Catraca - Juliana Dellama - 2015.....	211
Figura 75: Tabela - Formas de economizar com transporte. Itrans, 2004.....	218
Figura 76: Imagem: A revolta de Amistad, Hale Woodruff.....	223
Figura 77: Imagem: Transporte de senhoras e senhores era feito por escravizados ou trabalhadores de ganho nas cadeiras de arruar — Foto: Fotógrafo não identificado/ Acervo Instituto Moreira Salles.....	224
Figura 78: Revolta do Vintém - Autor Desconhecido - O Mequetrefe, 6º ano, 03/01/1880 (Domínio público).....	229
Figura 79: Imagens: Greve Ferroviária e Crônica - Fonte: Revista Brasil.....	233
Figura 80: Imagem: Marinheiros da Revolta da Chibata - Autor Desconhecido.....	234
Figura 81: Estudantes protestam contra o aumento da tarifa dos bondes – 1956 – Fotógrafo não identificado. Fundo Correio da Manhã/Arquivo Nacional.....	242
Figura 82: Imagem: Revolta das Barcas - Fonte Acervo O Globo.....	243
Figura 83: Imagem: Ônibus Quebrado. Fonte: Arquivo Público da Bahia.....	246
Figura 84: Imagem: Desenho Ainda estamos no Mesmo Barco Dnego Justino.....	268
Figura 85: Henry Chamberlain - Quitandeiras da Lapa (Wikipedia).....	271

Figura 86: Casa de Negros, de Johann Moritz Rugendas, 1835 (Domínio Público).....	273
Figura 87: Tebas, margem direita do Nilo - Egito - Imagem do livro: Egypt: Splendors of an Ancient / Alberto Siliotti.....	275
Figura 88: Margem esquerda do Nilo - Egito - Imagem do livro: Egypt: Splendors of an Ancient / Alberto Siliotti.....	276
Figura 89: Imagem: Jogar Capoeira, pintura de Rugendas, de 1835.....	289
Figura 90: Imagem: Berimbau representado por Debret.....	292
Figura 91: Concessionária Chevrolet (Família de Escravos) – 1970 Fonte: http://propagandashistoricas.com.br	299

(I) Apresentação

A produção científica sobre relações raciais enfrenta um adversário poderoso. Trata-se de um esforço secular de negação da violência colonial. Cada formulação que busca desvelar os mecanismos racistas da sociedade passará por problemas de ausência de dados, metodologias e produção anterior que pavimente a reflexão.

Cheikh Anta Diop é um exemplo relevante desta encruzilhada. Quando envolto à tentativa de apresentar, em situação colonial, a relevância tecnológica das civilizações africanas, passou a lidar com a formulação de que os povos egípcios não eram negros. Para poder prosseguir suas investigações foi necessário que este autor desenvolvesse uma perspectiva, forma científica e metodologia inédita para provar, por meio da datação do carbono catorze, que os antigos egípcios eram, à sua época, pessoas de cor.

Enfrentei, porém sem a genialidade de Diop, questão semelhante quanto passei a estudar o racismo no Transporte Coletivo. À parca existência de dados presentes substanciais sobre o tema somaram-se poucas análises do racismo na mobilidade em períodos passados. A dificuldade acentuava-se tanto pelos poucos dados raciais como, para piorar, sobre o apagamento de análises do Transporte Coletivo que não fossem direcionadas pelos setores dominantes do setor.

Mas, até chegar até este grau de reflexão e dificuldades, tive um caminho e trajetória de militância e pesquisa que acho relevante apresentar.

A primeira vez que a questão de Transporte e racismo me foi colocada tomei certo susto. Apesar de muito envolvido com os dois temas, ainda não havia lidado com a questão óbvia. Foi em uma entrevista concedida ao Jornal Irohin, histórico periódico do Movimento Negro editado por Edson Cardoso e, à época, Ana Flávia Magalhães Pinto. A entrevista foi uma forma de mais experimentados/as militantes do movimento negro nos darem espaço de fala e, também, reforçarem uma conexão entre gerações de militância.

O jornal generosamente convidou militantes negros do movimento social do qual eu participava para falar de nossa mobilização. Era final de 2006 ou início de 2007. Estávamos em um dos tantos processos de luta do Movimento Passe Livre em sua fase inicial, quando empreendíamos muitas ações diretas com muita disposição, pouca gente e quase nenhuma experiência. Voltando à entrevista, em determinado momento Ana Flávia perguntou sobre como víamos a relação entre a nossa luta pelo Transporte Coletivo e a pauta do movimento negro, no qual também tínhamos participação.

Não soubemos responder, no primeiro momento. Rafael estava comigo em dupla na entrevista, como militantes negros do MPL-DFE. Saímos daquela conversa com um convite para escrever sobre a questão no jornal e, ainda, sem uma resposta satisfatória sobre a questão.

Aquele dia comecei a pensar em Transporte e racismo e pesquisar sobre esta correlação, de forma ininterrupta até o momento. Este foi tema de artigo com o Rafakaaos no Jornal Irohin de duas edições seguintes; tema de minha iniciação científica da graduação. Na militância, criamos uma oficina interativa sobre mobilidade, segregação, racismo e direito à cidade que apresentamos em uma centena de locais desde 2008, quando foi criada, até 2023, quando me recorro de ter realizado pela última vez esta atividade. O tema foi parte de um capítulo de minha dissertação de mestrado, que tratou de abordar conflitos sociais no Distrito Federal e entorno.

A formulação, àquela época, avançou de bases primárias para formas mais sofisticadas. Passamos de uma primeira formulação baseada nas violências raciais que tínhamos sofrido no Transporte Coletivo; passamos por uma formulação ancorada que, basicamente, puxava à mobilidade as formulações da segregação espacial; seguimos a uma análise da função do Transporte Coletivo vinculada à estruturas do racismo. As formulações vindas da rua passaram a dialogar com aquelas que desenvolvíamos na academia.

Porém uma questão inquietava. Como o Transporte Coletivo brasileiro, que é muito pior do que a forma de produção do sistema capitalista, pode ser tão ruim se assim faz mal a todos setores da sociedade que lucram com ele, à exceção de quem o opera diretamente (seus empresários)? Perguntava-me se haveria alguma forma de explicar esta questão por meio das formulações antirracistas. Ou, melhor, se haveria como descobrir, dentro da própria entranha do Transporte Coletivo, um vínculo com a estrutura genocida antinegra nacional.

Por ocasiões outras da vida, em 2017 aluguei um livro no grupo de capoeira ao qual havia recém ingressado. Era o *Rebeliões da Senzala*, de Clóvis Moura. Havia folheado este e outros do autor na adolescência e queria, daquela vez, enfim entender o recado que décadas atrás havia me impressionado muito mas ensinado pouco. Ali, entre tantas outras questões referentes ao argumento central contrário à ideia da passividade do negro escravizado, apareceu formulação sobre como os recursos do tráfico foram destinados à construção da infraestrutura de Transporte e mobilidade do país.

Naquele momento nasceu a tese que agora aqui vos apresento. Década depois de ser apresentado ao assunto por meio de uma questão do movimento negro, foi lendo sua literatura clássica que fechei um ciclo de questões. Ali compreendi que, na economia do tráfico e nas

concepções do Transporte Coletivo havia um mesmo grupo de agentes preocupados razoavelmente com as mesmas questões da branquitude.

Passei então a desenvolver o problema, pesquisa e elaborar sobre o assunto. Queria descobrir até onde as formações sociais do tráfico escravista haviam participado ou influenciado a desigualdade racial que observávamos na mobilidade de hoje.

Havia na época poucos estudos que tratassem do tema. Por ocasião de um encontro que reuniu um conjunto de agentes da Mobilidade Urbana, pudemos trocar informações sobre pesquisas acerca do racismo na mobilidade e avaliar a falta de publicações sobre o tema. Decidimos - Rafaela Albergaria, Daniel Santini e eu – provocar um conjunto de pesquisadores a escrever artigos sobre o tema para o livro Mobilidade Antirracista (2021), que serviu a esta tese como uma imersão ativa na revisão bibliográfica. Trabalhando com diferentes formatos pudemos congregiar um conjunto de formulações relacionadas a diferentes aspectos sobre o tema.

A partir de então segui à análise minuciosa das formulações da tese. A cada questão sobre o passado que descobria, uma correlação no presente se apresentava em forma de desigualdade racial. Isso me levou a refletir sobre a necessidade de apresentar algum balanço presente que possibilitasse conectar estas correlações. Simultaneamente, demonstrou-se impossível estudar o desenvolvimento do Transporte Coletivo sem deparar-se com mobilizações constantes vinculadas ao setor. Não é possível explicar o racismo na mobilidade sem tratar do seu caráter conflitivo inerente.

Ao analisar estes conflitos da mobilidade, por fim, saltaram-me aos olhos práticas da população negra que, para além de combaterem ou não a mobilidade, realizavam formas de movimentação e dinamicidade com horizontes próprios e que se realizaram apesar da tentativa de controle e colonização das possibilidades de existência negra no espaço. A necessidade de abrir espaço à reflexão sobre o que estou tratando como Mobilidade Negra foi imperativa. Para tanto foi necessário voltar, em um movimento circular de pensamento e existência, às questões epistemológicas que Cheikh Anta Diop elaborou sobre a ancestralidade africana e o conceito de africanidade. Por meio daquela compreensão sobre a milenaridade da tecnologia negra de circulação tornou-se possível fechar, ainda que parcamente, as questões demandadas pela investigação deste tema.

A partir desta trajetória aqui brevemente apresentada cheguei à produção deste trabalho, cujo interesse é demonstrar a relação intrínseca entre a constituição da Mobilidade Urbana como instituição e os conflitos raciais brasileiros. Espero que ele seja útil a quem tenha interesse em pesquisar o tema e abra possibilidades de novas e melhores investigações que esta aqui presente.

(II) Introdução

“Nossas ancestrais foram sequestradas. Nossos antigos tiveram que passar pela árvore do esquecimento antes de saírem à força do continente africano. Amordaçados em porões de embarcações escravistas, tratados como animais e mercadorias, resistiram. Nosso povo enfrentou o saque colonial e a escravidão. Estas foram nossas primeiras catracas. Desde então, essa sociedade racista foi impondo catracas com diferentes níveis de crueldade. Afinal de contas, sendo o racismo um estruturante das relações sociais, não é de se estranhar que o Transporte tenha sido moldado pelos de cima para reproduzir, ampliar e promover a desigualdade racial, que reforça e se soma às desigualdades de gênero e de classe.” Movimento Passe Livre (2021)

Esta tese tem como principal questão a apreensão das formas de relação entre a Mobilidade Urbana e as Relações Raciais Brasileiras. Para tanto, partimos do seguinte problema:

O Transporte tem literaturas analíticas vinculadas a bases teóricas que obnubilam a possível incidência do racismo em sua constituição. Sem uma investigação séria sobre a possibilidade do Racismo Antinegro ter incidência definitiva sobre as instituições brasileiras, toda análise do Transporte fica fragilizada. Os avanços recentes das pesquisas sobre serviços, instituições, tecnologias e organizações sociais indicam que o vetor racial é parâmetro passível de ser determinante em todas as instâncias da sociedade. Estudos recentes sobre a Mobilidade Urbana também apontam no mesmo caminho da divisão racial na Mobilidade. Porém ainda não há criteriosa análise sobre a mobilidade, nos marcos da circulação e do urbanismo, que possam estabelecer parâmetros concretos de análise científica sobre a relação entre Transporte e racismo. O problema desta pesquisa, então, está em analisar as funções da Mobilidade Urbana Transporte Coletivo na sociedade à luz das formulações sobre o caráter diferenciador das instituições nacionais.

A partir deste problema elaborou-se a proposta de estudo da questão, que é a de articular o debate Urbanístico sobre a Mobilidade com a reflexão acerca do Racismo em suas diferentes dimensões. Busca-se, então, analisar o Transporte enquanto uma forma social brasileira à luz deste arcabouço analítico. Compreende-se que a Mobilidade Urbana, enquanto instituição e tecnologia de uma sociedade sistemicamente racista, é passível de ser moldada pelo Racismo Institucional.

Trabalhar-se-á aqui a partir da compreensão do Racismo Institucional aplicado ao Transporte e Mobilidade por meio da exploração da possibilidade dos conceitos de Mobilidade Racista, Mobilidade Antirracista e Mobilidade Negra como elementos estruturantes. A análise, baseada nestes conceitos, está estruturada pela revisão bibliográfica, análise de dados primários e secundários em estrutura de compreensão sociológica das instituições sociais brasileiras.

Por isso a tese seguirá um caminho analítico com base em um capítulo introdutório, conteúdo analítico dividido em duas partes, conclusões. Na introdução serão apresentados entendimentos acerca dos conceitos fundamentais que serão utilizados, será apresentada a hipótese geral da tese e algumas ponderações epistêmicas acerca de metodologia. Daí seguiremos à análise dos temas elencados, sob o propósito de atingir os objetivos da tese. Para tanto, realizaremos quatro movimentos, distribuídos em duas partes com dois capítulos cada.

A primeira parte da tese, nomeada Mobilidade Racista é composta por estudo das desigualdades raciais no Transporte a partir de duas metodologias. No capítulo um, chamado "Observação sincrônica sobre as diferenças raciais na mobilidade" será realizada uma análise sincrônica do tema. Por meio da construção de uma metodologia com junção de dados diversos e heterogêneos sobre desigualdades raciais e mobilidade datados do século XXI, será apresentado que, ainda que sem uma metodologia nacionalmente elaborada e sistemática de análise das desigualdades, o racismo na mobilidade é um problema nacional atual, estruturado e INESCapável.

No capítulo dois, chamado "Análise Diacrônica Da Constituição De Uma Mobilidade Racista", será realizada uma análise diacrônica da mobilidade e racismo. Por meio da análise do desenvolvimento da circulação negra desde o tráfico escravista até a virada do século, será estudada a hipótese de que o Transporte Coletivo foi construído com interesses diretos de segregação e domínio racistas. A partir desta abordagem sociológica e historiográfica, será feita análise da influência do racismo no desenvolvimento técnico e tecnológico da mobilidade. Com perspectiva crítica das tecnologias desenvolvidas no campo do transporte, argumenta-se que elas continuam, sob outra linguagem, a compreensão desumanizadora da população negra oriunda do colonialismo escravista.

A segunda parte da tese, chamada Ação Negra na Mobilidade, trata das formas como a população negra interagiu conflituosamente com esta situação. O capítulo 3, nomeado "Observar a Mobilidade Antirracista Nas Rebeliões do Transporte", realiza o cruzamento das formas de luta antirracistas com a análise crítica da mobilidade para, na sequência, analisar um conjunto de episódios de insurreição popular no Transporte onde a participação negra foi determinante. A partir da apresentação e breve análise destes episódios, analisaremos a possibilidade das revoltas e insurreições da mobilidade terem uma origem nos conflitos raciais do país.

O capítulo 4, nomeado "A Mobilidade Negra aplicada à Mobilidade Urbana", aborda livremente as tecnologias do povo negro-africano de circulação e mobilidade no espaço. O objetivo desta abordagem é a de aproximar a leitura global sobre a Mobilidade Negra das leituras nacionais sobre mobilidade, em especial as municipais. O interesse aí é buscar, por meio de conceitos e

práticas, formas pelas quais o povo negro desenvolveu seus mecanismos de circulação que ultrapassam o conflito gestado pela tentativa colonial de controle. Trata-se de um capítulo de caráter mais ensaístico e experimental, dado que o conceito de Mobilidade Negra é uma proposta surgida no entremeio do estudo do racismo na mobilidade.

Ao fim, em “Reflexões Conclusivas e Prospecções” uma conclusão com interesse de amarrar as formulações de cada um dos capítulos com a formulação geral da tese. Realiza-se uma breve revisão do conteúdo estudado; uma síntese dos principais resultados; apresentam-se as contribuições da tese aos estudos da área; limitações e sugestões para pesquisa; e indicações para pesquisas futuras.

Com este trabalho busca-se alcançar um conjunto de objetivos. O objetivo geral desta tese é mirar a Mobilidade Urbana brasileira aos olhos da análise do Racismo – em sua forma sistêmica institucional – assim como, dialeticamente, mirar o Racismo aos olhos da Mobilidade Urbana. Busca-se constituir mecanismos objetivos de análise sobre qual é a influência do racismo na concepção, desenvolvimento organização técnica e tecnológica do serviço. E, daí, abordar a força da mobilidade como determinante nas relações raciais brasileiras.

Como objetivos específicos, estabelecer parâmetros de análise entre o Transporte Coletivo urbano e o Transporte de mercadorias, estabelecendo uma continuidade entre ambos por meio das ferramentas do Racismo institucional e dos estudos da colonialidade; avançar nas análises específicas do desenvolvimento do Racismo Institucional, projetando mecanismos de análise do setor; desenvolver estudos acerca da agência da população negra como dinamizadora das relações sociais brasileiras; apresentar a possibilidade da Mobilidade Negra ser um conceito aplicável à Mobilidade Urbana.

Esta análise tem a originalidade de vincular o debate recente sobre tecnologias, instituições, conflitos sociais e diferenciações raciais de forma sistêmica. Com o problema, metodologia e objetivos da tese adotados, crê-se que foi possível chegar a bom termo para tratar de tema de tamanha envergadura.

Deseja-se uma boa leitura.

Saudações Rubro-Negras.

(III) Nota Metodológica

Algumas breves questões sobre a forma de análise utilizada neste trabalho são necessárias de serem apresentadas para compreensão dos termos em que se elaborou o presente estudo. Elas passam tando pelo ponto de vista epistêmico, metodológico e de posicionamento do sujeito realizador da pesquisa.

Este estudo tem caráter multidisciplinar e transdisciplinar, próprio do objeto de estudo. Para analisar a mobilidade e racismo foi necessária abordagem oriunda de diferentes campos científicos. Assim, conhecimentos de áreas das quais o autor não possui completo domínio foram acionadas em diferentes momentos. Isso é simultaneamente uma fragilidade analítica e uma possibilidade de ampliar os estudos em momentos futuros.

Apesar de seu caráter multidisciplinar, trata-se de uma produção que se inscreve nos debates da Arquitetura e Urbanismo, em especial ao Planejamento Urbano. Primeiramente porque os estudos da Mobilidade Urbana e Transportes são tema comum e de razoável bibliografia da área, uma vez que são temas cruciais ao planejamento das cidades. Também porque, ao tratar da Mobilidade em um caráter de totalidade, necessariamente o debate passa pelo debate do planejamento das cidades, em sua dimensão histórica e técnica. Por fim, os resultados constituídos na análise apontam para temas e questões que são de interesse direto de urbanistas e arquitetos/as que queiram desenvolver alguns aspectos desenvolvidos porém não concluídos – por tratarem de temas paralelos à tese.

Analisa-se aqui o Transporte e Mobilidade como uma Forma Social Brasileira¹. Neste sentido, trata-se de algo constituído historicamente de forma determinável e passível de observação de seu comportamento, história e características gerais. A partir desta compreensão submete-se este objeto à compreensão de que as Formas Sociais brasileiras são determinadas pelas relações raciais. Ou seja, trata-se de analisar sociologicamente esta instituição e tecnologia com metodologia e foco

1 Aborda-se o transporte como uma Forma Social a partir de uma compreensão ampla das diferentes abordagens sobre a epistemologia das relações sociais. Um conjunto de autores referenciados nesta obra compreendem a sociedade como composta por Instituições Sociais, em uma perspectiva estruturalista. Outros autores, porém, compreendem as relações sociais em uma perspectiva que encara o transporte como uma tecnologia social e dispositivo de poder, ou seja, um aparato de poder que influencia determinadamente a sociedade porém que não tem capacidade total de estruturação da mesma. Eu mesmo abordei o tema em dissertação de mestrado (Santarém, 2013), vinculando o transporte à literatura que compreende-o como um Aparelho de Captura de construções sociais. Apesar das significativas diferenças epistemológicas entre estas compreensões das relações sociais, a abordagem aqui presente do transporte coletivo mantém a sua relevância: trata-se de apreender o a mobilidade como uma forma social que tem relação de construção e apreensão significativa e relevante para as relações sociais. Assim, utilizamos o conceito de Forma Social para abordar, em perspectiva heterodoxa, estas diferentes perspectivas. Em determinados momentos do texto utilizar-se há o conceito de instituição, tecnologia e forma social. Sugere-se compreender em torno desta apreensão ampliada.

de observação adequado. Trata-se, basicamente, de uma formulação axiomática. Não discutimos aqui a possibilidade do transporte não ser uma forma social racista, dado que se o racismo organiza a sociedade, não há possibilidade distinta para a mobilidade urbana.

Não se trata, neste sentido, de compreender a incidência do racismo como um elemento paralelo e que implique somente e especificamente a população negra. Dado que compreende-se aqui a Forma Social, suas características racialmente diferenciadoras operam no conjunto das relações da instituição e do país. Sendo o autor deste trabalho um sujeito posicionado historicamente como homem negro, a análise tem um caráter socialmente implicado.

Duas formulações de Guerreiro Ramos contribuem para esta reflexão do ponto de vista epistêmico. O primeiro é o da crítica à análise da ciência social que particulariza a situação negra no Brasil, como se fosse possível realizar a análise da realidade nacional dissociando-a do negro. Ou seja, "O Problema do Negro na Sociologia Brasileira" é um problema da sociologia e antropologia ou melhor, das ciências brasileiras. Estas foram constituídas pelo setor da sociedade interessado em distinguir o Brasil de suas relações raciais e, por conseguinte, constituir bases analíticas que possibilitem analisar a realidade nacional excluindo a parte negra da população da análise. Este é um pressuposto interessado, por fim, na exclusão do negro da realidade nacional. O autor ressalta o caráter dispersivo da antropologia, que particularizava e folclorizava o negro reduzindo-o a aspectos culturais, quando a abordagem deve ser fundamentalmente econômica e social.

"O negro é povo, no Brasil. Não um componente estranho de nossa demografia. Ao contrário, é a sua mais importante matriz demográfica. E este fato tem de ser erigido à categoria de valor, como exige a nossa dignidade e o nosso orgulho de povo independente. O negro no Brasil não é anedota, é um parâmetro da realidade nacional." (Ramos, 1954)

Outro ponto é aquele onde o autor propõe a forma de superação da ciência que trata o negro como objeto. Fundamentalmente propõe que a população negra passe a produzir ciência a partir de sua negritude. A ideia de uma análise do Brasil realizada pelo "Negro desde dentro" tratava-se à época de uma dupla provocação: por um lado, à epistemologia que buscava embranquecer o Brasil europeizando a análise da realidade nacional; por outro a proposição de que a população negra ocupasse coletivamente o espaço da produção científica que lhe era negado e sabotado ao período. O negro deixa de ser objeto científico de cujas elaborações não participa e passa a ser sujeito autêntico agente social da ciência, o que significa "idoneidade consigo próprio, adesão e lealdade ao repertório de suas contingências existenciais, imediatas e específicas." (RAMOS, 1995)

O interesse deste trabalho é analisar o Transporte e a dimensão racial buscando driblar qualquer ideia de particularidade do negro no Transporte ou da mobilidade na sociedade. Interessa uma análise total desta tecnologia social, compreendendo que as dinâmicas do Transporte estão intrinsecamente vinculadas às dinâmicas da racialidade.

O artigo "Transportes no Brasil: Que história contar?" (Aragão et. al. 2001) realiza uma problematização acerca das metodologias de análise histórica e cruza esta metodologia com a análise dos Transportes para, por fim, realizar um ensaio de análise da história dos Transportes no Brasil. A intenção central nesta obra é a de construir uma forma de análise historiográfica dos Transportes brasileiros. Trata-se de uma tarefa simultaneamente epistemológica e técnica, por isso bastante complexa e relevante.

O texto acima referido realiza uma reflexão sobre as formas da metodologia histórica, pois esta não se trata somente de um sequenciamento cronológico dos fatos, mas sim de entender as relações sociais e compreender os movimentos da sociedade, tendo o tempo como uma ferramenta. Os autores versam sobre os desafios da análise histórica, apresentando as questões instrumentais, práticas e de ferramentas necessárias.

“Trabalhar sistematicamente a História dos Transportes no Brasil exige uma análise multidimensional do fenômeno e de seu desenvolvimento, na medida em que não se podem ser olvidadas as relações entre o Transporte e seu desenvolvimento geral da sociedade, nos planos político econômico, social, tecnológico, cultural e geográfico. Além disso, a lógica do desenvolvimento desse tipo de infraestrutura não se entende apenas a partir dos acontecimentos no País, ele se insere, muito mais, em todo um processo internacional de mudanças econômicas, técnicas e políticas.” (Aragão et. al. 2001)

É relevante também observar que aqui os termos Transportes , Mobilidade, Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo serão tratados como uma mesma Instituição Social. Esta escolha foi feita primeiramente porque compreende-se que este conjunto de termos diz respeito a um mesmo processo, vinculado às mesmas origens, formas sociais e históricas. Em uma segunda via, também porque auxiliam na redação e diminuem frases redundantes, pleonásticas que atrapalhariam a leitura.

Outro tema relevante relacionado à linguagem diz respeito à pessoa e tempo verbal utilizado na obra. Este estudo trata de tema no qual o autor está envolvido nas dimensões políticas, científicas, pessoais e emocionais, de forma individual e coletiva. Assim, em alguns momentos será

utilizada a primeira pessoas para tratar de experiências vinculadas à construção da investigação. Trata-se. Em grande parte, da minha própria formação intelectual na Antropologia, perspectivas anticoloniais, contracoloniais, pós-coloniais, Estudos Culturais, entre outras, onde o debate posicionando o autor em torno da produção intelectual é importante para transparência da comunicação com quem lê o texto e também como espaço de expressão de sujeitos sociais historicamente excluídos do debate científico. Especialmente sobre o tema estudado, o vínculo pessoal com o tema é necessário de ser explicitado não como forma de legitimação e sim como forma de localização. Tomo emprestadas as palavras de Jô Pereira (2021), quando reflete sobre a complexidade de tratar da questão.

“Quando escrever é atravessar o próprio corpo num misto de “eu sei o que dizer”, com “não quero lembrar disso”, impulsiona a ultrapassar limites, enveredando as discussões em recortes históricos do passado-presente-futuro, salientando realidades sobre vida e morte de um grande número de pessoas pretas, pobres e periféricas da população brasileira.” (Pereira, 2021)

O trabalho utiliza, de forma um tanto precária, imagens para elucidar suas reflexões. É fato que apesar de grande apreciador e observador, o uso da estética visual no texto não é a principal qualidade de quem escreve este trabalho. Porém a dimensão imagética impôs-se como uma linguagem a ser utilizada por alguns motivos: a forma de visualização e apreensão das reflexões passou pela dimensão da busca por imagens, gráficos e tabelas que puderam ao mesmo tempo inspirar, ajudar a confabular e projetar temas para pesquisa tão carente de dados. Por outro lado, especialmente quando se trata da ação negra, observar representações e imagens do povo africano foi uma forma de dar corpo ao texto, de maneira que optou-se por compartilhar esta reflexão em forma total. As críticas estéticas a este trabalho serão aceitas, de imediato, por um autor que nunca realizou trabalhos desta natureza.

Dadas estas questões apresentadas, é relevante tratar de algumas dimensões experimentadas nos capítulos presentes neste texto. A primeira parte é composta de um prefácio, onde o autor localiza-se em relação à sua perspectiva pessoal na constituição da pesquisa. Segue-se esta nota metodológica e uma apresentação de conceitos relevantes a toda a tese. Daí é apresentada a hipótese geral que subsidia o trabalho e seguem-se os capítulos.

O capítulo um, de caráter sincrônico, faz um esforço no sentido de dar um caráter geral a um conjunto de dados fragmentados sobre Mobilidade Urbana e racismo. Dado que não existe uma metodologia nacional de análise racial do setor e nem é objetivo central desta tese realizá-la, este

exercício é uma provocação à futura realização de sistematizações e produção de dados nacionais que possibilitem compreensão futura.

O capítulo dois, de caráter diacrônico, tem uma perspectiva simultaneamente historiográfica e sociológica. Apesar dele ter um primeiro caráter aparente de narrativa de uma história em boa parte de sua construção, o interesse é demonstrar como se constituíram os elementos técnicos do Transporte que serão objeto de crítica. A análise da constituição deste aparato técnico e de seus entremeios é o método fundamental desta parte.

O capítulo três realiza um cruzamento da formulação de mecanismos de ação da população negra com a análise de um conjunto de mobilizações envolvendo o tema. O fio que une todos os episódios ali narrados é que em todos eles houve grande comoção pública e envolvimento de diversos atores urbanos em um debate que tomou as cidades e/ou país.

O capítulo quatro faz uma aproximação ensaística ao conceito de Mobilidade Negra, utilizando as formulações sobre a circulação de pessoas pela diáspora e características/conceitos sobre estas tecnologias. Por outro lado, realiza-se a implementação destes conceitos para analisar algumas práticas negras nas cidades, forjando uma reflexão sobre a Mobilidade Negra em contexto de Mobilidade Urbana.

Ao fim, uma análise conclusiva articulando elementos presentes nos capítulos anteriores, propondo reflexão final acerca do trabalho e algumas de suas limitações

Um ponto relevante acerca dos dados elencados é que se trata, fundamentalmente, de uma revisão crítica de literatura. Este processo, de utilizar dados já produzidos sobre eventos, torna o trabalho vulnerável às desigualdades regionais de produção de conhecimento. Neste sentido, há um grande volume de dados que se concentram em algumas metrópoles nacionais. Assim, o trabalho fica suscetível à crítica de realizar a nacionalização de realidades específicas.

Porém o que se apreendeu da análise dos fatos foi justamente que, a partir da concentração de atenção sobre dados de metrópoles, instituíram-se indicadores, tecnologias e formas de gestão nacionais que incidiram sobre todo o país. Assim, a ideia de nacionalização dos conceitos de Mobilidade Racista, Mobilidade Antirracista e Mobilidade Negra está ancorada justamente na visão crítica sobre como esta nacionalização ocorreu.

Certamente, os indicadores terão aspectos distintos nas distintas realidades onde eles se apresentarem. Porém, eles não deixam de ser nacionais, revelando a própria dinâmica de tensões entre conflitos regionais e normatização nacional que são próprios do Brasil.

Voltando às metodologias utilizadas, um breve balanço acerca das mesmas se faz necessário. A abordagem sincrônica tem interesse de fornecer uma compreensão profunda de um momento

específico de um tema, consolidando uma formulação acerca do mesmo. Já a análise diacrônica oferece uma visão ampla das transformações sociais do tema estudado ao longo do tempo.

No primeiro capítulo a análise sincrônica tem objetivos de: (a) Contribuir com uma metodologia racial de análise da mobilidade; (b) Levantar dados com um recorte temporal recente que indiquem relações raciais referentes às categorias do tema; (c) Realizar o balanço das informações obtidas com base em perspectivas de análise da qualidade da mobilidade, com enfoque racial.

O segundo capítulo pretende, por meio da análise diacrônica (a) analisar como a mobilidade estabeleceu-se como mecanismo de diferenciação racial, ou dispositivo racial; (b) compreender o vínculo entre tráfico escravista e os diferentes modais atuais do transporte; analisar ferramentas técnicas de análise do Transporte– indicadores técnicos, formas dos veículos, mecanismo de financiamento, composição dos trabalhadores do serviço; composição dos empresários; função da técnica.

O terceiro capítulo busca, por meio de análise de eventos históricos: (a) discutir a agência negra na mobilidade; apreender, por meio de episódios de conflitos sociais, como a população negra reagiu à imposição racial da mobilidade constituindo um contrapolo; demonstrar a influência das ações populares sobre a constituição do setor de Transportes .

O quarto capítulo, de abordagem ensaística, tem interesse de: (a) aproximar os estudos da Black Mobility do campo da Mobilidade Urbana; (b) investigar perspectivas, características e formas de mobilidade dos povos de origem africana que transpassam o conflito impetrado pela Mobilidade Racista; (c) apresentar algumas práticas negras que demonstram a existência de sua mobilidade; (d) vincular o debate sobre mobilidade com a ancestralidade do urbanismo negro.

Estas questões são relevantes ao conjunto da leitura. Compreender a realidade brasileira como parte da questão racial e a mobilidade neste contexto é tarefa necessária à profícua análise das questões nacionais. A envergadura da tarefa implica também em sentimentos, vivências e aproximação pessoal ao tema, sem ignorar as dimensões próprias da investigação científica.

(IV) À Guisa de Revisão Bibliográfica - Alguns Conceitos Relevantes

Para melhor compreensão dos temas tratados nesta tese é importante abordar alguns assuntos e conceitos relevantes que perpassam toda a obra. Dividiram-se, para fins didáticos, as abordagens conceituais em tópicos - ainda que se saiba que eles estão intrinsecamente articulados. Em momentos da abordagem será realizado o vínculo entre o tópico em questão e o argumento geral da tese.

Os tópicos estão em uma ordem de temas. Primeiramente, as abordagens de mobilidade com Mobilidade Urbana; Transportes ; Transporte Coletivo. Em segundo lugar uma reflexão racial tratando sobre o Racismo; Racismo Institucional; Racismo Estrutural e Forma Social Escravista; Racismo Antinegro e Antinegitude. Na sequência dialogo sobre formas gerais, como Colonialismo; Contrato Racial; Dispositivo de Racialidade e Transporte Coletivo. Por fim temas urbanos de Cidade e Transportes; Cidade e Racismo; Racismo Ambiental; Onda Negra e Medo Branco de Almas Negras.

(a) Mobilidade Urbana

A Mobilidade Urbana é tema fundamental do debate sobre as cidades. Trata-se de dimensão transversal em fenômenos como a urbanização, espraiamento urbano, rodoviarismo determinando o crescimento urbano, centralização de serviços e segregação socioespacial. Compreender a mobilidade, suas dimensões e distintas configurações é determinante pra equacionar, entender, acompanhar e planejar as cidades. É uma instituição fundamental. A partir da análise da mobilidade decorre a reflexão sobre sua constituição conjunta com o amplo sistema de transporte de pessoas e mercadorias pelo espaço urbano, rural, regional e nacional. As contradições da emergência de um e de outro possibilitam a compreensão de um contínuo entre o racismo, mobilidade e planejamento urbano.

O conceito geral de Mobilidade é muito amplo, difuso e polissêmico. Ele tem sido utilizado por diferentes áreas para falar de diferentes situações. Como informa Balbim et al:

“O conceito de mobilidade nasce da influência da mecânica clássica, na qual os fluxos seguem a lógica de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Nas ciências sociais, a vocação do conceito foi, desde sempre, ligar o tráfego à sociedade que o faz a cada dia mais intenso. Deve-se ter claro, entretanto, que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento físico, pois traz para a análise suas causas e consequências – ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação.” (Balbim et al, 2016)

Assim sendo, o uso de Mobilidade refere-se a situações diversas como Mobilidade Social, Mobilidade de Gênero, Mobilidade Etária, Social, Residencial, Migratória, entre outras. Todas estão ligadas ao espaço – social ou territorial em suas múltiplas escalas.

Daí chega-se aos debates do conceito de Mobilidade Urbana, que foi uma das inflexões utilizadas recentemente a partir da apropriação do termo Mobilidade. Há distintas definições acerca deste termo, das quais enumeram-se algumas a seguir.

Segundo Balbim et al

“O conjunto das possibilidades e dos constrangimentos que resultam nos movimentos de pessoas, coisas, ideias e valores – inclusive simbólicos – na cidade constitui a Mobilidade Urbana e reflete a urbanidade de cada um dos lugares.” (Balbim et al, 2016)

O Observatório Nacional de Transporte e Logística, vinculado à Associação Nacional de Transporte por Trilhos (ANPTrilhos) diz que

"A Mobilidade Urbana pode ser definida como a circulação de bens e pessoas dentro das cidades, por meio de veículos, das vias públicas ou ainda da infraestrutura disponível, com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas. A qualidade da Mobilidade Urbana está diretamente associada à organização territorial e à sustentabilidade das cidades." (ANPTrilhos, 2021)

A compreensão de Mobilidade Urbana, porém, tem respaldo legal. Segundo a Lei 12.587/2012 (Brasil, 2012), em seu primeiro artigo:

"Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano (...) objetivando a integração entre os diferentes modos de Transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município." (Brasil, 2012)

Há também um conceito desenvolvido e colocado em debate, fundamentalmente, por movimentos sociais. Nesta apreensão a Mobilidade Urbana está vinculada à concepção de Direito à Cidade. Neste sentido, a Mobilidade Urbana é a capacidade das pessoas circularem pela cidade mas, também a capacidade da cidade circular e distribuir seus bens. Trata-se de uma formulação de movimentos sociais tais quais o Movimento Passe Livre e a Coalizão Mobilidade Triplo Zero. Esta compreensão da Mobilidade Urbana, ademais de não estar oficialmente aderida, está em disputa por meio das ações políticas.

Em uma publicação da Casa Fluminense, autoras do livro “Não foi em Vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro” (2019) definem a Mobilidade Urbana desde uma perspectiva interessante.

“As possibilidades de “mobilidade de pessoas” como política pública e social abarcam perspectivas de deslocamentos corporativos, cooperativos, coletivos, inclusivos e individuais, relacionados a uma gama de construções e posições sociais que implicam garantias democráticas. Essas garantias dizem sobre formas, usos e acessos ao espaço urbano, a direitos, serviços e políticas fundamentais, transformações socioambientais, aos contornos das desigualdades sociais e à qualidade de vida das populações locais. A mobilidade é, portanto, matéria primordial nas relações sociais, as quais delineiam meios e possibilidades de organização da vida nas cidades, sendo importante indicador para mapeamento do desenvolvimento das populações mundiais, objeto privilegiado para desvelar as estruturas desiguais e de violências institucionais nas cidades e nos países.” (Albergaria et al., 2019)

(b) Transportes

O conceito de Mobilidade, porém, é um conceito muito recente, datado do século XXI. Antes da emergência deste conceito os estudos sobre o tema tratavam, basicamente, do que se chama de Engenharia de Transportes, Transportes Urbanos ou simplesmente Transportes. A organização do campo científico que debate a Mobilidade tem forte presença deste corpo científico.

Há alguma discussão política sobre o uso dos dois termos, pois argumenta-se que a Mobilidade Urbana, para tratar de pessoas e cidades, seria um termo mais amplo e menos tecnocrático do que Transportes (Oliveira et. al. 2015). Mais amplo porque pensa a mobilidade para além da circulação, articulando distribuição urbana e infraestrutura - pois mobilidade não é somente transporte. Quanto à tecnocracia, argumenta-se que o campo de Transportes caracteriza-se pela discussão, elaboração e definição do tema somente por especialistas do setor, excluindo trabalhadores, usuários e comunidade. O novo conceito possibilitaria um debate com mais agentes (Oliveira et. al. 2015).

É importante entender que Transportes trata simultaneamente de um conceito sobre uma prática e também de um campo técnico-científico. Deste último ponto de vista, os estudos de Transportes tratam da utilização de princípios tecnológicos e científicos para realização de planejamento, desenvolvimento tecnológico, gestão, gerenciamento de atividades dos variados modais e modalidades de Transporte com maior eficiência e menor impacto econômico. Apesar de estar lotado fundamentalmente na Engenharia Civil, trata-se de uma área de estudo multidisciplinar

envolvendo aspectos da Engenharia, Economia, Geografia, Planejamento Urbano e Regional, Estatística, Sociologia, Urbanismo, Arquitetura, Matemática, Sociologia, Comunicação, entre outras (Valente, 2022).

Enquanto conceituação de uma prática, o Transporte é compreendido como a circulação de pessoas e mercadorias entre locais (Ruiz-Padillo et al 2020). Esta circulação envolve aspectos naturais mas também relações sociais e políticas construídas no espaço. Envolverá então uma dimensão do desenvolvimento tecnológico articulado com as formas como a sociedade está organizada. Os Transportes podem ser realizados de várias formas - pela terra, pela água, pelo ar. Mas, para fins deste trabalho somente serão abordados aspectos do Transporte terrestre. O Transporte terrestre brasileiro tem modais ativos e modais motorizados de exercício. Há um predomínio dos investimentos públicos destinados à circulação por automóvel e uma maioria da população que utiliza Transporte Coletivo (Ludd, 2005).

(c) Transporte Coletivo

O debate sobre Transportes envolve diferentes modais. Porém é relevante destacar a análise sobre o modal que carrega a maioria da população brasileira – em especial sua parcela negra - tanto do ponto de vista histórico como atual. Transporte Coletivo refere-se a um meio de Transporte no qual os usuários não são proprietários do mesmo e utilizam simultaneamente o veículo em seus trajetos. Estes serviços são oferecidos por terceiros, que podem ser tanto empresas públicas quanto privadas.

O Transporte Coletivo deve ser compreendido em sua natureza geral de serviço público, porém historicamente gerido de forma tecnocrática ou privada (Nascimento, 2007). Na sociedade moderna ele foi estruturado primeiramente enquanto forma de circulação de trabalhadores e trabalhadoras como primeira etapa da venda de sua força de trabalho no ciclo produtivo diário. Todavia este foi entrecortado pelos processos sociais/políticos da constituição da cidade e mesmo da demanda humana de circulação, gestando conflitos acerca da natureza e possibilidades do serviço (Santarém, 2014). A própria trajetória da cidade moderna é recortada pela categoria da mobilidade orientada pelo Transporte individual, que tem um papel primeiro de segregar entre grupos sociais a forma de mobilidade e, num momento seguinte, assume o papel de motor econômico baseado no consumo massivo do automóvel (Machado, 2013.)

O limite das capacidades urbanas em comportar tal número de carros em suas vias recoloca o Transporte Coletivo como elemento geral da forma de produção capitalista, dado que os engarrafamentos impedem a circulação tanto da mercadoria 'mão de obra' – que está engarrafada - como também das demais mercadorias produzidas – que não podem circular em outros veículos

apropriados. Assim, o Transporte Coletivo é parte das condições gerais de produção da sociedade capitalista. (Bernardo, 2009)

Entende-se, primeiramente, que a soma entre a necessidade de circulação e a dinâmica de controle acontece em torno de concessões para empresas de Transporte operarem o serviço na cidade. Estas concessões garantem amplas regalias às empresas que por sua vez não demandam amplas melhorias, aquilo denominado como Pacto de Mediocridade do Transporte Coletivo:

"Essa situação, de permanente violação, só é possível mediante um pacto entre as empresas concessionárias de Transportes e o Estado, no qual este não cumpre com as melhorias que deveria promover e, como contrapartida, não exige que as empresas garantam os padrões mínimos na prestação de serviço – definidos contratualmente e pelas normas técnicas. Um verdadeiro pacto de mediocridade." (Martins e Mihessen, 2021)

Esta compreensão da Mobilidade, dos Transportes e do Transporte Coletivo até aqui apresentadas não realizaram o recorte racial na análise. Apresentou-se aqui uma leitura geral desracializada do tema. A dimensão racial está presente, porém, em todos aspectos da constituição da mobilidade, conforme será argumentado no decorrer deste trabalho. Pois, como argumenta Campos (2012)

“as questões étnico-raciais/segregação socioespacial e a produção do urbano são temas que precisam ser correlacionados a outros, como o processo de metropolização e planejamento. A tradição acadêmica, quando trata a segregação, o faz de forma isolada, como se fosse possível a autonomia teórica do tema. É necessário pensá-la como parte de uma totalidade, visto que a cidade capitalista não seria o que é se não existissem processos de exclusão espacial dos grupos não dominantes. E dentre este, a questão étnico-racial na literatura brasileira desaparece, como se as classes sociais pudessem elucidar todas as possibilidades de existência do urbano” (Campos, 2012)”

(d) Racismo

O Racismo, segundo as formulações de autores como Abdias do Nascimento (1978) e Clóvis Moura (1988), é uma instituição fundante do país; que determina o conjunto de suas instituições sociais. O campo teórico das relações raciais tem analisado - tanto retroativamente como constituído indicadores sistemáticos sobre - como o Racismo molda a sociedade presente e estrutura a sociedade futura. Trata-se de uma forma social organizadora das relações sociais no país.

Primeiramente sobre da Escravidão e depois em torno do Genocídio como duas formas reinantes da organização social e institucional nacional.

Clóvis Moura questiona a formulação da Democracia Racial, argumentando que a sociedade brasileira é demarcada pelo conflito (1988); que a população negra ao invés de dócil dinamizou a sociedade por meio de suas rebeliões (1988); que a organização religiosa e cultural negra não é mecanismo de alienação mas sim de resistência (1983); que a ideia de amistosidade entre população negra e branca no Brasil é ideologia da classe dominante(1988).

Abdias do Nascimento define, no texto A B C do Quilombismo (1980) o Racismo da seguinte forma:

"Racismo: é a crença na inerente superioridade de uma raça sobre outra. Tal superioridade é concebida tanto no aspecto biológico, como na dimensão psico-socio-cultural. Esta é a dimensão usualmente negligenciada ou omitida nas definições tradicionais do racismo. A elaboração teórico-científica produzida pela cultura branco-europeia justificando a escravização e a inferiorização dos povos africanos constitui o exemplo eminente do racismo jamais conhecido na história da humanidade. Racismo é a primeira contradição no caminho do negro. A esta se juntam outras, como a contradição de classes e sexo." (Nascimento, 1980)

Estas conceituações afirmam a existência do racismo como elemento determinante das relações sociais brasileiras, contrárias a teses que ou negam a existência do mesmo ou colocam as relações raciais como elementos marginais em relação à formação social nacional. Há, atualmente, um esforço por refinar a compreensão de como o racismo se manifesta.

(e) Racismo Institucional

O conceito de Racismo institucional foi abordado pela primeira vez nestes termos por Kwame Ture (Stokely Carmichael) e Charles V Hamilton, no livro "Black Power: A Política de Libertação nos Estados Unidos"² ([1967]2021). Os autores realizam inicialmente a definição de racismo como "o estabelecimento de um padrão de decisões e políticas relacionadas a raça com o objetivo de subordinar um grupo racial e manter controle sobre esse grupo". Daí realizam a diferenciação entre duas formas do racismo ocorrer: a primeira forma, a individual, é explícita, factual, observável e nominável; já a segunda é menos evidente, mais sutil e menos personalizável, porém absurdamente destrutiva à vida humana - é o Racismo Institucional. Ele acontece de forma

² Black Power: Politics of Liberation in America

velada e realizado por meio de forças estabelecidas e respeitadas na sociedade, sendo muito mais difícil apontá-las e condenar publicamente.

Os autores argumentam que "O racismo institucional depende da operação ativa e difusa de atitudes e práticas antingero." (Ture e Hamilton, 2021) Ele pode ser caracterizado como "atos de toda a comunidade branca contra a comunidade negra" (idem ibidem). Trata-se de uma montagem social ampla, que opera por meio das instituições sociais e de forma coletiva. Os autores apresentam um exemplo vinculado à questão da segregação socioespacial que dialoga com o argumento desta tese.

"Quando uma família negra se muda para uma casa em um bairro branco e é apedrejada, queimada ou expulsa do bairro, ela é vítima de um ato de racismo individual explícito que muitas pessoas condenarão – pelo menos com palavras. Mas é o racismo institucional que mantém as pessoas negras trancadas em cortiços nos guetos, vivendo diariamente como presas de proprietários exploradores, comerciantes, agiotas e agentes imobiliários discriminatórios" (Ture e Hamilton [1967]2021)

Este conceito, segundo aqui compreendido, aplica-se muito bem à instituição Mobilidade Urbana. Pois, conforme será exposto, esta forma social comporta-se de forma coletiva a prejudicar a população negra.

(f) Racismo Estrutural E A Forma Social Escravista

De acordo com as recentes publicações de Almeida (2019), o Racismo Institucional Brasileiro é organizado em forma do Racismo Estrutural, ou seja, as instituições republicanas pós-abolição foram montadas em torno do projeto de embranquecimento do país por meio da sistemática e constante aniquilação da herança negra e indígena brasileira. Ele argumenta

"Se há instituições cujos padrões de funcionamento redundam em regras que privilegiem determinados grupos raciais, é porque o racismo é parte da ordem social. Não é algo criado pela instituição, mas é por ela reproduzido. Mas que fique a ressalva já feita: a estrutural social é constituída por inúmeros conflitos – de classe, raciais, sexuais etc. - o que significa que a instituição pode atuar de maneira conflituosa. (...) Em resumo: o racismo é uma decorrência da própria estrutural social, ou seja, do modo "normal" com que se constituem as relações políticas, econômicas, jurídicas e até familiares, não sendo uma patologia social e nem um desarranjo institucional." (Almeida, 2019)

Tivemos polêmica recente acerca deste conceito. Sodré (2023) em “O fascismo da cor” critica a formulação de Almeida do ponto de vista epistemológico, argumentando que o racismo é mais que estrutural, pois ele sobreviveu às mudanças de estruturas e formas do Brasil. A formulação de Sodré é de que o racismo é um mecanismo como que funcional, que consegue simultaneamente influenciar as estruturas mas as relações sociais que não dependem das mesmas.

“No Brasil a forma social escravista não é nenhuma "essência" da escravidão, e sim a reconstrução como forma expressiva de uma realidade desejada por elites dirigentes. Trata-se do mecanismo adequado à transmissão da senhoralidade e da fidalguia. A forma está no conceito do fenômeno corretamente observado, que se constitui num ponto essencial do movimento de pensá-lo. (...) a forma induz intuitivamente um "clima" social concreto e extensivo a todos, porque compõe uma sensibilidade coletiva” (Sodré, 2023)

Ambas formulações coincidem em compreender que o racismo atua de forma total nas relações sociais brasileiras. Há estudos recentes, porém, buscando sofisticar e dar algumas nuances que tornem mais precisa a análise de que tipo de formação do racismo. Parece relevante destacar aqui as perspectivas em torno da formulação do Racismo Antinegro.

(g) Racismo Antinegro E Antinegritude

O refinamento da compreensão sobre a forma de funcionamento do racismo tem levado ao debate acerca da especificidade do mesmo com a população negra. Pode-se realizar um balanço deste debate a partir de três formulações em torno do tema.

Clóvis Moura, em "Negro: de bom escravo a mau cidadão" ([1977]2021) discute como forjou-se uma ideologia nacional antinegro na transição do sistema escravista para o modelo de predominante trabalho assalariado. Da parte das elites dominantes o bom negro escravizado era uma forma de apagar a memória das rebeliões. No momento pós-escravidão o desejo de embranquecimento da população é concomitante à construção da associação de toda característica negativa da sociedade à população negra. Assim o povo negro assume características morais (o bandido, o preguiçoso, o elemento perigoso, alcoólatra, lumpemproletário, contestador) e também sociais (degradação urbana, propagação de doenças, cultura primitiva, religiosidade pervertida). A partir disso são deliberadamente excluídos do trabalho assalariado, sendo jogados ao setor informal. Já na classe trabalhadora, imigrantes europeus assumem a ideologia antinegro como forma de competição no mercado de trabalho. A parcela branca da classe trabalhadora utiliza preconceitos e estereótipos racistas como forma de diferenciação positiva para ascensão em hierarquias laborais,

fazendo a divisão social-racial do trabalho. Esta situação se configura naquilo que o autor chama de barreiramento (racial). Assim, quando o negro nesta condição se revolta e realiza seus mecanismos de protesto negro, é definido como mau cidadão.

"É visto ainda como mau cidadão negro aquele que vive nas favelas, nos cortiços, nos mocambos nordestinos e se situa nas mais baixas camadas sociais, como operário não qualificado, doméstica, mendigo, biscateiro, criminoso ou alcoólatra. É exatamente aquele segmento descendente do escravo, hoje apenas negro livre, porém que não foi, ainda, incorporado, na sua grande maioria, a não ser formalmente, à sociedade civil atual, como cidadão" (Moura, 2021).

Henrique Cunha Júnior trabalha o conceito adicionando o debate acerca da dimensão sistêmica. Ele discute o Racismo Antinegro como uma ideologia de dominação que camufla suas práticas de forma a confundir sua compreensão, porém mantém domínio na sociedade ao operarem nas instituições e estruturas das relações sociais. Por isso o autor conceitua o termo como Racismo Estrutural Antinegro, um fenômeno que não é ocasional ou situacional, mas sim sistêmico. Neste sentido o autor analisa o paradoxo que envolve as formas de segregação espacial da população negra. Pois produzem Bairros Negros (Cunha Júnior, 2019) como mecanismos estruturais de segregação antinegro, gestando vulnerabilidades porém estes bairros negros são locais de expressão da cultura negra. Esta cultura, tida como inferior, sofre dura repressão policial e política. "O racismo antinegro, como forma de controle social dos afrodescendentes, é construído em parte através das relações de ocupação do solo e do território urbano." (Cunha Júnior, 2019)

Uma outra perspectiva é apresentada por Vargas (2020) discutindo o conceito de antinegitude. Ele buscará, inspirado no afropessimismo, a compreensão acerca de uma negação ontológica e social da pessoa negra. A sugestão deste raciocínio é que a antinegitude é anterior ao racismo, sendo este uma consequência daquele. Na fundação da antinegitude fundou-se a modernidade e a modernidade desenvolveu o racismo. A antinegitude explica como um dado permanente do mundo moderno a aversão e o ódio às pessoas negras. Dentro do universo antinegro, a negritude é abjeta; torna abjeto tudo o que é supostamente ligado à negritude; é trans-histórica; é a atmosfera que nos envolve, o ar que respiramos. O racismo antinegro, porém, opera também em um paradoxo que simultaneamente deseja a aniquilação dos negro mas depende cognitivamente de sua existência.

"Em um mundo antinegro, a não pessoa negra é parte de um campo assimétrico de posicionalidades na medida em que a sua presença física é

uma ameaça (e, portanto, sua ausência corporal uma necessidade), mas a sua ausência simbólica é inimaginável. Apesar de constituir a não presença, a não pessoa negra é fundamental para a constituição desse campo, o que quer dizer: a não pessoa negra é fundamental para a constituição das subjetividades modernas." (Vargas, 2020)

Estas três formulações, à sua maneira, tratam a forma específica como a sociedade brasileira construiu um arcabouço ideológico, institucional e de relações sociais para negar a população negra. Se estas formulações são verdadeiras, a mobilidade deve constar enquanto uma destas instituições, dado que seu processo de montagem e organização coincide com o período da constituição da antinegitude.

(h) Colonialismo

O Racismo é um fruto de um sistema intercontinental de dominação europeia sobre povos. Compreende-se aqui que se trata de um sistema global de hierarquização entre pessoas chamado Colonialismo. Ele é determinante em diferentes dimensões da relação entre os povos (Mbembe, 2018). A colonização e invasão do continente africano constituiu relações sociais em todo o mundo de roubo e ataques destrutivos de tecnologias (Nkrumah, 2021), possibilitando o capitalismo e, em sua forma neolonial, configurando o último estágio do Imperialismo (Nkrumah, 2020). O tráfico escravista tem um papel determinante também na formação da diáspora negra e constituição de tecnologias de dominação, mercantilização e circulação forçada de pessoas. O sistema escravista tem impactos econômicos e sociais de grande influência. O colonialismo desenvolveu-se em racismo, num sistema que se articula global e nacionalmente por meio de instituições próprias (Fanon, [1968]2022)

Frantz Fanon ([1956]1980) reflete acerca do caráter sistêmico do racismo e também articula esta reflexão ao seu caráter espacial. Do ponto de vista da globalidade do racismo, ele ressalta seu caráter societário quando argumenta que

"Uma sociedade é racista ou não o é. Não existem graus de racismo. Não se deve dizer que tal país é racista, mas que não há nele linchamentos ou campos de extermínio. A verdade é que tudo isso, e muito mais, existe como horizonte. Estas virtualidades, estas latências, circulam dinâmicas, inseridas na vida das relações psico-afetivas, econômicas..." Fanon ([1956]1980)

Ele estabelece na obra "Os condenados da Terra" ([1968]2022) um a forma de compreensão de diferenças entre as formas de operação do racismo nas sociedades a partir da leitura do Colonialismo Externo e do Colonialismo Interno a cada sociedade. Ou seja, existem relações entre

as sociedades, países e continentes que dizem respeito às formas de articulação entre territórios. Porém, dentro de cada território colonizado há também instituições que realizam as divisões coloniais internamente. Ele opera no terreno econômico, político, social e cultural em interação com o Estado-Nação dentro de um sistema capitalista colonialista.

Ao refletir sobre a espacialidade da colonização, Fanon compreende que o mundo colonizado "é um mundo cindido em dois." As zonas habitadas pelos colonizados não têm complementariedade; se conformam em uma oposição.

"A cidade do colono é uma cidade sólida, toda de, pedra e ferro. É uma cidade iluminada, asfaltada, onde os caixotes do lixo regurgitam de sobras desconhecidas, jamais vistas, nem mesmo sondadas. Os pés do colono nunca estão à mostra, salvo talvez no mar, mas nunca ninguém está bastante próximo deles. Pés protegidos por calçados fortes, enquanto que as ruas de sua cidade são limpas, lisas, sem buracos, sem seixos. A cidade do colono é uma cidade saciada, indolente, cujo ventre está permanentemente repleto de boas coisas. A cidade do colono é uma cidade de brancos, de estrangeiras."
(Fanon, [1968]2022)

Interessa então pensar o Transporte como uma tecnologia própria do colonialismo interno brasileiro que realiza em parte o trânsito entre a cidade do colono e a cidade negra.

(i) Contrato Racial

Outro conceito importante para a formulação desta tese é a de Contrato Racial. Charles W. Mills (2023) parte de uma reflexão acerca da supremacia branca que existe e tem existido há muitos anos local e globalmente, precisando ser pensada enquanto um sistema político que pode ser explicado como um contrato entre brancos, um Contrato Racial.

Ele conceitualiza e descreve este Contrato Racial como

"aquele conjunto de acordos ou meta-acordos formais ou informais (...) entre os membros de um subconjunto de seres humanos, doravante designados por (mutáveis) critérios "raciais" (fenotípicos/genealógicos/culturais) (...) como "branco" e coextensivos (levando em consideração a diferenciação de gênero), com a classe de pessoas plenas, para categorizar o subconjunto restante de seres humanos como "não-brancos" e com um status moral diferente e inferior, subpessoas, de modo a que tenham uma posição civil subordinada em regimes políticos brancos ou governados por brancos que os brancos já habitam ou

estabelecem; ou em transações com esses regimes na condição de estrangeiros, com as regras morais e jurídicas que normalmente regulam o comportamento dos brancos nas suas relações uns com os outros, não se aplicando de maneira alguma em relações com não-brancos ou aplicando-se apenas de forma qualificada (dependendo em parte da mudança das circunstâncias históricas e de qual variedade particular de não brancos está envolvida), mas, de qualquer modo, o objetivo geral do contrato é sempre criar um privilégio diferencial dos brancos como grupo em relação aos não brancos como grupo, a exploração de seus corpos, terras e recursos, e a negação de oportunidades socioeconômicas iguais para eles. Todos os brancos são beneficiários do contrato, embora alguns brancos não sejam signatários dele." (Mills, 2023)

Sua reflexão acerca deste conceito está organizada por meio de dez teses que caracterizam o contrato racial: ele é político moral e epistemológico (1); é uma realidade histórica (2); é um contrato de exploração que cria dominação econômica europeia global e privilégio racial nacional branco (3); normatiza (e racializa) o espaço, demarcando espaços civis e selvagens" (4); normatiza (e racializa) o indivíduo, estabelecendo pessoalidade e subpessoalidade (5); subjaz ao contrato social moderno e está sendo continuamente reescrito (6); tem que ser aplicado por meio da violência e do condicionamento ideológico (7); rastreia historicamente a verdadeira consciência moral / política (da maioria) dos agentes morais brancos (8); sempre foi reconhecido pelos não brancos como o verdadeiro determinante da (maioria) da prática moral/política branca e, portanto, como o verdadeiro acordo moral/político a ser contestado (9); como teoria é explicativamente superior ao contrato social sem raça para tratar das realidades políticas e morais do mundo e para ajudar a orientar a teoria normativa (10).

Há aqui a necessidade de dar destaque à tese de como o contrato social, enquanto um regime político da supremacia branca que opera de forma subliminar, organiza o espaço racialmente. O autor compreende que este espaço racializado se organiza no nível macro de países e continentes, no nível local de bairros da cidade e no nível micro, do próprio corpo. Este percurso acontece porque

"A normatização do espaço é parcialmente feita em termos de racialização do espaço, a representação do espaço como dominado por indivíduos (sejam pessoas ou subpessoas) de uma determinada raça. Ao mesmo tempo, a normatização do indivíduo é parcialmente alcançada pela sua

espacialização, ou seja, representando-o como impresso com as características de um determinado espaço. Portanto, essa é uma caracterização mutuamente suportada que, para subpeças, se torna uma acusação circular." (Mills, 2023)

Esta tese trata do conceito de que a Mobilidade Urbana e Transportes , ainda que nunca ou pouco falem explicitamente sobre sua divisão racial, operam nos termos do contrato racial. É algo simultaneamente da ordem, percebido, porém inominado.

(j) Dispositivo De Racialidade E Transporte Coletivo

Sueli Carneiro resgata o conceito de Dispositivo, de Michel Foucault, como uma ferramenta para analisar as formas de ação do racismo no Brasil. O conceito de dispositivo e Foucault, segundo Judith Revel (2005)

"aparece em Foucault nos anos 70 e designa inicialmente os operadores materiais do poder, isto é, as técnicas, as estratégias e as formas de assujeitamento utilizadas pelo poder. A partir do momento em que a análise foucaultiana se concentra na questão do poder, o filósofo insiste sobre a importância de se ocupar não 'do edifício jurídico da soberania, dos aparelhos do Estado, das ideologias que o acompanharam, mas dos mecanismos de dominação: é essa escolha metodológica que engendra a utilização da noção de "dispositivos". Eles são, por definição, de natureza heterogênea: trata-se tanto de discursos quanto de práticas, de instituições quanto de táticas moventes: é assim que Foucault chega a falar, segundo o caso, de "dispositivos de poder", de "dispositivos de saber", de "dispositivos disciplinares", de "dispositivos de sexualidade" (Revel, 2005)

A existência de diferentes tipos de dispositivos leva ao raciocínio da possibilidade de aplicação à teoria crítica da racialidade. Carneiro analisa que a noção de dispositivo

"oferece recursos teóricos capazes de apreender a heterogeneidade de práticas que o racismo e a discriminação racial engendram na sociedade brasileira, a natureza dessas práticas, a maneira como elas se articulam e se realimentam ou se realinham para cumprir um determinado objetivo estratégico" (Carneiro, 2023)

Então Carneiro propõe a conceituação do dispositivo de racialidade como uma forma de poder e analisa a aplicabilidade deste conceito na realidade brasileira. Trata-se de um dispositivo

que opera a partir da dualidade positivo e negativo, utilizando a cor de pele como o principal fator de definição do que é o normal - este sendo o branco. Articula, assim, uma ontologia da diferença, pois, ao definir o branco como o humano padrão, redefine hierarquicamente todas as outras dimensões humanas.

"Nesse sentido a racialidade é aqui compreendida como uma noção produtora de um campo ontológico, um campo epistemológico e um campo de poder conformando, portanto, saberes, poderes e modos de subjetivação cuja articulação institui um dispositivo de poder." (Carneiro, 2023)

Um dos momentos de organização do dispositivo racial no Brasil é justamente o momento de transição do regime escravista para a nova ordem racista pós-abolição. É um período em que se reorganizam as instituições brasileiras em mecanismos de disciplinamento racial

"A Abolição seria, nesse contexto, o momento da emergência do negro na nova ordem disciplinar que se instaura no Brasil, na passagem de uma economia baseada no trabalho escravo para o trabalho livre. É esse novo status que o dispositivo de racialidade enquanto dispositivo do poder disciplinar emergente, haverá de demarcar em ações teóricas de assujeitamentos, semelhantes ao que é denominado por Muniz Sodré, de "uma espécie de símbolo ontológico das classes econômica e politicamente subalternas" (Sodré, 1999, p. 10)" (Carneiro, 2023)

O período da abolição, em um longo processo que perpassa todo o século XIX e reorganiza as relações sociais no século XX, é o período onde, conforme argumentaremos, a Mobilidade Urbana se constitui no Brasil. Entendemos que não se trata de uma coincidência pensar que o Transporte é organizado como parte do dispositivo de racialidade.

A noção de dispositivo de poder vinculada ao Transporte foi utilizada por Santini (2023), que faz a articulação entre os problemas estruturais do Transporte Coletivo em suas formas concretas e seu mecanismo de funcionamento em torno da catraca, tarifa, gestão tecnocrática, elitismo, entre outras coisas.

"Na mobilidade dos grandes centros urbanos, a ideia de dispositivo de controle materializa-se na catraca. Esse apetrecho de ferro pensado para controlar corpos e ordenar fluxos, que ocupa um espaço grotesco e dificulta a circulação nos ônibus e trens, tem um peso que é também simbólico. Quem não obedece e se sujeita ao pagamento para poder circular pode até ser preso. Não custa lembrar, o Artigo 176 do Código Penal Brasileiro prevê

detenção para quem entrar em um ônibus sem ter dinheiro para arcar com a passagem. (...) A catraca materializa a segregação espacial, mas, mesmo sendo um elemento simbólico tão forte, é apenas mais um elemento de uma lógica que não se reduz ao aparato físico por si só. Conforme o conceito apresentado, dispositivos de poder são “por definição, de natureza heterogênea: trata-se tanto de discursos quanto de práticas” (Revel, 2005 [2002]).” (Santini, 2023)

É razoável, ao analisar as duas ideias, supor as conexões entre a Mobilidade Urbana brasileira e os dispositivos (de poder) raciais brasileiros. O Transporte é um mecanismo historicamente datável realizado para a diferenciação racial brasileira? Esta questão é interessante a este momento do debate brasileiro. Exploramos neste trabalho a possibilidade da Mobilidade Urbana brasileira ser um dispositivo racial.

(k) Cidade E Transportes

Entende-se aqui que a cidade é parte integrante dos conflitos sociais: a urbanização tem relação direta com o investimento dos excedentes da produção (Harvey 2006; 2008; 2011; 2013 et al); sua formação espacial tem articulações hierárquicas Centro-Periferia (Carril, 2006); seu crescimento vertiginoso concentra populações forjando Megacidades e Superurbanizações (Davis, 2006) que tornam a cidade um lócus principal da vida social (Souza, 2003); as Cidades Brasileiras envolvem conflitos específicos e generalizados (Medeiros, 2006). Este crescimento urbano é articulado em uma forma produtiva de amplo impacto no desenho e organização social: o Mercado imobiliário constitui foco de conflitos e desenho do espaço urbano (Fix, 2011), (Arantes, 1997) e (Lessa, 1981). Isso tem impacto direto no Planejamento Urbano brasileiro, sempre envolvido em distintos conflitos (Souza 2001; 2003; 2006). Uma via de abordá-los está articulada no conceito do Direito à cidade, ou seja aquele direito usar, construir, usufruir e refazer a cidade. (Lefebvre, 1968; 1970; 1981). Esta compreensão parte da ideia de totalidade para discutir o urbano e suas diferentes abordagens.

Ao início da década de 1990, Milton Santos (1993) Refletia acerca da questão urbana no Brasil. Ao realizar diagnóstico amplo sobre as formas como o país realizou seu processo econômico de desenvolvimento e urbanização, compreendia que as diferenças entre cidades não eram significativas quando tratavam-se de seus problemas estruturais.

"Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. Seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem, etc. são elementos de diferenciação, mas, em todas elas,

problemas como os do emprego, da habitação, dos Transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas. Mas essas chagas estão em toda parte.” (Santos, 1993)

Santos observa no desenvolvimento urbano de São Paulo o fenômeno da Metrópole Corporativa Fragmentada (1990), que é aquele processo onde a interposição dos interesses de transformação da cidade em valor gestam especulação imobiliária. Assim, o crescimento econômico da cidade realiza-se simultaneamente à construção de vazios urbanos, áreas que circundam o centro das cidades sem nenhuma intervenção. Estas áreas servem ao interesse especulativo, uma vez que constituirão valores futuros a investidores com muito capital. E, simultaneamente, elas geram espraiamento, periferação e necessidades de descolamentos para grandes distâncias, produzindo uma Mobilidade Urbana segregada.

Esta parte da população que reside nas áreas periféricas tem menor renda e precisa pagar para se transportar pela cidade, constituindo um paradoxo em desfavor dos mais pobres (que são negros). Esta dinâmica é nomeada por Santos como Imobilidade Relativa. O autor reflete que “a imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração” (SANTOS, 1990).

Quando aborda a forma como o Transportes e desenvolveu no país, Santos destaca que a forma da sua implementação foi em condição adversa da qual ocorreu nos países industrializados. Aqui os instrumentos de Mobilidade Urbana, por acontecerem antes do processo de industrialização, estiveram submetidos às dinâmicas coloniais. Ou seja, se do ponto de vista econômico elas mantiveram os interesses parcos de integração, pois estavam vinculadas mais a um comércio internacional, sua forma de produção também seguiu a dinâmica escravista-racista própria da época. A infraestrutura e as relações sociais do período colonial regerem o nascimento e desenvolvimento do transporte, pois ele não nasceu da ruptura e sim da continuidade societária.

"Quando a instalação dos Transportes se efetua bem antes da industrialização do país, interessa apenas às áreas limitadas das zonas de exploração colonial. Os levantamentos preliminares efetuados pelo estrangeiro são facilitados, mas o desenvolvimento endógeno da zona em questão (a qual, recordemos, não era o motivo original da implantação dos Transportes) mostrou-se reduzido. Assim, a cidade para a qual os fluxos convergem aparece como um traço de união, como uma ponta lançada entre o setor de economia moderna do estrangeiro e seus prolongamentos no

interior do país. Apesar disso, outro caso bem mais recente se apresenta: a integração dos Transportes consecutiva à industrialização ou aos esforços e tentativas de industrialização dos países subdesenvolvidos. Porém, é preciso levar em conta os pesos estruturais, como a desarticulação anterior da economia, que funcionaram como freio à integração e limitaram os esforços de desenvolvimento. Dessa forma, a ausência de ligações fáceis entre as diferentes partes do país constitui um fator de atraso, como se pode ver nas dificuldades contornadas pelo Brasil por ocasião de seu desenvolvimento industrial. O país teve de fazer face aos problemas de Transportes e serviços de base, anteriormente organizados em função dos interesses da economia de exportação e, por isso, não adaptados para servir a um mercado interno." (Santos, 2010)

As reflexões aqui postas colaboram com o estudo da tese. Os conflitos urbanos agenciados pelo mercado imobiliário atacam fundamentalmente a população negra. Esta é a maioria da parcela da população que será levada à imobilidade relativa. E este é um tipo de problema que é parte constituinte do urbano brasileiro, em suas diferentes cidades. Outro aspecto relevante a conectar com a proposta de estudo é a compreensão de que o Transporte desenvolveu-se com direta submissão do sistema colonial-escravista, por ser anterior ao processo de industrialização. Neste sentido, submeteu-se ao processo escravista, mantendo suas dimensões produtoras de racismo.

(I) Cidade E Racismo

As cidades brasileiras são racialmente partidas. Cada uma com seus diferentes desenhos, formas e linhas urbanas, mantém nuances de diferenças de acessos com crivo fenotípico. Tainá de Paula (2021) tenta sintetizar esta relação

“A reprodução de um núcleo elitizado onde se concentra a maior parte dos investimentos e equipamentos urbanos, assim como maior oferta de políticas públicas, serviços, lazer etc. e a periferização cada vez mais acentuada são a síntese da cidade contemporânea. Por outro lado, nas regiões mais periféricas da cidade, a presença do Estado se dá quase unicamente através de instrumentos e dispositivos de repressão e controle das populações.”

Milton Santos analisou, na obra *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos* (2008), a forma como o modelo de produção divide trabalhadores na cidade em dois grandes grupos - da produção e espaço social - configurando a economia urbana. Do

ponto de vista da produção há aquele grupo que produz em mecanismo de exploração extensiva, com técnicas obsoletas e dependente fundamentalmente da força do corpo e aquele que produz a partir da exploração intensiva, com produção tecnológica e que exige mais da formação intelectual. Do ponto de vista do espaço, estes trabalhadores estão segregados em espaços distintos, habitando locais diferentes, segregados em níveis de integração a uma ou outra forma de exploração. A economia urbana articula-se assim em dois circuitos, que articulam também espaços distintos de sociabilidade, circulação, consumo pela cidade. Tratam-se, então, de duas formas diferentes e pouco articuladas de habitar a cidade. O circuito inferior é aquele produzido pelos e para os trabalhadores pouco qualificados para o mercado de trabalho e o circuito superior para os espaços produzidos pelos e para os trabalhadores qualificados ao mercado de trabalho.

"Um dos circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas." (Santos 2008)

Caribé (2019; 2021) produziu uma articulação entre a formulação de Milton Santos sobre os dois circuitos Urbanos e o Transporte Coletivo. Ainda mais, sobre isso, descreveu a composição racial desta divisão econômica, territorial e de mobilidade.

"Nos países de origem colonial, em especial aqueles onde a mão de obra escravizada importada foi empregado em larga escala, restou aos trabalhadores negros (libertos ou escravizados, brasileiros ou africanos), em sua grande maioria, assumir o circuito inferior das relações de trabalho, enquanto os imigrantes que chegaram aqui já livres se dividiram entre o circuito superior e o circuito inferior. Essa segregação deixou pouca margem de ascensão, ou seja, onde eram predominantes, poucos trabalhadores negros se transformaram em trabalhadores qualificados; porém, no sentido inverso, não aconteceu o mesmo, já que não há limites para a expansão da força de trabalho subqualificada. (...) Então há cidades onde os negros formam a grande maioria dos trabalhadores do circuito inferior, e outras em que é possível perceber esse mesmo circuito sendo formado por negros e brancos ou apenas por brancos, porém não é comum que existam locais onde o circuito superior do trabalho e dos espaços produzidos seja

predominantemente formado por negros, e isso vale até mesmo para cidades como Salvador, onde já é possível perceber a ascensão de um punhado de famílias negras." (Caribé, 2021)

Denílson Oliveira (2021) analisa a forma como o racismo opera espacialmente em territórios negros e territórios brancos das cidades. Ele argumenta, utilizando a formulação geopolítica, sobre a existência de duas formas distintas de gestão e tratamento racial na urbanidade.

“A geopolítica do racismo envolve a definição onde será exercido o soft power racial (um exercício do poder racialmente brando) e o hard power racial (um exercício do poder mais violento). Assim, o controle da mobilidade não será o mesmo nos diferentes espaços da cidade. Depende da combinação de classe, gênero e raça. (...) A dimensão geopolítica do racismo se manifesta no controle racial de quem usa os Transportes . Ela busca ser legitimada através do discurso de que o negro, como aponta Mbembe (2014), liberta dinâmicas passionais e provoca exuberância irracional. Assim, é aquele que vemos quando nada queremos compreender. O controle dos usuários dos Transportes é a resposta fascista que produz um delírio paranoico acerca da presença negra em espaços hegemônicos pelos brancos.” (Oliveira, 2021)

O hard power racial acontece de forma estruturada em territórios negros. Marcelle Decothé e Monique Cruz (2021) discutem a militarização das favelas como uma dinâmica de controle da mobilidade da população negra.

“Para além das questões que se relacionam com o controle das pessoas por meio da gestão dos sistemas de Transportes públicos nas cidades nos importa destacar esse controle como parte dos importantes processos de militarização pelos quais passamos. Militarização (...) como uma espécie de ideologia que ultrapassa a ação fisicamente violenta do Estado e outras organizações (...) “Assim, ressaltamos que mobilidade, controle e repressão não podem ser descolados da perspectiva que aponta para quais sujeitas(os), constituídas(os) em quais territórios, estão no alvo das políticas genocidas que no Brasil compõem o quadro necropolítico instituído desde a Colônia até os dias atuais sem que contudo sejam reconhecidas(os) como sujeitas(os) de transformação em sua circulação pelas cidades para o trabalho, para a luta e para a visibilização desses mesmos processos de tentativas de

(i) mobilidade. (...) Para a ótica de favelados e faveladas, vozes narrativas desta pesquisa, a Mobilidade Urbana vigente na cidade é um projeto de gestão militarizado desenvolvido pelo Estado” (Decothé e Cruz, 2021)

Kelly Cristina (2021) analisa a realidade do Transporte de São Paulo a partir da interseccionalidade de raça, classe e gênero, concluindo que o Transporte é um mecanismo de produção e reprodução da segregação. É por meio dos mecanismos de renda, operação das linhas, posse e propriedade das empresas, gestão do sistema de transporte, por um lado. Mas também, por outro, pelo cruzamento destes elementos com as dinâmicas de diferenciação de gênero, raça e classe. A autora ressalta que especialmente as mulheres negras tem prejuízo à sua mobilidade nesta dinâmica.

"No Brasil, assumindo que o Transporte é o meio de acesso aos locais onde essas atividades e oportunidades estão disponíveis, ele, assim como a política tributária, a violência de gênero e o encarceramento em massa, pode facilmente tornar-se um instrumento de reprodução dessas lógicas, porque sua configuração atende aos múltiplos sistemas de opressão que articulam raça, gênero e classe" (Cristina, 2021)

A dinâmica de segregação racial, na constituição de distintos circuitos urbanos, militarizações, violências de gênero e classe, constituem o terreno principal onde a relação entre mobilidade e racismo se desenvolve.

(m) Racismo Ambiental

O Racismo Ambiental é um termo nascido nos Estados Unidos a partir do caso de despejos de rejeitos tóxicos no bairro negro de Warren (Michigan-EUA). Em meio a ações de movimentos sociais contra esta questão, o reverendo Benjamin Chaves cunhou o termo Racismo ambiental. A expressão se irradiou por todo o mundo pois muitas comunidades identificaram-se com a expressão.

O sociólogo Robert Bullard, que pesquisava há anos situação semelhante em bairro negro de Houston (Texas), porém em um bairro de classe média. Analisando diferentes situações, o autor compreendeu que era a raça e não a questão de classe não era a principal determinante da degradação ambiental direcionada a determinados espaços. Bairros negros ricos, pobres ou de classe média tiveram tratamento diferenciado degradante em função da cor de sua população (Cordeiro, 2022). Então o autor definiu o racismo ambiental nos seguintes termos

"Discriminação racial no direcionamento deliberado de comunidades étnicas e minoritárias para exposição a locais e instalações de resíduos tóxicos e perigosos, juntamente com a exclusão sistemática de minorias na

formulação, aplicação e remediação de políticas ambientais."(BULLARD, 1993, p.3-7 apud PAZ, 2023, tradução nossa)

O termo do Racismo Ambiental passou a ser utilizado em comparação com diferentes outros mecanismos que influem e degradam ambientalmente regiões da cidade de maioria negra, por exemplo, a Mobilidade Urbana. Paz realiza uma articulação entre os dois conceitos, discutindo a forma como os mecanismos de degradação de áreas negras têm a ver com Transporte e circulação.

"Partiu-se do princípio de que a discussão sobre racismo ambiental tem uma articulação relevante com a Mobilidade Urbana que, além de restringir o acesso a oportunidades e reproduzir desigualdades – dada sua configuração que privilegia o Transporte privado motorizado –, é um dos maiores emissores de poluentes nas cidades. (...) as periferias e as populações periféricas – majoritariamente pretas, pardas e pobres – são as mais expostas a essas externalidades negativas deflagradas pelo racismo ambiental." (Paz, 2023)

O autor realiza o balanço da compreensão de diferentes atores sobre o assunto. Apresenta a posição do PerifaConnection que vê nas dinâmicas de produção de segregação urbana e desigualdade de mobilidade entre bairros o centro da segregação; e a do Instituto Clima e Sociedade que ressalta a emissão de poluentes - dado que os ônibus mais poluentes estão nas periferias e que os carros particulares são os maiores poluentes. A partir das duas formulações, ele afirma que o Racismo Ambiental é um conceito que tem relação com a Mobilidade Urbana por meio da articulação com o tema do Direito à Cidade, estabelecendo diálogo direto com o tema desta tese.

(n) Onda Negra E Medo Branco De Almas Negras

Guerreiro Ramos conceitua um traço fundamental do comportamento social das pessoas fenotipicamente europeizadas. Ele fala sobre a patologia social do branco brasileiro, composta também pela ideia de negatividade da presença negra no Brasil e vinculada a um ideal de branquitude, o que constitui uma desassociação na população branca brasileira, que não reconhece no espelho a brancura que almeja. Esta patologia constitui-se, assim, em um esforço de se embranquecer corporalmente e, também, de embranquecer tudo ao seu redor. Ele afirma então que no Brasil

“as pessoas de pigmentação mais clara tendem a manifestar, em sua autoavaliação estética, um protesto contra si próprias, contra a sua condição étnica objetiva. E é este desequilíbrio na autoestimação, verdadeiramente coletivo no Brasil, que considero patológico.” (RAMOS, 1995)

E também que

"A afirmação dogmática da excelência da brancura ou a degradação estética da cor negra era um dos suportes psicológicos da espoliação. Esse mesmo fato, porém passou a ser patológico em diversas situações, como as de hoje, em que o processo de miscigenação e de capilaridade social absorveu, na massa das pessoas pigmentadas, larga margem dos que podiam proclamar-se brancos outrora, e em que não há mais, entre nós, coincidência de raça e classe." (Ramos, 1995)

Esta patologia gera um conjunto de ações paranoicas de tentativa de embranquecimento de tudo o que está ao redor. No que diz respeito à política urbana, essa paranoia patológica tem muitas manifestações.

Há uma formulação sobre o que motiva tamanho esforço em domínio urbano com viés racial. Ela vincula o medo socialmente construído acerca das atividades e ações negras como um constante estímulo autoimposto pelas elites para alimentar suas ações de racismo cidadão. A agência da população negra, por sua vez, constituiu um tipo de rota própria na cidade para sobreviver a estes processos.

Em *Onda Negra, Medo branco: o negro no imaginário das elites - Século XIX* (1987), Célia Maria Marinho de Azevedo apreende uma tensão das elites brancas em torno da presença, potencialidade e ação negra no Brasil. Esta tensão tinha como substratos as recentes insurreições negras (por exemplo a Revolução do Haiti, a Revolta do Malês), a presença negra massiva nas cidades, sendo maioria social; a rebeldia negra seja por parte de sua parcela escravizada ou livre, que constituiu redes de solidariedade e projetos para o Brasil futuro.

"Ora, perguntavam-se alguns assustados "grandes" homens que viviam no Brasil de então, se em São Domingos os negros finalmente conseguiram o que sempre estiveram tentando fazer, isto é, subverter a ordem e acabar de vez com a tranquilidade, dos ricos proprietários, por que não se repetiria o mesmo aqui? [...] As três primeiras décadas do século XIX só viriam confirmar estas sombrias expectativas com o desenrolar das insurreições baianas, detalhadamente organizadas pelos haussás e nagôs. E se elas não conseguiram alcançar seus objetivos, nem por isso eram menos atemorizantes. A persistência um dia poderia ter sucesso e em muitos ouvidos educados ressoava, ameaçadora, a cantiga entoada em 1823 nas

ruas de Pernambuco: “Marinheiros e caiados/Todos devem se acabar/Porque só pardos e pretos/O país não de habitar”. (Azevedo, 1987)

Este medo orienta o conjunto das ações das elites no período da abolição, transição para a república e formação econômico-social brasileira posterior. A autora apresenta, por meio dos debates em relação à abolição, como as elites buscaram uma transição que mantivesse a ordem de dominação branca. Assim, reordenaram as instituições nacionais, abriram as imigrações europeias e constituíram instrumentos que realizassem a desigualdade racial em todas as esferas da sociedade brasileira.

"Até meados da década de 1880 temos como enfoque privilegiado a escravidão, o negro e sua rebeldia, o movimento abolicionista e as sucessivas tentativas imigrantistas, enfim, o chamado momento de transição para o estabelecimento pleno do trabalho livre. A partir da data da abolição, o tema da transição deixa subitamente de existir e o negro, como que num passe de mágica, sai de cena, sendo substituído pelo imigrante europeu. Simultaneamente a esta troca de personagens históricos, introduzem-se novos temas, tais como desenvolvimento econômico industrial, urbanização e formação da classe operária brasileira com base numa população essencialmente estrangeira" (Azevedo, 1987)

A onda negra foi determinante para que as elites nacionais constituísse-se, por resposta, como corpo supremacista branco. O vínculo às ideias de um genocídio da população negra brasileira são uma resposta - obviamente despropositada - ao medo branco de que negros livres assumissem o poder e se vingassem dos séculos de opressão. Por exemplo, analisando o caso do parlamento paulista, Azevedo argumenta

"Quero com isso sugerir que os deputados provinciais de São Paulo foram sendo impulsionados para uma postura imigrantista e mais abertamente racista a medida que se avolumavam a indisciplina e rebeldia dos escravos com a recrudescência de ódios seculares" (Azevedo, 1987)

Chaloub (1988) apresenta argumento que dialoga e ajuda a compreender outras nuances desta divisão urbana ao abordar o "Medo branco de almas negras". Ela argumenta como as formas negras de construção de esconderijos e solidariedades na cidade constituíam mecanismos de domínio territorial que propiciavam ações de protagonismo urbano negro. Este protagonismo subterrâneo provocava reações amedrontadas das elites brancas, sejam as escravistas, abolicionistas,

monarquistas ou republicanas. Ambas buscavam à sua maneira mecanismos de disciplinamento e aniquilação da influência negra na sociedade brasileira.

"De qualquer forma, o medo de que os escravos pudessem se “concertar” e se levantar em massa contra seus algozes preocupava eventualmente os administradores da cidade. O exemplo do levante dos negros malês ocorrido em Salvador poucos meses antes temperou sem dúvida os temores daquele natal de 1835. (...) Havia mesmo a constante suspeita de que a luta dos escravos tinha um caráter internacionalista. O fantasma fundamental aqui era o Haiti, com o seu exemplo assustador de uma rebelião negra que resultara na tomada do poder." (Chalhoub, 1988)

A autora apresenta também as dinâmicas de construção da Cidade Esconderijo e Cidade Solidária entre negros no século XIX. Isso ocorreu pois a população negra possuía uma dinâmica própria na cidade, desenvolvida e enraizada em modos de vida urbanos minuciosamente tecidos por décadas pela população negra de forma entremeada e não dita. A população negra escravizada, rebelde e liberta consolidou uma dinâmica cidadina própria, possuidora de suas próprias racionalidades e movimentos. Esta forma de ação subliminar e subterrânea tem um determinante papel na derrota da escravidão e, principalmente, na consolidação de uma Mobilidade Negra que passe além da resistência.

Chalhoub aborda dois mecanismos desta cidade negra carioca. A cidade escondido é aquela que simultaneamente "escondia cada vez mais a condição social dos negros, dificultando a distinção entre escravos, libertos e pretos livres e diluindo paulatinamente uma política de domínio onde as redes de relações pessoais entre senhores e escravos, ou amos e criados, ou patrões e dependentes, podiam identificar prontamente as pessoas e seus movimentos." Chalhoub 1988

A cidade solidária "era capaz de buscar e tecer solidariedades de formas diferentes e com objetivos variados. (...) Esta rede horizontal é densa, minuciosamente costurada, conferindo sentido a estas vidas negras e instituindo lugares sociais onde a cidade branca não podia penetrar." Ela era composta por ações como redes de trocas de objetos furtados, constituição de uma rejeição generalizada aos castigos domésticos e públicos, compras de alforrias a partir de diversos fundos. Chalhoub 1988

Entendemos aqui que a construção dos Transportes e Mobilidade no Brasil foram diretamente influenciados pelo Medo Branco de Almas Negras. Igualmente a onda negra constituiu

tanto enfrentamento direto a estes mecanismos como também formas próprias de mobilidade para além dele.

Em uma sociedade patológica o Transporte não pode ser necessariamente coletivo e sim cindido. O ônibus não pode ser para todos e sim para alguns. A sensação é de que a divisão racial em carros pode ser explicada pela patologia do branco brasileiro, que não consegue espelhar-se mais ariano quando convive em um Transporte de maioria negra.

A análise do transporte, em grande maioria, esteve centrada na análise a partir das debilidades, problemas e formulações dos operadores do serviço e de suas relações com a governança, ouvindo as vozes de técnicos especialistas no assunto. Ou seja, trataram fundamentalmente dos setores e perspectivas brancas relacionadas à mobilidade. Ao abordar o tema da mobilidade tendo como pontos centrais usuários/as e trabalhadores/as, tratamos do negro como objeto principal da análise.

(o) Um Argumento De Síntese Sobre Mobilidade E Racismo

"(...) a intrínseca relação entre racismo e mobilidade. Essas dimensões são aqui entendidas como partes de um sistema social racializado que constitui a sociedade brasileira, institucionalizado nas políticas de mobilidade e no direito à cidade (operacionalizadas pelas e nas estruturas de transporte) as desiguais relações raciais." (Albergaria, 2021)

Trata-se aqui de articular brevemente aquele conjunto de conceitos apresentados, de forma a realizar um argumento que subsidie a hipótese a seguir. Ou seja, apresentar alguns pressupostos teóricos em torno da leitura de mobilidade e racismo.

A Mobilidade e Transportes, no Brasil, constituem uma Forma Social que realiza a circulação de pessoas com regras racialmente diferenciadoras. Essas diferenciações acontecem em função do Racismo Institucional que constitui regras para o transporte. O Racismo, como instituição que influi na totalidade das relações sociais do Brasil, é estruturante dos Transportes – seja pela leitura do Racismo Estrutural ou pela Forma Social Escravista.

A forma desta operação tem uma especialidade refratária às pessoas negras. É de se observar, aliás, que a consolidação das estruturas de Transporte no Brasil - transição do século XIX ao XX – é contemporânea dos processos de reorganização da estrutura racista brasileira do caráter escravista para o caráter genocida antinegro.

A Mobilidade é uma instituição e tecnologia que funciona em torno do Contrato Racial, pois simultaneamente é para todos, não nomeia explicitamente diferenças raciais, mas funciona como mecanismo de diferenciação da mobilidade em desfavor da população negra. Assim sendo, o Transporte é um Dispositivo de Racialidade que opera no Colonialismo Interno brasileiro.

A Mobilidade acontece especialmente nas cidades brasileiras. Estas cidades são conflituosas e foram constituídas por um duplo processo: simultaneamente foram construídas, roteadas e habitadas largamente pela população negra (escravizada) até o século XIX, passa a receber reformas racialmente segregadoras – que resultam nos bairros negros. Este processo é comum ao conjunto urbano do país, apesar de diferenças e especificidades. Um dado relevante é de que a constituição dos Transportes no Brasil é anterior à industrialização, o que poderia definir um caráter classista como fundante da mobilidade. Assim, há mais sentido em compreender a totalidade do Transporte como uma continuidade das relações coloniais racistas posteriormente acrescidas de interesses burgueses.

As cidades brasileiras se constituíram como espaços racialmente segregadores caracterizados por fenômenos como a constituição de Bairros Negros militarizados onde ocorre o

Racismo Ambiental em forma de hard power, onde as violências de gênero e classe são também espacializadas. Em sua dimensão de mobilidade, ela constitui diferentes circuitos urbanos para distintos grupos raciais. Simultaneamente, as camadas de agência negra no espaço estão presentes em todo seu processo, forjando espaços de solidariedade antirracista e constituindo espaços próprios de circulação e ocupação do espaço urbano.

Esta ação negra potente sobre o espaço é parte da forma de dinamização das relações sociais brasileiras em caráter conflitivo que mantém a disputa contra o racismo.

Estas formas de controle não constituem, porém, domínio total sobre o espaço e configuram assim as dimensões da disputa entre racismo e antirracismo na cidade. Para além disso, a população negra mantém suas formas de circulação vinculadas à sua ancestralidade. Os conceitos de Mobilidade Racista, Mobilidade Antirracista e Mobilidade Negra estão inscritos nesta situação.

(V) Apresentando a hipótese do trabalho

A questão aqui posta é que se, de acordo com o conjunto de autores que estudamos, todas as instituições brasileiras foram construídas com influência racista, este argumento deve servir também para a Mobilidade Urbana. Tomamos isso como pressuposto.

Dado que

- O Racismo, em suas mais variadas concepções, tem elemento ordenador das relações sociais e instituições brasileiras
- As ações negras (Revolta, Rebelião, Protesto Negro) são o elemento dinamizador das relações raciais brasileiras.
- A população negra possui formas de mobilidade vinculadas à ancestralidade e africanidade.
- A Mobilidade Urbana é uma Forma Social brasileira que nasce de processos forjados no século XIX e desenvolvidos no século XX
- O racismo institucional organizou o conjunto das instituições brasileiras imprimindo-lhes regras raciais difusas.

Conclui-se que: A Mobilidade Urbana brasileira é uma instituição e tecnologia constituída com o racismo institucional. Está vinculada às dinâmicas de dominação do racismo e seus conflitos inerentes.

Sendo assim algumas questões emergem:

- Como apreender o racismo na Mobilidade Urbana hoje?
- Como foi constituído o racismo na Mobilidade Urbana?
- Como os conflitos raciais se manifestam na Mobilidade Urbana?
- Como se manifesta a Mobilidade da população negra para além deste conflito?

A partir daí, uma hipótese dividida em quatro pontos:

1. A Forma Social Mobilidade Urbana tem diferenciações raciais em todas as suas dimensões: dos seus atores, da sua economia, do urbanismo, da divisão modal.
2. O Transporte de cargas e o Transporte Coletivo de pessoas são pensados e operados conjuntamente pelas mesmas instituições porque houve equiparação entre pessoas e carga ocorrida a partir da desumanização da população negra - processo gestado no sistema colonial-escravista e desenvolvido na república pós-abolição.
3. A população negra lutou contra a sua desumanização em rebeliões no campo da Mobilidade Urbana. Estas mobilizações dinamizaram o campo, provocando transformações em seu funcionamento.

4. A população negra possui, por sua ancestralidade, mecanismos de mobilidade que sobrevivem e persistem em dimensão própria.

Esta tese não está rediscutindo o conceito de racismo nem questionando o conceito de Mobilidade Urbana. Ela está discutindo a Mobilidade Urbana à luz do funcionamento do racismo na sociedade brasileira. Não se trata de provar a existência do racismo na mobilidade - pois este é um pressuposto. Apresenta-se aqui uma interpretação e perspectiva metodológica de entendimento da Mobilidade Urbana, instituição e tecnologia constituída em uma sociedade racista e determinada por ele.

No percurso de elaboração desta tese, como já informado, publiquei o artigo “Ensaio sobre a Mobilidade Racista” (2021), onde elaborei acerca da hipótese que se relaciona com o tema aqui estudado. Ela segue abaixo, de forma a colaborar com a compreensão até então posta. Trata-se de uma formulação que foi elaborada ainda em caráter inicial, por isso algumas formulações estarão menos refinadas do que as atuais. Porém, como se tratou de boa síntese inicial sobre o tema, a sua leitura contribuirá para a compreensão do conjunto do trabalho.

É importante frisar que o texto abaixo não se trata da hipótese do trabalho – ela acabou de ser apresentada acima. Ele foi uma primeira elaboração sobre o conceito de Mobilidade Racista, datado de 2021. A partir dele desenvolveu-se a pesquisa. A importância de sua presença aqui é justamente para que se apreenda de onde partiu e onde chegou a análise.

A hipótese da Mobilidade Racista (*texto de 2021*)

Existe uma relação dialética do povo negro com a mobilidade, uma vez que o Transportes e organizou para colonizar, objetificar e animalizar a negritude - porém determinando ao negro a tarefa de construir e operar todo o sistema. O anseio negro por se humanizar/movimentar entra em atrito com a colonização do Transporte que busca aprimorar sua tecnologia e técnica colonial. No Transporte escravista - expresso no navio negreiro - o povo negro era simultaneamente a mercadoria a ser transportada e o motor do veículo. Assim, a luta negra pela sua autogovernabilidade conflita o processo do tráfico. O desenvolvimento do Transporte Coletivo ampliou este conflito inicial pois o negro foi simultaneamente o motor, a mercadoria, o operador, o construtor do transporte. Por outro lado a mobilidade foi realizada nos moldes do tráfico escravista para conter, controlar, subjugar, determinar o negro no espaço circunscrito pela branquitude. O

Transporte depende do negro para se moldar; o negro utiliza-se do Transporte confinador e constrói mecanismos outros de mobilidade.

Há uma formulação dupla sobre a amplitude e consequências da Mobilidade Racista. Em primeiro lugar, ao determinar as formas de circulação precárias para o conjunto do transporte, faz com que todo o serviço seja realizado em condições degradantes, prejudicando a todas as pessoas que são obrigadas a utilizá-lo. O Transporte racista prejudica pessoas não negras em situação de pobreza - e quão mais próximas de locais onde a maioria negra utilizará o Transporte mais as pessoas não negras são generalizadas a condições de vida direcionadas à negritude, algo como uma condição específica do 'dever negro do mundo' (Mbembe, 2018). No limite, prejudica toda sociedade pois ela depende deste serviço. A segunda formulação é que existem dimensões específicas do Transporte que tornam a mobilidade mais precária e violenta para a população negra. Assim, pessoas negras e brancas em uma mesma condição econômica (seja alta, média ou baixa) enfrentam situações distintas no transporte, com prejuízo às pessoas de cor. A diferença racial na experiência da circulação em condições econômicas similares pode ser percebida em diferentes momentos da mobilidade.

A população negra foi sequestrada do continente africano em embarcações do tráfico negreiro para serem escravizadas nas Américas por três séculos. Em parte como mercadorias a serem revendidas e em parte como motores do próprio tráfico - tanto por remarem forçadamente os barcos como também pelo próprio tráfico ter, em determinado momento, gerado mais riqueza do que os lucros produtivos escravistas, como demonstra Clóvis Moura (1988). Após embates, conflitos e mudanças de rotas, no século XIX o tráfico é proibido e seu ciclo econômico encerrado. Seus excedentes, porém, foram investidos na logística de mercadorias e também na infraestrutura de circulação nacional, inclusive as primeiras estruturas de Transporte Coletivo com propulsão motora no país - principalmente bondes elétricos e trens. O negro, no Brasil, simultaneamente constrói a estrutura de circulação e é transportado como mercadoria pelo interior do país constituindo novamente a duplicidade de trabalhador e mercadoria transportada. Detalhe notar que antes deste processo os primeiros veículos de Transporte do país, não motorizados, são caracterizados por negros escravizados e cavalos carregando seus senhores - a serpentina, a sege, a rede, a cadeirinha, a cangalha, a carreta, liteira.

No Brasil os nascentes veículos de propulsão motora ou animal coletivos - o bonde, a gôndola, o trem, os ômnibus - foram construídos pela mão de obra negra tanto na infraestrutura quanto na operação. Sua constituição se realiza no período de forte tensão racial no desenho urbano: progressivamente no século XIX e começo do século XX havia muitos negros libertos, capoeiras,

escravizados/as de ganho (antes da abolição) e ex-escravizados/as (no pós abolição) habitando a cidade, tanto nas margens citadinas quanto em seu centro. Tratava-se definitivamente de Cidades Negras³, com presença significativa a determinante de negros nativos e africanos definindo espaços, rotas e traçado urbano. O nascente Transporte Coletivo vai compondo o desenho da cidade e ampliando seu fluxo, aumentando a chance de circulação de negros na composição do espaço. Esta tensão apresentava-se nos aspectos cotidianos e assumia contornos mais drásticos em suas crises. O episódio da rebelião por um aumento de tarifas do Transporte Coletivo na então capital do país dá esta dimensão: Ana Flávia Magalhães Pinto (2018) apresenta tensão racial presente na Revolta do Vintém em 1880 no Rio de Janeiro como reveladora da relação entre racismo e Transporte naquele período. Ainda que o povo negro não fosse necessariamente maioria nas viagens do Transporte Coletivo, tem significativa participação nas manifestações seja pela agitação de negros abolicionistas - José do Patrocínio e Ferreira de Menezes - seja pela presença massiva nas mobilizações de rua. O impacto daquele aumento era certamente maior à população negra pois continha sua já parca circulação. Outro aspecto deste episódio é que, pelo desenho institucional do período, negros tinham pouco ou nenhum espaço institucional de intervenção na política, sendo comum a associação negra a diferentes revoltas acabar por imprimir-lhe um caráter racial (Moura, 1988). O impacto da Revolta do Vintém sobre a sociedade foi relevante na a fragilização do regime imperial, da escravidão e emergência da república.

Na transição dos séculos XIX-XX - do Império para a República e da escravidão para o trabalho assalariado - há toda uma reconfiguração racista das instituições brasileiras. O impasse da habitação negra nos centros urbanos foi atacado pela branquitude com as tecnologias de higienização dos centros. Lima Barreto é boa memória em conto, crônica e romance ambientando a crítica de eventos como reforma sanitária, higienismo desenvolvendo-se na Eugenia⁴. A Mobilidade Racista enreda o Transporte e o urbanismo da Primeira República no Brasil. O período subsequente do desenvolvimentismo varguista promove um tipo de Transporte de massas próprio para levar trabalhadores/as à fábrica num processo de circulação com diferenciação progressiva do Transporte Coletivo frente ao Transporte individual como forma de distinção racial e de classe. Carros circulam nos centros e ônibus acessam, por estradas, áreas que antes não eram possíveis pelos trilhos. Este é o período em que o veículo motorizado a gasolina e diesel substitui os bondes elétricos e trens como principal forma de transporte, realizando mais uma ampliação do desenho urbano e das rotas negras

3 Araújo et al. *Cidades Negras: Africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*, 2ª Ed, São Paulo: Ed, Alameda, 2006.

4 Uma filosofia de pureza racial com grande influência sobre médicos, engenheiros, urbanistas, educadores, jornalistas e elite intelectual brasileira

na cidade. Simultânea e contraditoriamente a presença e ausência do negro define a formatação do Transporte Coletivo.

A população negra tem simultâneos processos de localização espacial pautada pela diferenciação territorial e pela forma de mobilidade do centro, dos quais podemos nos basear em alguns modelos: o sistema Casa Grande e Senzala, marcado pelo distanciamento e bloqueio de acessos; o sistema Quilombo versus Engenho/cidade, caracterizado pelo medo, ódio destes em relação àqueles e pela fuga, camuflagem, ataque, saque daqueles em relação a estes (Moura;1988 & Nascimento;1980). A higienização e eugenia como parte do processo de expulsão da população negra dos centros urbanos rumo às periferias e favelas, constituindo um Lugar de Negro (Gonzalez et. al, 1982). A periferização tem efeito centrífugo sobre o desenho urbano, como processo de atração forçada do povo negro do campo e das cidades pequenas à periferia e espaços ilegais das grandes cidades. Esta dinâmica fez da luta pela legalização destes espaços um vetor constante de expansão urbana e especulação imobiliária (Santos; 1990).

O povo negro desenvolveu uma mobilidade própria para relacionar-se com o sistema racista e sobreviver às formas coloniais de determinação sua circulação. O conflito racial na mobilidade pode ser descrito entre as distintas formas de movimentação do povo negro frente o esforço colonial em controlar a localização e circulação negra no espaço.

PARTE UM
Mobilidade Racista

Capítulo 1 - Observação sincrônica sobre as diferenças raciais na mobilidade

Existem várias obras abordando o assunto da mobilidade e racismo, como aquela de Raquel Batista, que ilustra matéria da série do projeto antirracista do Rioonwatch “*Enraizando o Antirracismo nas Favelas*”. Nela, pessoas negras dentro de um trem têm suas mãos algemadas às barras superiores de apoio, fazendo alusão às pessoas negras escravizadas algemadas aos navios negreiros.



Figura 1: Todo Trem da SuperVia Tem um Pouco de Navio Negreiro Arte original por Raquel Batista - <https://rioonwatch.org.br/?p=53323>

1.1 - Apresentação

O interesse deste capítulo é observar de forma sistemática dados vinculados aos diferentes aspectos da Mobilidade Urbana que apontem para a desigualdade racial no setor. Aqui serão analisadas produções dos últimos dez anos que demonstrem problemas da circulação urbana relacionados especificamente com a população negra. O objetivo é realizar uma observação de caráter sincrônico sobre o racismo na mobilidade. Uma observação consistente sobre como o racismo faz parte constitutiva da Mobilidade Urbana nacional, de tal forma que é difícil entender os problemas atuais e históricos do setor sem utilizar esse enfoque de questionamento.

Atualmente há falta de dados sobre Mobilidade Urbana, especialmente, no que diz respeito ao seu caráter racista⁵. A inexistência de um conjunto de dados formulados sobre o tema que possa ser analisado de maneira constante, em análise temporal sincrônica e diacrônica que permita comparar e compreender diferenças regionais e intranacionais, faz com que toda análise sobre a Mobilidade Urbana e racismo passe, em alguma medida, por uma necessária inferência em relação aos dados⁶. Neste sentido, o propósito deste momento da tese é o de estimular uma análise sistemática dos dados de mobilidade vinculados à raça.

Em que pese o estado de coisas, não será realizada, ainda, a proposição de mecanismo nacional de monitoramento do racismo na mobilidade. Isso porque tal mecanismo exigiria a elaboração de metodologias e estratégias para coleta e tratamento de dados nacionais que trouxessem em sua origem o recorte de raça, o que não é objeto deste trabalho no momento. Outro motivo tem a ver com o propósito deste capítulo, que busca apresentar algo mais panorâmico e de levantamento de dados gerais sobre o tema. Serão utilizados dados de distintas fontes, metodologias, formatos e públicos.

O interesse é observar a Mobilidade Urbana, em suas próprias dinâmicas, só que com recorte racial. Para tanto foram feitos três movimentos analíticos que podem sustentar tal empreitada: em um primeiro momento, a definição de quais aspectos serão considerados para uma análise ampla e consistente da Mobilidade Urbana; em um segundo momento observa-se, por meio de levantamento de dados sobre estes elementos levantados, a incidência ou não de diferenciação racial, buscando construir, assim, um raciocínio sistemático; por fim, um balanço destes dados com base em metodologias analíticas da qualidade do Transporte Coletivo, na intenção de responder à questão da existência ou não de diferenciação racial no conjunto da Mobilidade Urbana.

1.2 - Aspectos Metodológicos Da Análise Do Racismo E Transporte Coletivo

Começo o debate metodológico pedindo a licença para apresentar o tema a partir de minha trajetória acadêmica, um caminho que se vincula aos dois temas da tese⁷. Passei a pesquisar o transporte, a mobilidade e as relações raciais ainda no começo de minha graduação em antropologia. Em parte, interessado em apreender metodologias de pesquisa relacionadas a temas

⁵ Esta irregularidade na produção de dados revela algo sobre os valores que conformam as instituições do Estado. Esta irregularidade é também por si só um dado de pesquisa, na medida em que permite retomar teses fundantes do debate sobre relações raciais no Brasil, como a de Abdias do Nascimento e Clóvis Moura sobre a impossibilidade - articulada pelo mito da democracia racial - de falar sobre raça como um dos mecanismos operadores do genocídio antinegro. Essa reflexão sobre silêncios ganha novos contornos em pesquisas mais atuais, como a de Grinberg, Mattos e Fischer (2018), articulando silêncio racial, direito e o que chamam de impacto diferencial.

⁶ Um conjunto de Reflexões sobre a falta de dados neste setor foi apresentada em 2020 em matéria do ITDP - "Como a falta de dados sobre mobilidade reforça o racismo estrutural" <https://itdpbrasil.org/como-a-falta-de-dados-sobre-mobilidade-reforca-o-racismo-estrutural/>

⁷ Acerca desta opção recomenda-se ler trecho da nota metodológica desta tese sobre abordagem em primeira pessoa.

que já me eram caros. Ao mesmo tempo, instigado pela falta de análises que pudessem ser elaboradas de maneira acertada sobre as mencionadas temáticas, contribuindo assim com um melhor diagnóstico e apresentação de soluções para o setor.

É importante destacar que dentre as formulações do Movimento Negro, há um amplo e sistemático conjunto de ferramentas analíticas produzidas no último século e meio para aferir as formas pelas quais as desigualdades raciais se manifestarem. Um profundo debate epistemológico foi realizado, em especial a partir da segunda metade do século XX (Ramos, 1995; Gomes 2010; Theodoro 2022) , de modo que as análises das desigualdades raciais estão inseridas nos principais institutos de pesquisa do país e em seus principais instrumentos. Há uma metodologia e debate sistematizado sobre o tema no IBGE (2013) consolidando o campo de análise.

Há falta de dados sobre relações raciais e Transporte Coletivo (NUNES; SILVA, 2020)⁸. Igualmente, no campo da mobilidade, há um conjunto relativamente recente de mecanismos sociais de análise do tema – por exemplo, somente no ano de 2015 o Transporte Coletivo foi reconhecido constitucionalmente como direito social. Isso é fruto de um processo no qual paulatinamente o tema social foi inserido, mesmo sem ampla prioridade, nas pesquisas sobre Transporte Coletivo. Neste sentido, minha trajetória de análise social do tema perpassa um histórico de pesquisa de uma organização da qual faço parte e que teve relação política e acadêmica com a constituição deste campo.

O Movimento Passe Livre produziu, em 2007, uma oficina para apreensão popular do funcionamento do Transporte Coletivo. É uma oficina chamada “Elementos Essenciais do Transporte Coletivo Urbano Capitalista”⁹. Ela foi elaborada a partir de leituras coletivas sobre o funcionamento do Transporte Coletivo e buscava popularizar, com rigor, ferramentas de leitura do funcionamento do transporte. A oficina se baseava basicamente em compreender o que são os Elementos Essenciais do Transporte Coletivo (ou seja, aqueles sem os quais o Transporte não funciona); elencar quais são esses elementos essenciais (a partir de uma lista prévia elaborada e analisada constantemente pelos facilitadores das oficinas); elaborar um fluxograma com estes elementos, compreendendo como um elemento influencia ou não no outro; analisar o funcionamento geral do sistema. Ela foi elaborada com base em bibliografia extensa (Cruz 1998; Gomide 1993; NTU 2002; Lima 1991;1992), a partir da qual os formuladores da oficina chegaram a

8 "Ainda que a segregação racial nos espaços urbanos ganhasse evidência na literatura brasileira nas últimas décadas, o debate não atingiu com a mesma força o campo da Mobilidade Urbana. Ainda são ínfimos, por exemplo, os levantamentos de dados sobre Mobilidade Urbana que consideram cor/raça como uma de suas variáveis. Apesar disso, é possível encontrar algumas pesquisas que discutem a questão racial a partir de análise de dinâmicas locais (Vargas, 2005; França, 2010; Santarém, 2014). Assim sendo, propomos a reflexão sobre como a desigualdade racial pode ser expressa a partir dos indicadores de desigualdade socioespacial das cidades."

9 O manual da Oficina segue em anexo

um conjunto de elementos essenciais do Transporte Coletivo, que são: a) Trabalhadores; b) Veículos; c) Empresários de transporte; d) Poder Público; e) Usuários; f) Tarifa; g) Custos de manutenção (peças, mão-de-obra etc.); h) Infraestrutura Urbana; i) Gestão j) Impostos; k) Combustível; l) Infraestrutura da empresa.

Aprendi a realizar esta oficina lendo seu manual e sua bibliografia em 2007. Desde então, mantendo razoavelmente sua metodologia, apliquei a oficina em quase uma centena de ocasiões. Para manter atualizações acerca dos elementos essenciais e possuímos as ferramentas necessárias para realizar a mesma, mantivemos sempre presentes o acompanhamento sobre como estavam se comportando os Elementos Essenciais do Transporte Coletivo em variadas cidades, trocando regularmente informações sobre estes aspectos. Esta foi minha primeira escola de monitoramento constante e sistemático do Transporte Coletivo, à qual mantenho relação próxima até os dias de hoje e por isso acho relevante trazê-la para a montagem deste modelo de análise.

Esta oficina possui uma formulação ancorada na economia política, baseada nos conflitos de interesse econômico em relação ao transporte. Ao observar constantemente estes elementos, coletando notícias, análises e dados sobre o assunto, percebi que alguns deles têm comportamentos diferenciados em relação à população negra. Passei a analisar, então, dados que indicavam diferenças entre trabalhadores negros e brancos; composição racial de empresários de transporte; disputas e hegemonias entre gestores públicos acerca das relações raciais; uma diversidade de usuários e usuárias de Transporte Coletivo que se unem e se diferenciam a partir de diferentes aparências, localidades e ancestralidades. Compreendi então que haveria a necessidade de análise das relações raciais vinculadas à Mobilidade Urbana e seus agentes.

Há que se observar, porém, que esta análise é centrada no debate acerca do Transporte Coletivo e, por isso, não aborda outros aspectos muito relevantes da Mobilidade Urbana. Em especial, ela não aborda um conjunto de outras pessoas que se movimentam pela cidade por meio de outros veículos. Neste sentido, buscou-se uma análise da mobilidade a partir de seus diferentes modais - que também podem ser definidos como os tipos de transporte. Atualmente, dividem-se em: aeroviário, dutoviário, ferroviário, hidroviário e rodoviário¹⁰. Para efeitos da Mobilidade Urbana, os Modais utilizados em larga escala são o rodoviário e ferroviário. Eles compreendem principalmente Ônibus, Vans, Trens, Metrô's BRT's, VLT's (Transporte Coletivo), Carros e Motos (Transporte individual motorizado), Bicicletas e Andar a pé (mobilidade ativa)¹¹.

10 O que são modais de transporte? <https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/o-que-sao-modais-de-transporte/>

11 Saiba: Afinal, o que é mobilidade ativa? <https://www.mobilize.org.br/noticias/13364/saiba-afinal-o-que-e-mobilidade-ativa.html>

Do ponto de vista econômico, a dimensão do financiamento da Mobilidade Urbana merece algum aprofundamento. Tanto acerca das formas como o orçamento público (municipal, distrital, estadual e federal) é empregado no Transporte atualmente, como também a maneira de seu funcionamento na economia urbana. Primeiramente, a Mobilidade utiliza, no Transporte Coletivo recursos municipais, distritais, estaduais e federais para a infraestrutura e aquisição de veículos; recursos municipais para manutenção e operação (Carvalho, 2013). Estes recursos vêm principalmente dos impostos e da tarifa. O Transporte individual motorizado utiliza ferramentas orçamentárias federais, estaduais, distritais e municipais para organização do parque produtivo e venda de veículos, assim como para infraestrutura. O Transporte por mobilidade ativa possui poucos recursos, a maior parte municipais para parcas e poucas infraestruturas, em montante muito menor que os outros modais (Carvalho, 2021). O financiamento do Transporte por meio das tarifas e impostos tem distintos impactos em diferentes setores da sociedade (Gregori et al. 2020).

Por fim, a Mobilidade Urbana acontece dentro de cidades que possuem suas diferentes histórias, idades, formatos, vias, modais e caminhos. Para a análise geral da mobilidade cabe uma compreensão de suas dimensões específicas, às quais podem ser aproximadas e classificadas, assim como uma natureza geral das formas urbanas. Compreende-se que estas formas devem ser analisadas à luz dos conflitos sociais presentes no conjunto de nossas sociedades. Estes conflitos possuem suas dimensões regionais, nacionais e internacionais que estão entrelaçadas.

A partir destas reflexões foi constituído, para fins deste texto, um método de análise da Mobilidade com base nos seus (a) atores; (b) a economia; (c) o urbanismo (d) os modais de circulação. Busca-se, a partir disso, um entrecruzamento de dados referentes a estes elementos que apresentem elementos de diferenciação racial. Assim será possível analisar como o fator racial aparece em cada um desses elementos.

Atores (da mobilidade) são os agentes sociais vinculados ao Transporte Coletivo. Ou seja, Usuários/as (de Transporte Coletivo ou individual), Trabalhadores/as do Serviço (cobradores, motoristas ou corpo técnico dos diferentes modais); Empresários de Transporte (Transporte Coletivo ou demais serviços de mobilidade; Gestores Públicos (Prefeitos, Parlamentares, Governadores, Presidentes); Técnicos (setor de trabalhadores intelectuais formuladores de dados).

A Economia (da mobilidade) diz respeito aos mecanismos de financiamento da mobilidade a partir a uma análise política dos mesmos. Observa-se a relação destes elementos com as tarifas, impostos, receitas nacionais e internacionais além dos processos produtivos relacionados.

O Urbanismo (da mobilidade) é entendido aqui como as políticas urbanas que dão corpo ao espaço onde a mobilidade acontece. Trata-se da forma como a cidade foi construída e reformada, da disposição da infraestrutura de Transporte e do exercício das linhas e trajetos para a circulação.

Os Modais de Circulação (da mobilidade) são os diferentes tipos de veículos nos quais se realiza a mobilidade no país. Utiliza-se para análise da Mobilidade Urbana somente os modais terrestres, ou seja, rodoviários e ferroviários. Compreende-se os modais de Mobilidade Ativa e também os de Transporte Motorizado ou a Tração Animal.

Este modelo tem o propósito de, com base na literatura consolidada acerca da Mobilidade Urbana, realizar uma observação do momento atual da mobilidade e aferir qual diferenciação racial há no setor. O levantamento de dados foi feito a partir de pesquisas já realizadas sobre mobilidade com enfoque racial e sobre dados relativos às categorias elencadas para a mobilidade. São dados diversos com relativa heterogeneidade de formatos, composições, abrangências e públicos. A análise dos mesmos acontece desta forma, em conjunto, sem ignorar que: simultaneamente são dados com especificidades que não podem ser generalizados a priori mas que, pela ausência de dados nacionais abrangentes sobre o assunto, torna-se necessário fazer uma soma de avaliações para analisar a forma da diferenciação racial no transporte.

Todos estes dados diversos, porém, conforme se observará, apontam na direção de que há desigualdade racial na mobilidade em aspectos regionais e em balanço nacional. A heterogeneidade dos dados é denúncia da inexistência de dados nacionais sobre desigualdades raciais na mobilidade e, em parte, reconhecimento de que a ausência destes dados não impede a produção de conhecimento sobre o tema, ainda que de forma fragmentada.

Resumo do Modelo Analítico

Categoria	Objetos	Mecanismos	Processo Envolvidos
Atores			
Economia			
Urbanismo			
Modais			

1.3 - Dados De Mobilidade E Racismo

Segue agora uma observação de dados sobre Mobilidade e Racismo classificados em torno das quatro categorias que anteriormente elencadas (Agentes, Economia, Urbanismo, Modais). Levanta-se um conjunto de dados classificados nestas categorias porém sabendo que a dinamicidade é maior e que uma está entrecruzada com a outra. Trata-se de uma amostragem para observação.

1.3.1 - Agentes

1.3.1.1- Usuários/as

A população negra é maioria entre quem utiliza o Transporte Coletivo. Apesar de não haver um censo nacional que aponte neste sentido, pode-se aproximar deste dado por meio de pesquisas municipais e estaduais – das quais algumas serão demonstradas abaixo.

Por exemplo, na pesquisa “Transporte para Todas: gênero e raça na Mobilidade Urbana”¹² feita em parceria pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP – com o Centro de Estudos das Relações de Trabalho e Desigualdades (Ceert) - percebe-se que, proporcionalmente, as mulheres e homens negros usam mais o Transporte Coletivo do que a população branca. Mulheres negras experimentam situações específicas de opressão no Transporte que apontam a combinação de racismo e machismo na cidade.

	RMSP				MUNICÍPIO DE SÃO PAULO			
	MULHERES		HOMENS		MULHERES		HOMENS	
	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo	Pop.	Transporte coletivo
Geral	49%	62%	51%	38%	50%	61%	50%	39%
Branças	58%	52%	56%	50%	59%	53%	56%	51%
Negras	38%	45%	40%	47%	36%	43%	38%	46%

Figura 2: Uso do Transporte Coletivo por Gênero e Raça - Pesquisa ITDP

No Distrito Federal, de acordo com a pesquisa "COMO ANDA BRASÍLIA: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021"¹³ realizada pelo

12 Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/04/Transporte-para-Todas-_-Relatorio-final-do-diagnostico.pdf

13 DF – IPE-DF, 2021 – Pesquisa Origem Destino. Disponível em: <https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/Relatorio-COMO-ANDA-BRASILIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domicilios-PDAD-2021.pdf>

Tabela 1 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por cor/raça

Modo de deslocamento para o trabalho	Negros	Não negros
Ônibus	37,8%	26,9%
Automóvel	41,8%	57,7%
Transporte privado	1,6%	1,4%
Metrô	2,5%	2,5%
Motocicleta	4,0%	2,7%
Bicicleta	1,7%	0,9%
A pé	10,5%	7,9%

Fonte: PDAD (2021)

Elaboração DEPAT/IPEDF Codeplan.

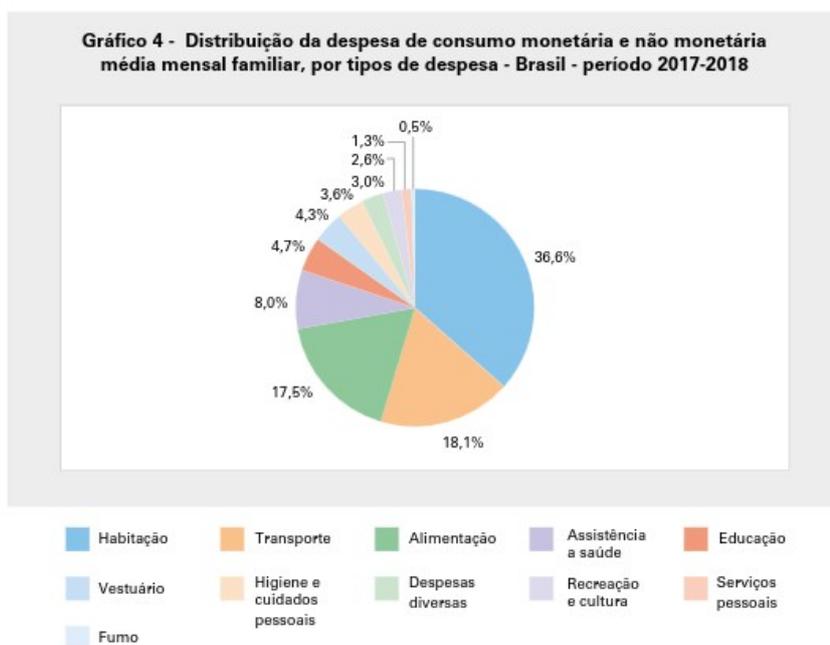
Nota: A cor/raça não negra é composta de brancos, amarelos e indígenas.

Figura 3: Texto 1: Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por cor/raça (Pesquisa PDAD) Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal – IPE-DF – a população negra é maioria entre quem usa ônibus, motocicleta, bicicleta e anda a pé; é de igual proporção e maior número entre quem anda de metrô, pequena minoria entre quem usa Transporte privado e minoria entre quem anda de carro.

Apesar de não haver dados nacionais específicos acerca da cor dos usuários de Transporte Coletivo em todo o Brasil, uma pista definitiva pode ser apontada a partir da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF), que analisa o perfil das despesas das famílias brasileiras (IBGE, 2017). Ela aponta que, em uma média nacional, Transporte é o segundo maior item de gasto, correspondente a 18,1% de despesa de consumo.

Esta pesquisa aponta, ainda, uma desigualdade racial sobre a forma de gasto com transporte. Uma análise dos dados demonstra que a despesa média per capita das famílias com Transporte foi de R\$ 85,44, sendo 71% com transporte particular, táxi, aplicativos e 20,6% com Transportes Coletivos. Porém as diferenças raciais aparecem quando observados os dados de contribuição racial para cada setor. Nas famílias chefiadas por pessoas negras, o Transporte Coletivo consome R\$ 10,30. Para famílias chefiadas por pessoas brancas o montante é menor, R\$ 7,01. O inverso acontece nos gastos com Transporte por táxi e aplicativos, com a contribuição de brancos sendo de 57,9% contra 40,1% da população de negra.

Ou seja, isso indica que nacionalmente a população negra utiliza mais o Transporte Coletivo que a população branca.



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018.

Figura 4: Segundo estudo do IBGE o transporte é o segundo maior custo familiar. IBGE POF - 2017-2018

1.3.1.2 -Trabalhadores/as

Os trabalhadores e trabalhadoras do Transporte Coletivo urbano de passageiros têm composição de classe diversa.

O estudo da CNT sobre o perfil dos motoristas de ônibus brasileiros de 2017 demonstra com precisão estes dados. Maioria esmagadora (68,7%) de 30 a 49 anos e do sexo masculino (98,1%); são 57,3% com ensino médio completo e 4,5% com superior completo ou incompleto; 95,2% ganham de R\$ 1k a 3k; 82,3% com renda média de R\$ 1k até R\$ 4k (CNT, 2017).

A partir de classificação do sistema de dados do Guia Brasileiro de Ocupações, por meio do aplicativo Power B.I.¹⁴, realizou-se a apreensão da constituição racial de um conjunto de ramificações dos trabalhadores dos Transportes – Bilheteiro de Transportes ; Cobrador de Transporte Coletivo; Motorista de Ônibus Urbano; Operador de Trem de Metrô; Maquinista de Trem; Maquinista de Trem Metropolitano.

14 Disponível em <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMDNkY2QyMWQ0tNGEzZS00OGZjLTkyN2YtNjEzZjE3NTgxMzUyIiwidCI6IjNIYzkyOTY5LTZhNTEtNGYxOC04YWV5LWV5OThmYmFmYTk3OCJ9>

● Indígena ● Branca ● Preta ● Amarela ● Parda

Figura 5: Classificação racial das figuras geradas no app Power B.I.

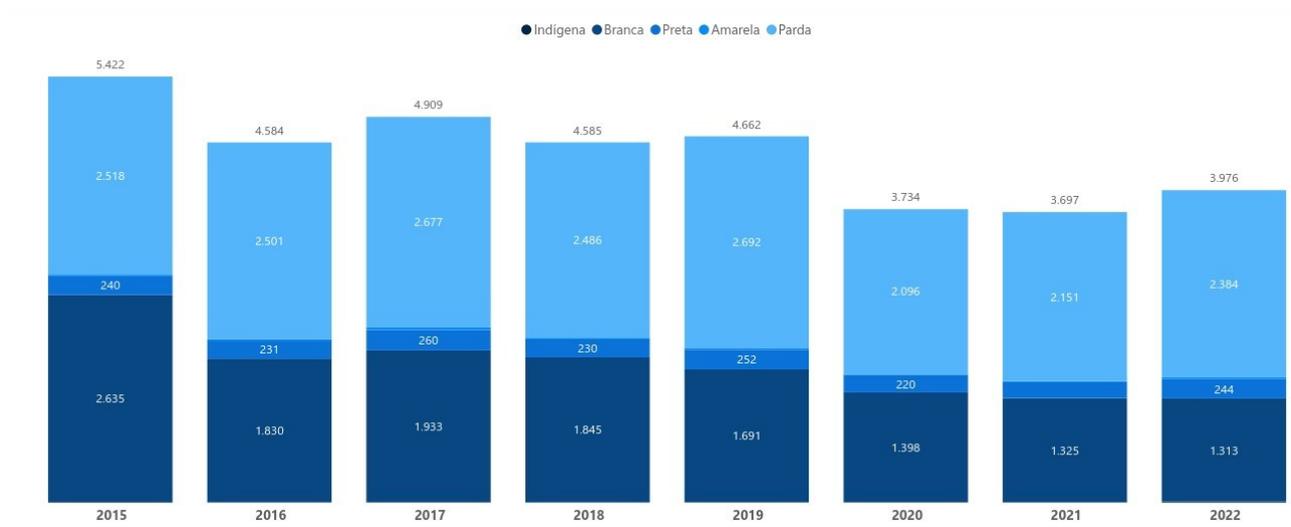


Figura 6: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 421110 - Bilheteiro de Transportes – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

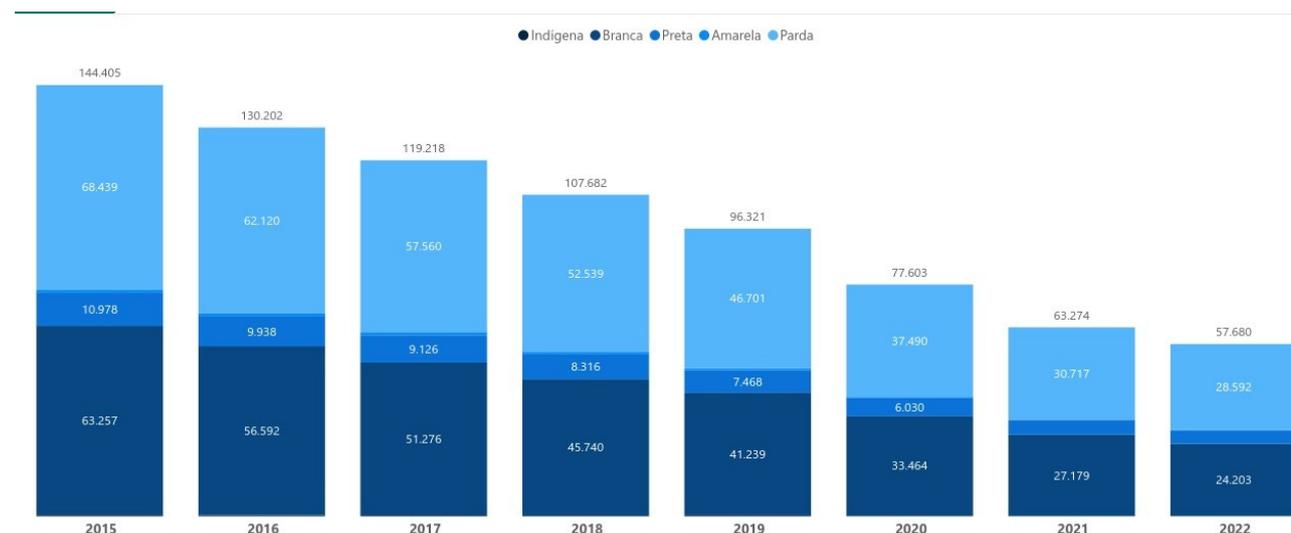


Figura 7: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 511215 - Cobrador de Transporte Coletivo – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

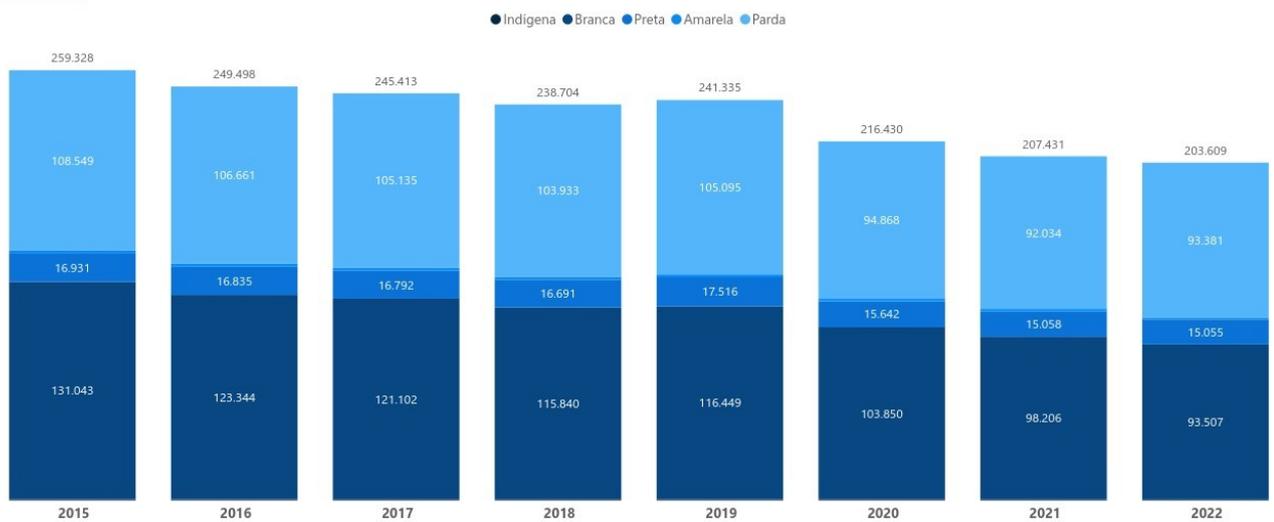


Figura 8: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782410 - Motorista de ônibus Urbano – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

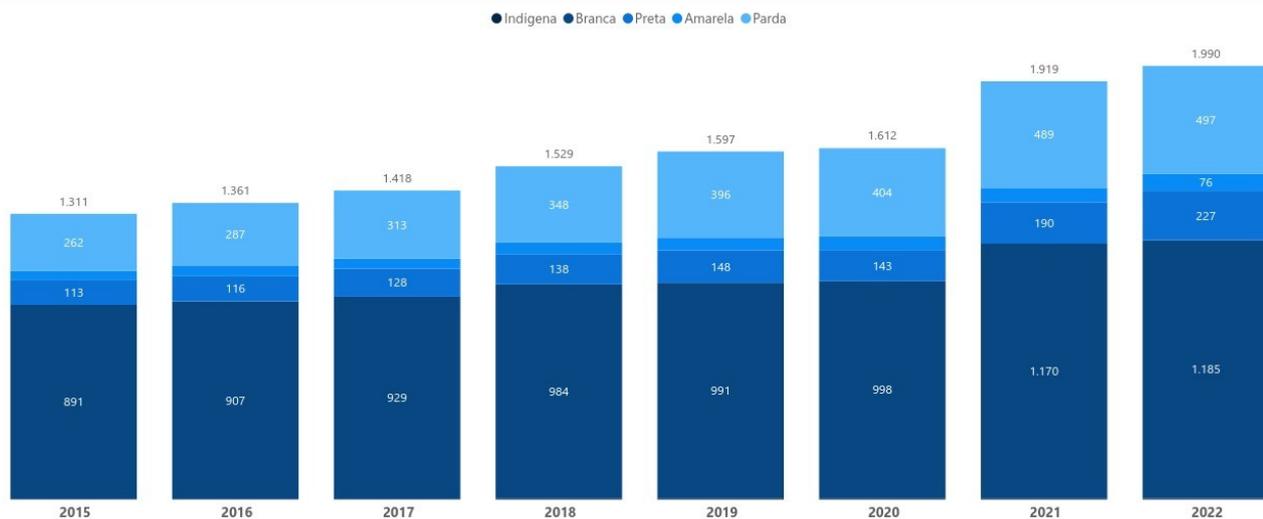


Figura 9: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782605 - Operador de Trem de Metrô – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

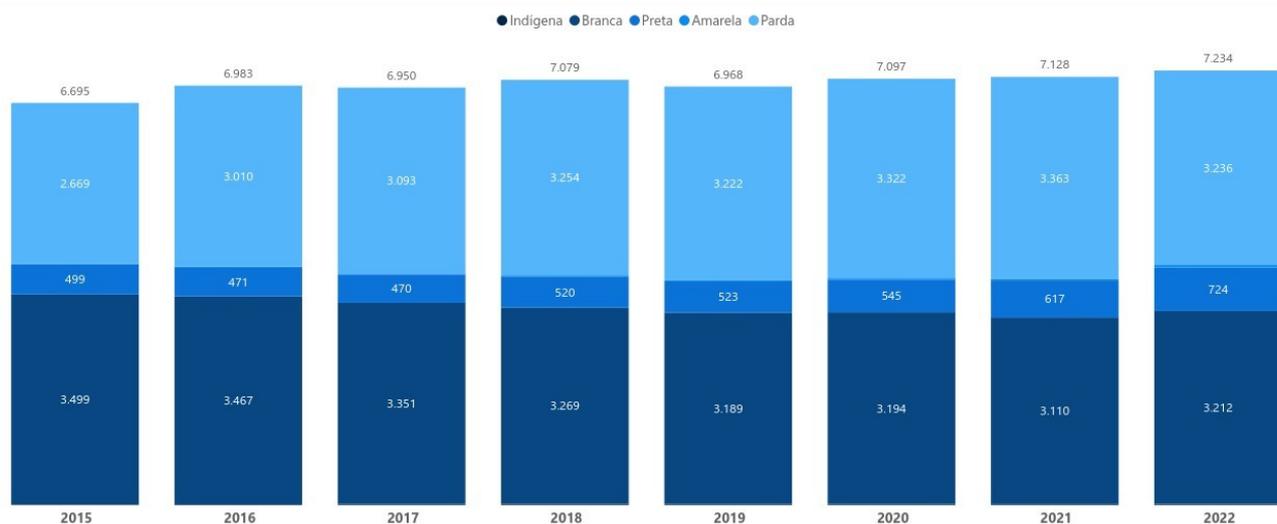


Figura 10: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782610 - Maquinista de Trem – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

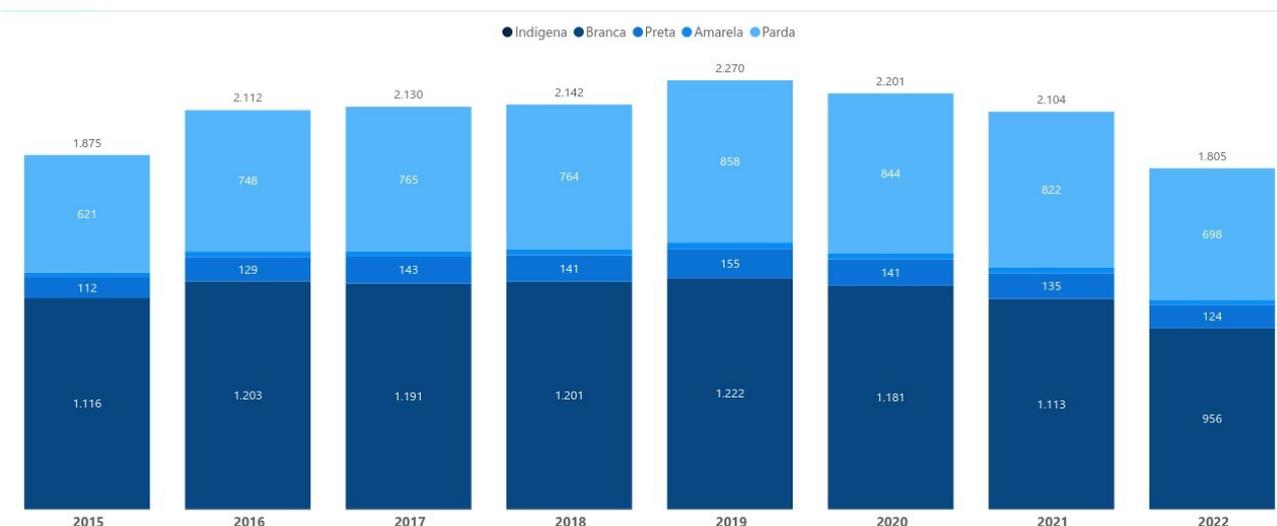


Figura 11: Distribuição Racial dos Trabalhadores do Transporte. 782615 - Maquinista de Trem Metropolitano – Fonte: Guia Brasileiro de Ocupações - Software Power B.I. (elaboração própria, 2024)

Sabe-se também que os trabalhadores de aplicativo são majoritariamente negros (CEBRAP, 2023). A sua composição de classe é em parte semelhante à dos motoristas de ônibus: predominantemente homens entre 20 e 50 anos – sendo entregadores mais jovens que motoristas. Maioria com ensino médio completo. É possível supor, a partir daí, que se trata de uma categoria majoritariamente negra.

Segundo pesquisa "Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos" realizada pelo CEBRAP e Amorbitec, 68%

dos entregadores e 62% dos motoristas se declara negro. Enquanto 29% de entregadores e 35% de motoristas se declaram brancos.

Gráfico 3 Raça e cor dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos

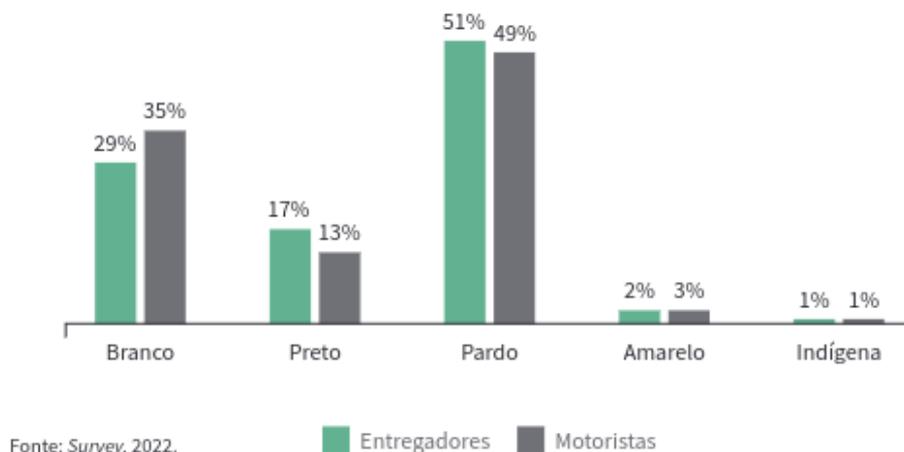


Figura 12: Raça e cor de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos. Fonte Cebrap e Amorbitec

A composição racial dos trabalhadores do Transporte é diversa, normalmente com metade dos trabalhadores pertencentes ao grupo branco e outra metade pertencente ao grupo negro (pretos e pardos). Há que se observar que nas profissões de menor salário da categoria a tendência é de que negros/as sejam maioria e nas profissões de maiores salários, brancos sejam maioria.

1.3.1.3 -Racismo No Transporte Coletivo

A experiência de circular pela cidade é, em parte a experiência da arte do encontro. Porém em uma sociedade violenta, desigual e com poderes desproporcionais, é também uma experiência de vulnerabilidade. É no contato com outras pessoas, instituições, monumentos e circularidades que experimentamos opressões, segregações, arbitrariedades¹⁵.

O racismo se manifesta na mobilidade por meio das estruturas sociais compostas e também por meio dos eventos segregadores (Santarém, 2021). Pode-se focar, agora, especificamente nos eventos de racismo explícito, as situações diretas de constrangimento racial. São situações corriqueiras e constantes de constrangimento, importunação em função da diferenciação racial.

15 Cidade é espaço do conflito - <https://jornal.usp.br/atualidades/cidade-e-espaco-do-conflito/>

Pesquisa do Instituto Locomotiva de 2022¹⁶ é ilustrativa sobre esta situação: 33% dos negros entrevistados revelou que circular pelas cidades é um desafio para pessoas negras; 33% dos negros entrevistados responderam que já sofreram racismo no transporte público; 65% dos trabalhadores negros do transporte foram vítimas de preconceito durante o expediente; 72% dos participantes – brancos ou negros – presenciaram uma situação de racismo nos seus deslocamentos.

Matéria da Globo¹⁷ divulgando esta pesquisa traz relatos e depoimentos sobre a situação, alguns dos quais valem ser reproduzidos:

“A gente entra, eles já pegam a bolsa, põem do lado; se está na frente, põe atrás, sabe?”, revela auxiliar de limpeza Jéssica Neri.

“Não quis sentar perto de mim, eu nem ligo para isso. Eu não sou ladrão, não. A senhora está pensando errado”, conta o carroceiro Roberto Abreu.

“O jeito que olha para gente, a gente já sente, né?”, lamenta a copeira Beatriz Fernandes.

“O rapaz chegou com um pacote de bolacha e entregou para outro passageiro negro, acreditando que ele era morador de rua. Por que ele chegou a essa conclusão eu não sei”, relembra o analista de suporte técnico Felipe Mares.

“Eu trabalhava numa lanchonete que tinha uma funcionária que era bem morena. E ela disse que uma vez estava no trem e tinham duas meninas bem branquinhas e aí falou assim para ela: ‘Quer banana?’. E olhando para ela: ‘Quer banana?’”, relata a encarregada de mercado Karina Araújo.

Estes dados se repetem em pesquisa realizada pelo Guia 99¹⁸ para monitorar racismo e discriminações no setor. A pesquisa informa que uma em cada quatro pessoas negras teme sofrer racismo no Transporte Coletivo. Segundo matéria do site “Alma Preta” (2021) ao divulgar a notícia:

“O estudo ouviu 1.308 usuários e motoristas de aplicativos de Transporte de todo o país sobre racismo. Entre os negros, pessoas que se autodeclararam negras ou pardas, 24% disseram que temem ser vítimas de racismo dentro

16 Racismo no Transporte Público: Mobilidade Urbana e preconceito no Brasil. <https://ilocomotiva.com.br/clipping/pesquisa-mostra-que-uma-em-cada-tres-pessoas-negras-ja-sofreu-racismo-no-transporte-publico/>

17 <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2022/03/21/pesquisa-mostra-que-uma-em-cada-tres-pessoas-negras-ja-sofreu-racismo-no-transporte-publico.ghtml>

18 Um em cada quatro negros teme sofrer racismo no transporte: <https://almapreta.com.br/sessao/cotidiano/negros-transporte/>

do Transporte Público. O ônibus, segundo a pesquisa, é o meio de Transporte mais evitado por conta do risco de sofrer racismo (40% dos entrevistados negros afirmaram isso), em segundo lugar ficam as vans (13%), bem próximo do percentual de negros que evitam usar o metrô (10%). (...) O levantamento aponta que quase metade (46%) de todos os respondentes já presenciou um ato de racismo em ônibus, trem, vans e metrô”

Estes dados também são localizados e parciais, mas demonstram que definitivamente o espaço do Transporte Coletivo e da mobilidade, a despeito da presença majoritária de usuários e usuárias das classes de renda mais baixa, é cenário regular de episódios de discriminação racial. Dado que os fenômenos de discriminação são recorrentes neste espaço pode-se compreender que estes episódios constantes constituem parte dos espaços de disciplinamento e diferenciação racial de nossa sociedade. São espaços onde as performances dinâmicas e comportamentos racistas fazem parte da constituição da ordem segregadora¹⁹.

O Transporte Coletivo, justamente pelo seu caráter coletivo, é um espaço onde se aprendem as diferenciações raciais. É local de educação racista da sociedade, veículo de propagação do comportamento diferenciador. Como diz o Movimento Passe Livre (2021) “Transporte é também um local importante de disciplinamento.”

1.3.1.4 - Gestão Do Transporte

O Transporte Coletivo brasileiro foi organizado, fundamentalmente, como um negócio capitalista (Nascimento, 2007). Seja por meio do empreendimento privado ou pelo capital estatal, os proprietários das empresas vinculadas à cadeia produtiva da mobilidade estiveram inseridos dentro da dinâmica de produção econômica capitalista. Da mesma forma que foi realizada aqui uma análise da composição racial dentro dos setores de usuários e usuárias de Transporte (majoritariamente pertencentes às classes de renda mais baixa), pode-se realizar fazer o mesmo com os setores vinculados à propriedade, planejamento e gestão do Transporte Coletivo.

O Transporte Coletivo é dirigido especialmente por três grupos sociais: os empresários de transporte; os gestores públicos locais e/ou federais; e, grosso modo, técnicos, planejadores e servidores vinculados à mobilidade (Nascimento, 2007). Este último setor é aquele que tem menor poder decisório porém tem fundamental influência em justificar, planejar ou organizar tecnicamente decisões. Trabalhadores da operação do Transporte(motoristas, cobradores/as), passageiros/as e

¹⁹ Como ressaltado na introdução desta obra, o racismo opera tanto por meio das instituições como também por meio de relações interpessoais. É um conjunto de regras do contrato racial que operam como dispositivo de racialidade a por meio desta Instituição Social

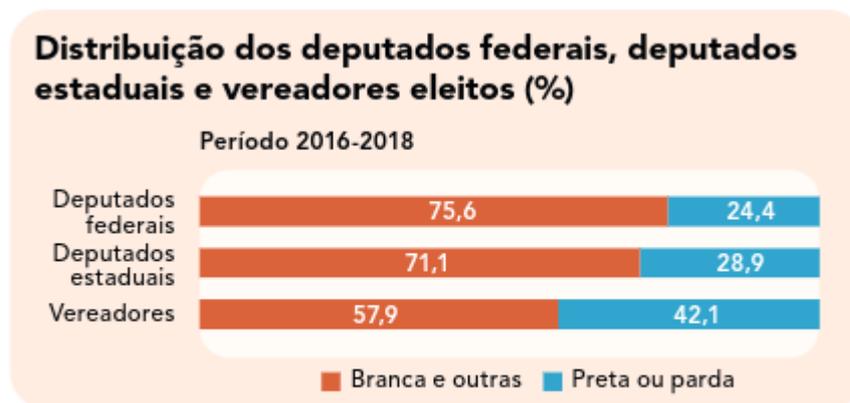
vizinhos/as têm pouco poder de gestão sobre o Transporte Coletivo e a mobilidade na cidade (Caribé, 2019).

Assim sendo é de bom tom observar, com recorte racial, a composição destes setores que dirigem o Transporte Coletivo. Começando pela classe política brasileira, é fato notório que a população negra jamais contou com uma representação ou participação regular nas instituições brasileiras (Sotero, 2015). Seja no executivo, legislativo ou judiciário, a população negra sempre foi sub-representada e deliberadamente excluída.

A título de ilustração, seguem estes dados sobre eleições recentes. Estas, observe-se, estão sob tensão de políticas públicas afirmativas visando ampliar participação negra. A presença de deputadas federais negras, por exemplo, é de aproximadamente um quinto do total de parlamentares eleitos nas últimas três magistraturas.



Figura 13: Deputados eleitos por Raça/Cor - Série 2014 - 2018 - 2022 (Fonte: TSE)



Fonte: BRASIL. Tribunal Superior Eleitoral. *Repositório de dados eleitorais*. Brasília, DF: TSE, [2019]. Disponível em: <http://www.tse.jus.br/eleicoes/estatisticas/repositorio-de-dados-eleitorais-1/repositorio-de-dados-eleitorais>. Acesso em: jul. 2019.

Figura 14: Deputados e vereadores eleitos por raça-cor. Série 2016 - 2018 (TSE)

No executivo a situação mantém a mesma tônica. Nas eleições de 2020, momento em que a participação negra no sistema eletivo atingiu recorde, chegando ao número de 32% dos prefeitos eleitos serem negros – ou seja, a cada 10, 3 são negros²⁰. Dos mais de 5,4 mil prefeitos eleitos, aproximadamente 1,7 mil candidato se declararam pretos ou pardos²¹. De 25 capitais, oito têm candidatos autodeclarados pretos ou pardos²². É razoável compreender que se trata de um momento de relativo avanço, com esforços direcionados para inclusão negra na política formal nacional. Não há, porém, além de esperanças, qualquer garantia que impeça reversões racistas e conservadoras para restringir participação negra na política. E, ao fim, o fato é que a decisão sobre contratações, concessões, aumentos de tarifa e gestão urbana está definida por parlamentares e prefeitos brancos.

Prefeitos brancos e pardos nas capitais



Figura 15: Prefeitos eleitos por raça/cor nas capitais - Série 2016 - 2020 (Fonte: TSE)

20 A cada 10 prefeitos eleitos no 1º turno, apenas 3 são negros: <https://g1.globo.com/politica/eleicoes/2020/eleicao-em-numeros/noticia/2020/11/16/a-cada-10-prefeitos-eleitos-no-1o-turno-apenas-3-sao-negros.ghtm>

21 Brasil tem mais negros eleitos, mas sub-representação permanece <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/11/18/brasil-tem-mais-negros-eleitos-mas-sub-representacao-permanece>

22 De 25 capitais, 8 terão prefeitos autodeclarados negros no comando <https://g1.globo.com/politica/eleicoes/2020/eleicao-em-numeros/noticia/2020/11/30/de-25-capitais-8-terao-prefeitos-negros-no-comando.ghtml>

1.3.1.5 - Empresários

Atualmente empregam-se duas classificações sobre o empresariado. Uma, vinculada à noção produtiva de que se tratam de pessoas que realizam empreendimentos para gerar recursos variados na economia por meio da iniciativa própria, compreende que 51% dos empreendedores e empreendedoras brasileiras são negros/as – ainda que sejam quem mais enfrente dificuldades para gerir seus negócios. Segundo a pesquisa “GEM: Empreendedorismo no Brasil 2023”, divulgada em matéria do Sebrae²³ os empreendedores negros possuem menor nível de escolaridade; menor nível de rendimento mensal; a maior proporção de conta própria (e menor de empregadores); são os que estão há menos tempo na atividade e os que estão menos formalizados; contribuem menos à previdência; são os mais jovens; e têm maior dificuldade de acessar o crédito(Sebrae, 2023).

Esta leitura aproxima, por meio da atividade, empreendedores de rendas e capitais distintos entre si. Pequenos comerciantes são classificados na mesma categoria que grandes proprietários de empresas com centenas de empregados. Porém este gráfico permite apreender a informação de que são homens brancos aqueles e aquelas que majoritariamente possuem mais de onze empregados em suas empresas e, logo, são classificados como grandes empresas.

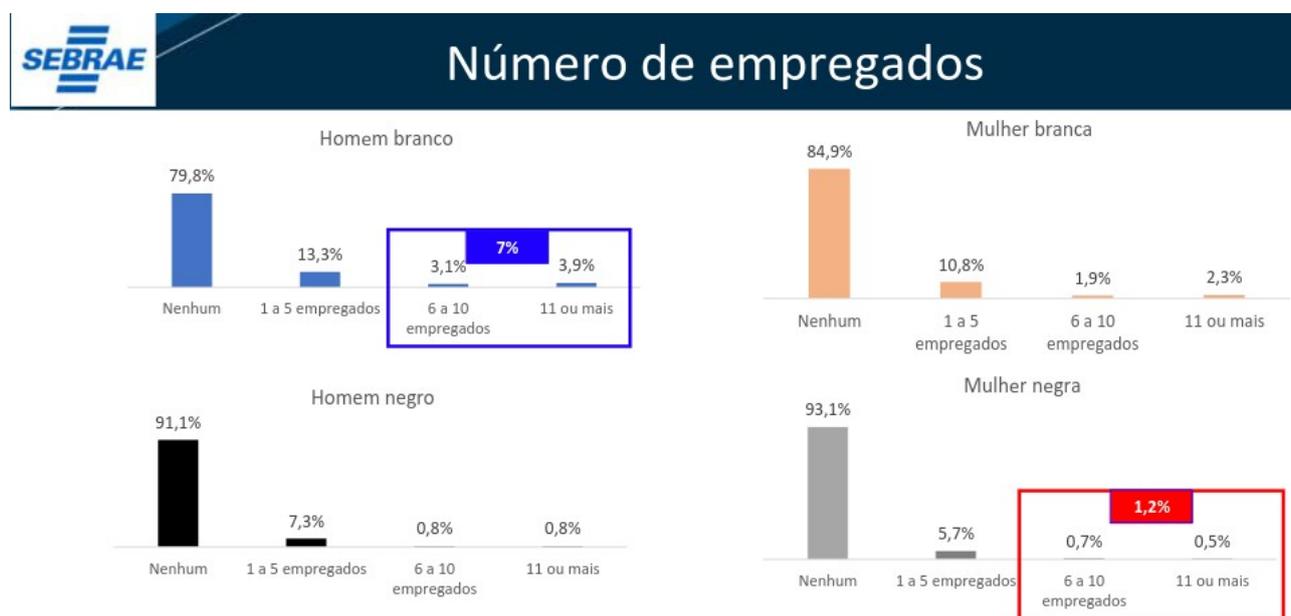


Figura 16: Perfil do empreendedorismo no Brasil por Raça e Gênero. (Sebrae, 2023)

Assim, não é de nenhum estranhamento perceber que a composição racial do empresariado brasileiro, vinculada ao transporte, seja branca. Trata-se de um setor cujos valores necessários para iniciar o negócio são muito altos, dada a necessidade de compra de veículos muito caros, para

²³ O perfil do empreendedorismo por raça/cor e gênero, no Brasil: <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/o-perfil-do-empreendedorismo-por-racacor-e-genero-no-brasil,effabec394316810VgnVCM1000001b00320aRCRD>

operar com muitos funcionários em área de grande relevância na cidade. Os empresários de Transporte Coletivo do Brasil são brancos. Tratam-se da maioria dos proprietários das concessionárias de Transportes obre rodas e trilhos, locatários de veículos de Transporte alternativo e das empresas de Transporte de carga. São maioria também dos diretores de empresas estatais operadoras da mobilidade. São maioria dos proprietários da construção civil, da infraestrutura e do setor automotivo (Bedê et al., 2015).

É possível ter uma dimensão estética desta situação ao observar a composição racial da foto abaixo, com os conselheiros da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos na gestão 2023 – 2025. São todos brancos ou muito brancos.



Figura 17: Conselheiros da NTU eleitos para o mandato 2023-2025. Acessado em: 10/07/2024 - <https://ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=3>

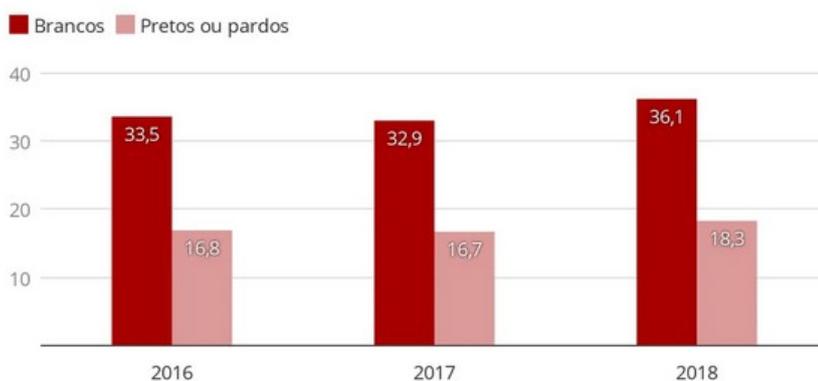
1.3.1.6 - Corpo Técnico

A gestão do Transporte também é realizada por seu corpo técnico. Trata-se de funcionários contratados, concursados, em cargos comissionados, regime de CLT ou consultorias que lidam com os diferentes dados do setor (Nascimento, 2007). Este setor é entremeado também por pesquisadores das universidades, instituições de pesquisa, lobby e debate público sobre o tema. Em suma, é um conjunto de agentes públicos forjados fundamentalmente nas Universidades Públicas e Privadas, Centros de pesquisa empresariais, agências estatais e Fundações de Pesquisa e Ensino. É, fundamentalmente, um setor ligado diretamente à ciência.

O corpo científico Brasileiro é composto majoritariamente por pessoas brancas. As universidades no Brasil desde sua criação até os dias de hoje são espaços de composição racial branca: seja em sua composição discente e docente; seja em sua epistemologia; seja em seu corpo diretor (Silva, 2021). Mesmo que nas últimas décadas tenhamos passado por um significativo processo de ingresso de pessoas negras no ensino superior, a diferença racial em relação a pessoas formadas ainda é gritante, conforme observa-se no gráfico abaixo²⁴.

Jovens de 18 a 24 anos no ensino superior (%)

Compare a evolução das taxas da população que estava cursando ou já tinha terminado a graduação em 2018, por raça/cor



Fonte: IBGE - Síntese de Indicadores Sociais 2019

Figura 18: Jovens de 18 a 24 anos no ensino superior por raça/cor. Fonte IBGE, 2019

Pois além de se formarem, profissionais precisam ingressar em espaços onde suas qualificações sejam válidas. Porém brancos ocupam o dobro de cargos que exigem nível superior em relação a negros²⁵. É o que informa matéria da revista piauí, que analisa dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) demonstrando que, apesar da participação de pessoas negras em cargos de nível superior tenha aumentado nos últimos anos, ela tende a se concentrar nos escalões mais baixos. Isso se repete nos cargos executivos públicos e privados.

24 <https://g1.globo.com/educacao/noticia/2019/11/06/taxa-de-jovens-negros-no-ensino-superior-avanca-mas-ainda-e-metade-da-taxa-dos-brancos.ghtml>

25 Em relação a negros, brancos ocupam o dobro de cargos que exigem nível superior <https://piaui.folha.uol.com.br/em-relacao-negros-brancos-ocupam-o-dobro-de-cargos-que-exigem-nivel-superior/>



EM RELAÇÃO A NEGROS, BRANCOS OCUPAM O DOBRO DE CARGOS QUE EXIGEM NÍVEL SUPERIOR

Em 2020, 65,1% desses postos eram de pessoas brancas, e apenas 27,3% de pessoas negras

 = negros em cargos que exigem nível superior |  = brancos em cargos que exigem nível superior |  = outros



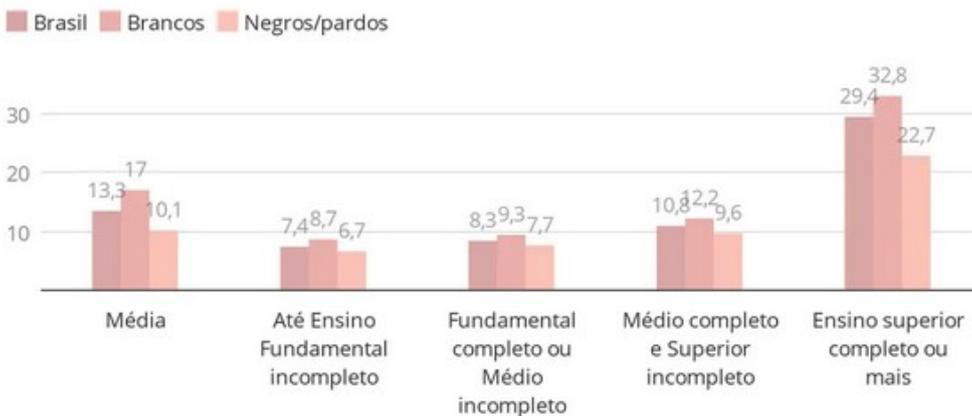
Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

Desenho 1: Ocupação de cargos com nível superior Raça/Cor. Fonte: Ipea, 2020

Além disso, brancos recebem melhores salários²⁶ no mesmo cargo e ocupam mais posições de chefia ou cargos comissionados²⁷.

Rendimento médio por hora de trabalho

Em média, rendimento horário de negros e pardos é 59% do recebido por brancos



Fonte: IBGE

Figura 19: Rendimento por Hora de Trabalho Raça/Cor. (IBGE)

26 Trabalhador branco ganha por hora 68% mais que pretos e pardos, mostra IBGE <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/11/13/trabalhador-negro-ganha-por-hora-59percent-do-rendimento-do-trabalhador-branco-mostra-IBGE.ghtml>

27 Diferença salarial em relação a negros e mulheres persiste por uma década <https://www.insper.edu.br/pt/noticias/2022/11/diferenca-salarial-em-relacao-a-negros-e-mulheres-persiste-por-u>

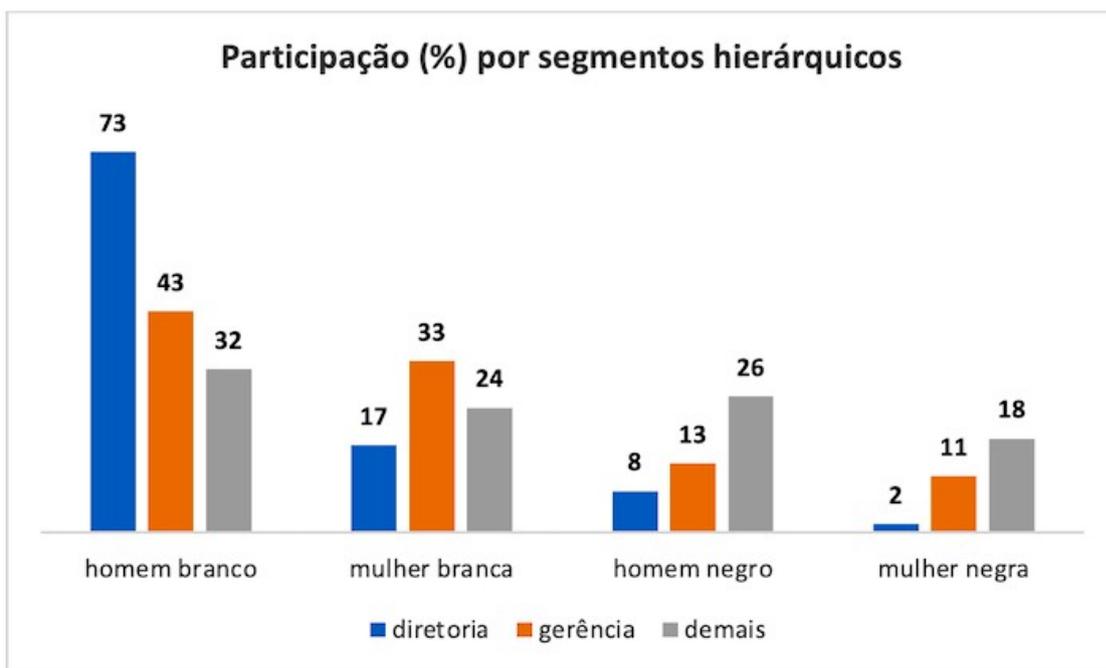


Figura 20: Participação em cargos de chefia por gênero/raça/cor. Fonte: Insper

Vale, por fim, observar como esta distribuição torna-se menos diversa nos cursos da área de tecnologia²⁸, segundo dados do IBGE.

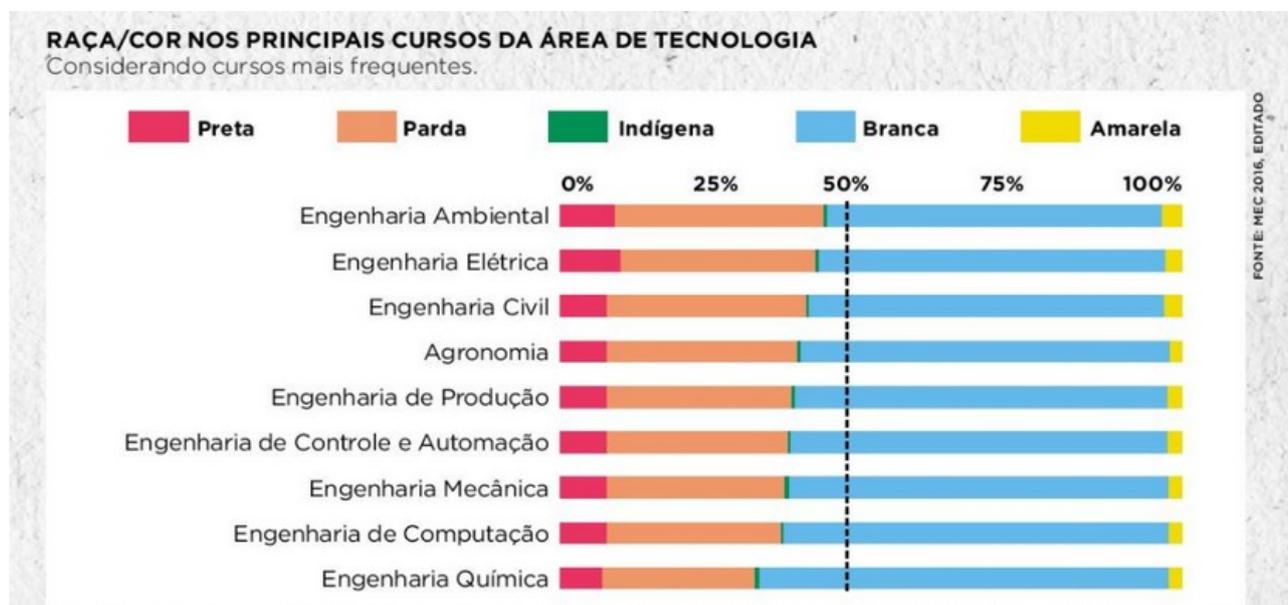


Figura 21: Raça/Cor nas áreas de Engenharia. Fonte (CREA-RS, 2020)

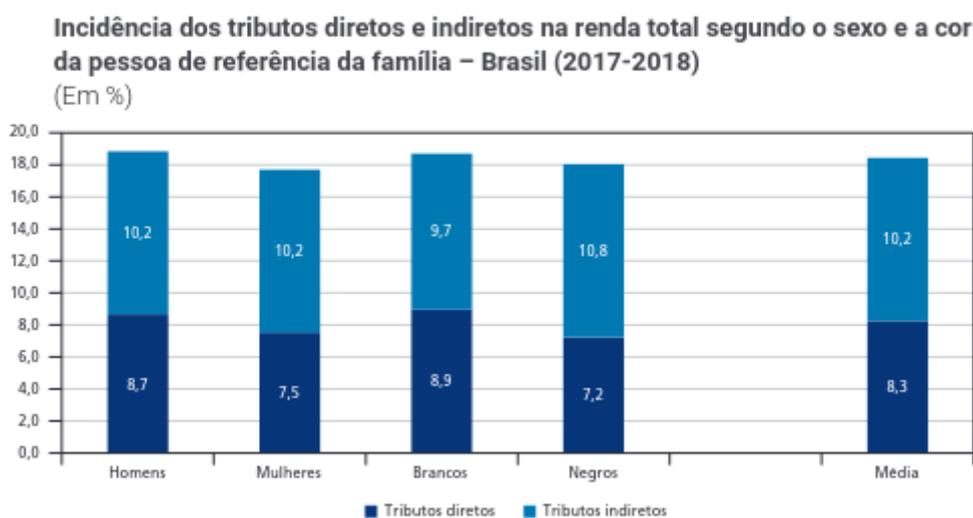
²⁸ Como demonstrado nesta matéria do CREA-RS “Precisamos falar sobre racismo estrutural!”, onde foi montada a partir de dados do mec de 2016 o gráfico disponível na figura 21, sobre Raça/Cor nos principais cursos da área de tecnologia. Disponível em <https://www.crea-rs.org.br/site/index.php?p=ver-noticia&id=6590>

1.3.2 - Economia Da Mobilidade

1.3.2.1 - O Preço Pago Pela Mobilidade

A Mobilidade Urbana, em sua modalidade que diz respeito ao Transporte Coletivo, tem duas fontes de financiamento principais: a Tarifação direta, que é o preço da passagem paga cotidianamente para girar a roleta do Transporte Coletivo; e os Impostos, que são parte dos recursos públicos direcionados à mobilidade. Seja para subsídio às empresas ou para infraestrutura urbana (Carvalho e INESC, 2019). Estas duas formas de financiamento, segundo analisaremos agora, tem determinações e impactos raciais diferenciados (Fischer et al, 2018).

Os impostos brasileiros são cobrados de forma regressiva: os mais ricos pagam proporcionalmente menos e os mais pobres pagam proporcionalmente mais (IPEA, 2024). Os impostos regressivos pesam mais sobre famílias chefiadas por pessoas negras, conforme demonstrado no estudo “O papel da Política Fiscal no Enfrentamento da Desigualdade de gênero e raça no Brasil” do IPEA (2024).



Fonte: Microdados POF 2017-2018/IBGE.
Elaboração dos autores.

Figura 22: Incidência de tributos na renda por raça-cor. (IPEA) Fonte: microdados do IBGE

As verbas públicas para mobilidade priorizam automóveis em detrimento do Transporte Coletivo. Segundo o Relatório Geral de 2018 do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - SIMOB/ANTP

“Os custos totais anuais da mobilidade (pessoais, públicos e dos impactos) podem ser estimados em R\$ 504,7 bilhões. Os custos associados ao

Transporte individual (R\$ 421,6 bilhões) correspondem a 84% do total.”
(ANTP, 2020)

A própria tarifa de ônibus configura-se como uma taxa regressiva. Ela incide

Custos totais anuais da mobilidade por modo de transporte, 2018¹

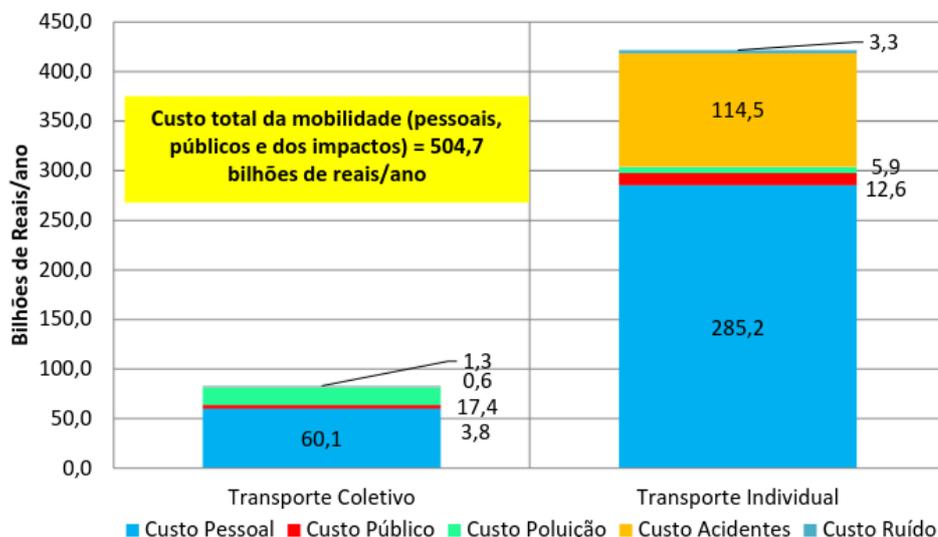


Figura 23: Custos totais anuais da mobilidade por modo de transporte. Fonte: ANTP especialmente sobre quem utiliza o Transporte Coletivo, a maioria negra das classes de renda C, D e E (Carvalho e INESC, 2019). Ou seja, a tarifação direta sobre o Transporte Coletivo, a despeito de afetar diretamente toda sociedade, impacta de forma negativa especialmente os negros mais pobres. Isso funciona como elemento de segregação e, simultaneamente, de espoliação racial.

O dado a seguir demonstra uma das formas de como a tarifação, que é igual a todos usuários, afeta especialmente a população negra, dado que ela possui menores salários que o da população branca. Ou seja, a tarifa do Transporte Coletivo tem um impacto racialmente diferenciado na renda das famílias. (França e Portella, 2023)

Percentual do salário e renda média da população negra em relação ao da população branca – 1982 - 2021

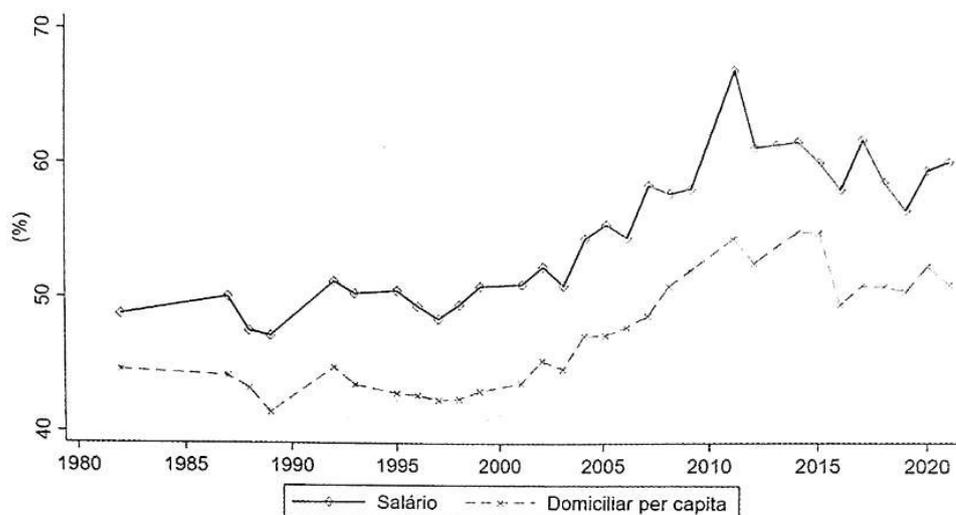


Figura 24: Fonte: Michael França; Allyson Portella - Números da desigualdade racial (2023)

Estes dados podem gerar um questionamento acerca da precisão da comparação, dadas as diferenças referentes ao grau de instrução, regionalidade ou país do público estudado. Estas médias podem variar em relação aos estados, por exemplo. Os referidos pesquisadores realizaram, então, este gráfico utilizando o que chamam de “média condicional”, comparando rendas do grupo negro e branco equiparando condições dos mesmos nos grupos estudados. O resultado dos gráficos não se altera significativamente.

Diferença racial total e condicional dos salários (1982 - 2021)

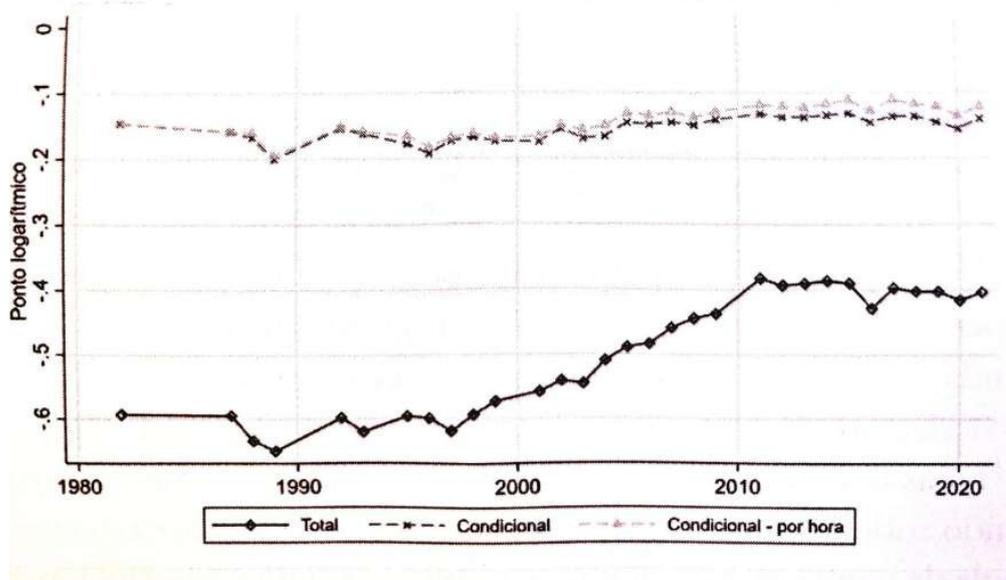


Figura 25: Fonte: Michael França; Allyson Portella - Números da desigualdade racial (2022)

Outro mecanismo de diferenciação diz respeito às formas de acesso à passagem do Transporte Coletivo. Trabalhadores com contrato regido pela CLT conquistaram acesso a uma tarifação reduzida e ordenada no salário, expressa pelo mecanismo do vale-transporte (Nepomuceno, 1988). Porém, dentro da classe trabalhadora, a maioria de quem tem esta forma de contratação e de vale-transporte é a sua parcela branca. A população negra é maioria entre os informais, que pagam a tarifa cheia sem vale-transporte.

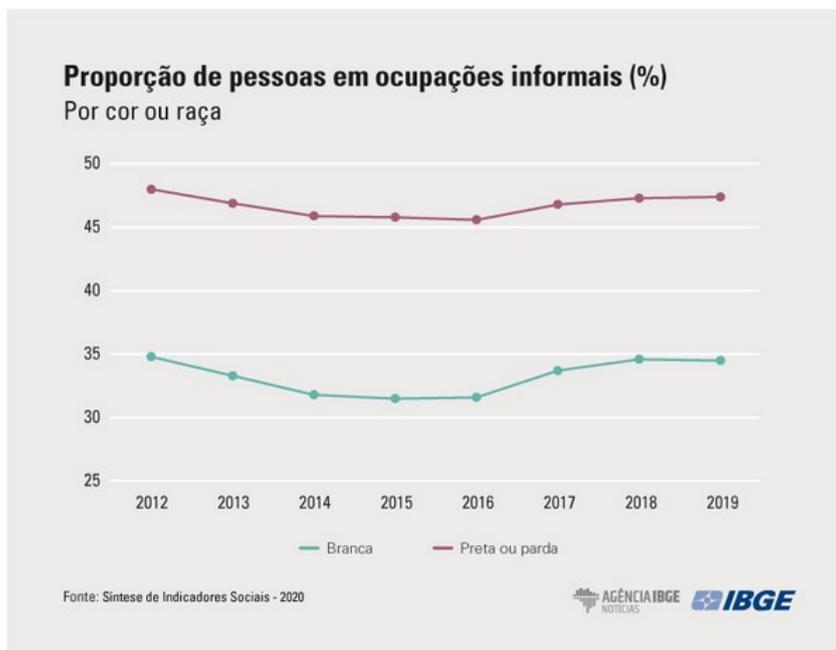


Figura 26: Proporção de pessoas em ocupações informais – Por cor ou raça

Fonte: IBGE - Síntese de Indicadores Sociais, 2020

Um quadro mais geral pode ser observado no quadro abaixo. Aqui fica patente que a população negra é quem ocupa os menores cargos, tem menores salários e é também mais vulnerável a variações em função da informalidade. Assim sendo, os fenômenos envolvendo a tarifação – como aumentos de tarifa, mudanças de rotas – implicam especialmente a usuários e usuárias negras do Transporte Coletivo.

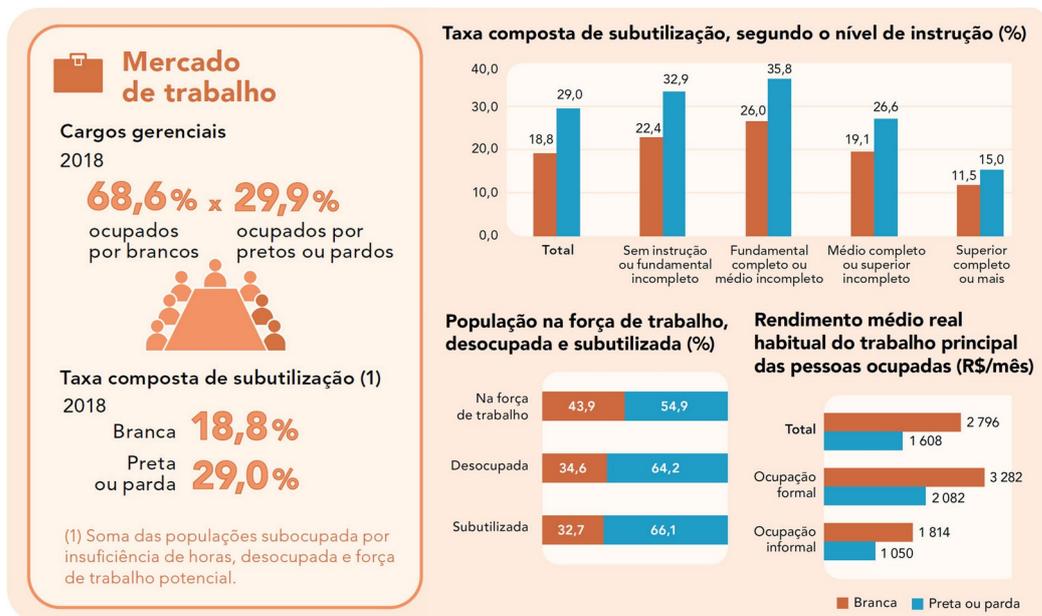


Figura 27: Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2018.

Compreende-se que negros são maioria também entre as classes C, D e E, maiores usuários e dependentes do Transporte Coletivo. A pobreza no Brasil é majoritariamente negra. O gráfico abaixo demonstra que homens negros (35%) e mulheres negras (38%), somam 73% do total de pessoas em condição de pobreza no Brasil.

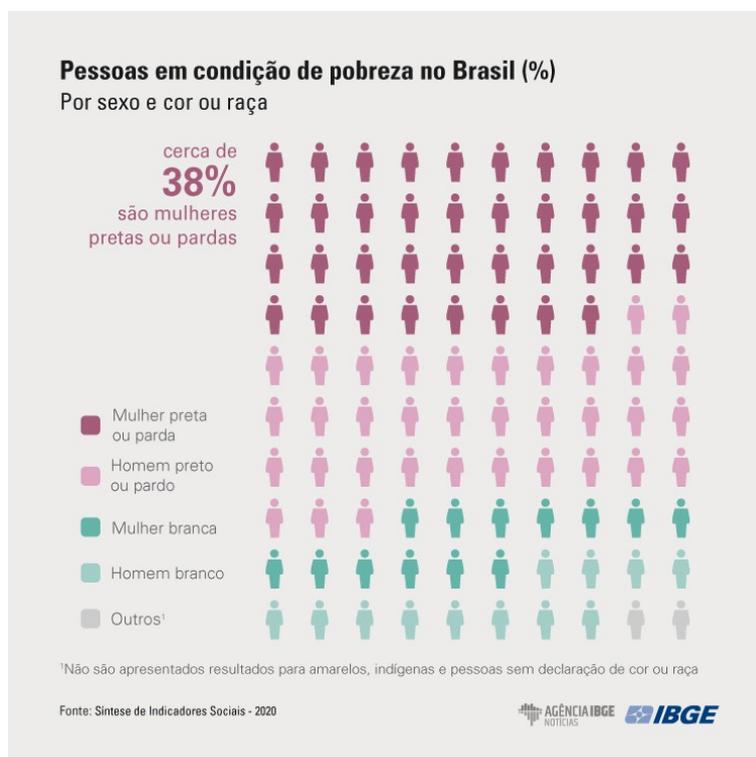


Figura 28: Pessoas em condição de pobreza no Brasil – Por sexo e cor ou raça – Fonte: Síntese de indicadores IBGE, 2020

Negros também são maioria de quem não pode sequer utilizar o Transporte Coletivo. Segundo dado apresentado pelo IPEA, cerca de 37 milhões de pessoas não conseguem usar o Transporte Coletivo no Brasil por não terem dinheiro para pagar pelo mesmo²⁹. Este cálculo foi feito tomando por base a renda da população brasileira comparada à média do preço pago pelas tarifas mensalmente (Carvalho e INESC, 2019). Dentro do grupo em condição de extrema pobreza no Brasil mulheres negras (40%) e homens negros (37%) somam 77% da extrema pobreza brasileira³⁰.

1.3.3 Urbanismo Na Mobilidade

1.3.3.1 - Territórios Negros, Favela, Periferias

A Mobilidade Urbana brasileira é pior para quem mora nas favelas, subúrbios, quebradas, gomas e bairros periféricos das cidades (Goes et. al., 2021) Sejam eles próximos do centro ou mais afastados, tratam-se de espacialidades urbanas que possuem menos infraestrutura, serviços públicos e acessibilidade. Apesar de toda diversidade nacional, a população negra é maioria em quase todas regiões do Brasil. A exceção é a região sul, onde, porém, a população negra é proporcionalmente super-representada nas periferias em relação à sua presença na região. Conforme pode-se observar no Atlas das Periferias no Brasil (Goes et. al) que afirma que

“Segundo o censo demográfico de 2010, a população do Brasil naquele ano contabilizava 190.755.799 pessoas (IBGE, 2011b). Ao todo eram 6.329 aglomerados subnormais, com uma população residente de 11.425.644, em que brancos eram 30,6% e negros 68,6%. Nas áreas regulares residiam 179.324.180 pessoas, das quais 48,8% eram brancas e 49,6% negras. Naquele mesmo ano, o grupo de negros somou maioria populacional com 50,7%, enquanto 47,7% eram brancos. Nas periferias brasileiras em 2010, havia, portanto, maior presença de negros em comparação ao grupo de brancos, com uma sobrerrepresentação da população negra naqueles aglomerados em situação de maior dificuldade. Assim, seria razoável concluir que as periferias brasileiras são espaços de residência com concentração da população negra, território de resistência negra.”

29 Este dado possibilita uma compreensão da constituição, por meio da mobilidade, dos dois circuitos urbanos articulados por Milton Santos (2008). Estas tantas pessoas que não circulam de Transporte Coletivo realizam outras formas de movimentação pela cidade. Elas que são jogadas à chamada Mobilidade Ativa Compulsória (Caribé, 2021)

30 Desigualdades Sociais por Cor ou Raça no Brasil. Disponível em <https://educa.IBGE.gov.br/jovens/materias-especiais/21039-desigualdades-sociais-por-cor-ou-raca-no-brasil.html>

Brasil, regiões e UFs: população residente em domicílios particulares permanentes ocupados em aglomerados subnormais segundo cor/raça (2010)

Localização	Cor/raça ¹				Residentes
	Branco	Negro	Indígena	Amarelo	
Brasil	3.490.429	7.800.336	22.280	103.299	11.431.619
Norte	397.243	1.431.174	6.062	15.583	1.851.020
Acre	8.594	27.129	109	1.038	36.874
Amazonas	74.089	300.388	3.455	3.472	381.881
Amapá	23.418	83.566	78	916	108.442
Pará	279.042	977.145	2.199	9.191	1.267.583
Rondônia	10.410	36.485	111	674	47.687
Roraima	156	902	85	16	1.159
Tocantins	1.534	5.559	25	276	7.394
Nordeste	713.715	2.433.925	7.252	41.175	3.199.540
Alagoas	35.650	92.640	354	1.445	130.438
Bahia	108.899	846.390	3.157	13.222	971.716
Ceará	122.414	312.640	543	6.153	442.052
Maranhão	75.233	268.744	481	3.769	348.322
Paraíba	41.673	86.792	338	2.149	130.952
Pernambuco	258.396	604.946	1.683	8.476	875.616
Piauí	24.040	102.755	299	3.841	131.499
Rio Grande do Norte	28.196	57.510	158	869	86.733
Sergipe	19.214	61.508	239	1.251	82.212
Sudeste	1.945.635	3.579.657	6.809	41.164	5.583.071
Espírito Santo	54.975	185.620	460	1.636	243.607
Minas Gerais	147.426	441.782	1.083	8.040	599.033
Rio de Janeiro	677.209	1.324.630	2.022	18.784	2.024.954
São Paulo	1.066.025	1.627.625	3.244	12.704	2.715.477
Sul	379.343	207.645	1.714	2.275	591.274
Paraná	133.466	82.994	486	900	217.848
Rio Grande do Sul	192.024	103.212	1.047	1.121	297.611
Santa Catarina	53.853	21.439	181	254	75.815
Centro-Oeste	54.493	147.935	443	3.102	206.714
Distrito Federal	37.164	93.887	310	2.253	133.614
Goiás	2.520	6.017	10	33	8.829
Mato Grosso do Sul	1.629	5.059	27	42	7.249
Mato Grosso	13.180	42.972	96	774	57.022

Fonte: IBGE.

Elaboração: Atlas das Periferias no Brasil do Núcleo de Informações Sociais da Diretoria de Estudos e Políticas Sociais (Núcleos/Disoc) do Ipea.

Nota: ¹ O IBGE restringe os dados em setores censitários com menos de cinco domicílios particulares permanentes para proteger os dados dos informantes. Dessa forma, os resultados para algumas categorias são aproximados, e a soma desses dados não é igual ao número de residentes.

Figura 29: Elaboração: Atlas das Periferias Fonte IBGE (2020)

Há maior presença negra nas periferias das cidades. Para além disso, pode-se observar nestas representações gráficas abaixo, realizadas para este trabalho³¹ inspiradas nos mapas feitos por Alex Sartori³² (2022) a partir dos dados censitários do IBGE de 2010 e disponibilizado em suas redes sociais como forma de comunicação pública. Ele apresenta mapas de diferentes cidades brasileiras e conclui que há uma correlação entre a presença negra nas cidades e seus mecanismos de segregação racial, afirmando que

31 Agradeço enormemente ao amigo e irmão de capoeira Lucas Costa pela presteza em montar estes dados conjuntamente em tão pouco tempo e de forma tão pronta.

32 A segregação Racial em Mapas - https://www.instagram.com/p/CY9JKR0rfm6/?img_index=1

“Embora esses mapas não cruzem informações de raça, renda e equipamentos, o que se pode verificar com eles é que há uma grande concentração de população branca próxima aos centros das cidades, localizações que são frequentemente aquelas com as melhores condições de vida, enquanto a população negra se concentra afastada do centro e em outras localizações onde as condições de vida são piores, inclusive com maiores riscos ambientais e geológicos.” (Sartori, 2022) ³³

A elaboração destes mapas foi realizada tendo por base o senso do IBGE de 2010 e os mapas de sistemas de trilhos do site Mobilidados³⁴ referentes ao mesmo ano.

Os mapas de São Paulo indicam, por exemplo, que a maioria da população negra de São Paulo se concentra nas periferias da cidade, enquanto a maioria da população branca se concentra nas regiões centrais. O desenho da linha viária, em amarelo, demonstra como os trens são mais abundantes no centro, tendo função circular (que articula um bairro em circuito fechado a ele mesmo) e em menor número na parte negra da cidade, tendo função pendular (deslocamento retilíneo de ida e volta a um ponto central da cidade). Compreende-se daí uma conjunção entre a função da mobilidade para população branca e negra na cidade.

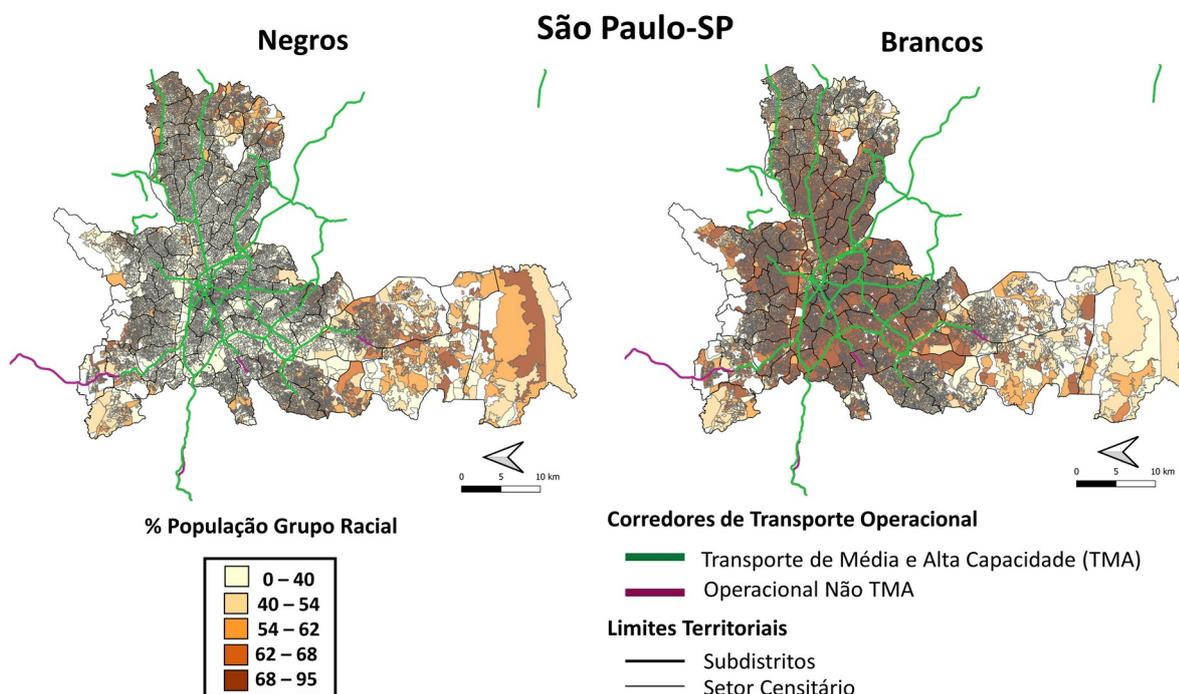


Figura 30: Distribuição Racial de Negros e Brancos em São Paulo / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: Ibge/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024)

³³ Estudo disponível em https://www.instagram.com/p/CY9JKR0rfm6/?img_index=10

³⁴ Disponível em: <https://mobilidados.org.br/> | <https://drive.google.com/drive/u/2/folders/1fOmsxtBl7LYj3YGqja4hnU5yzKgYG3X>

Curitiba mantém a mesma dimensão de segregação racial na ocupação do espaço. A maioria dos territórios brancos está no centro a maioria dos territórios negros está na periferia. A mesma segregação racial centrífuga se manifesta neste desenho urbano. Porém pode-se observar abaixo no mapa da rede integrada de Transporte de Curitiba como a área coberta pela malha de Transporte Coletivo e o desenho das linhas se mantém o desenho circular para os territórios brancos e pendular para os territórios negros.

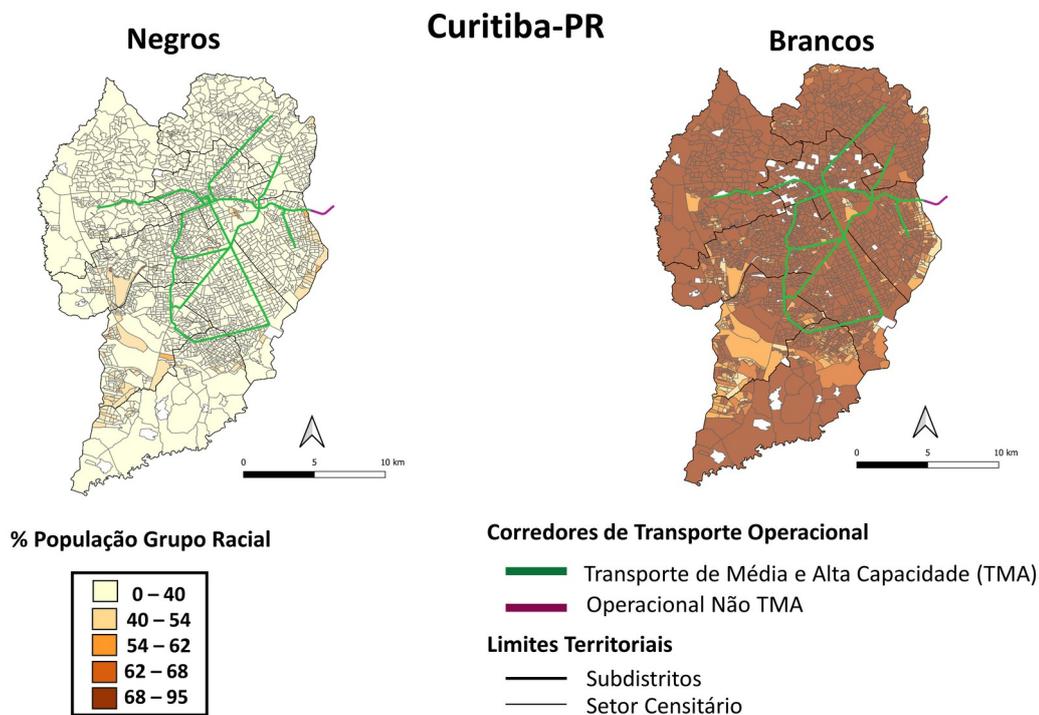


Figura 31: Distribuição Racial de Negros e Brancos em Curitiba / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024)

Em Recife a segregação espacial e racial está vinculada à proximidade do litoral marítimo. Os territórios brancos são próximos do mar enquanto os territórios negros ficam progressivamente afastados da praia.

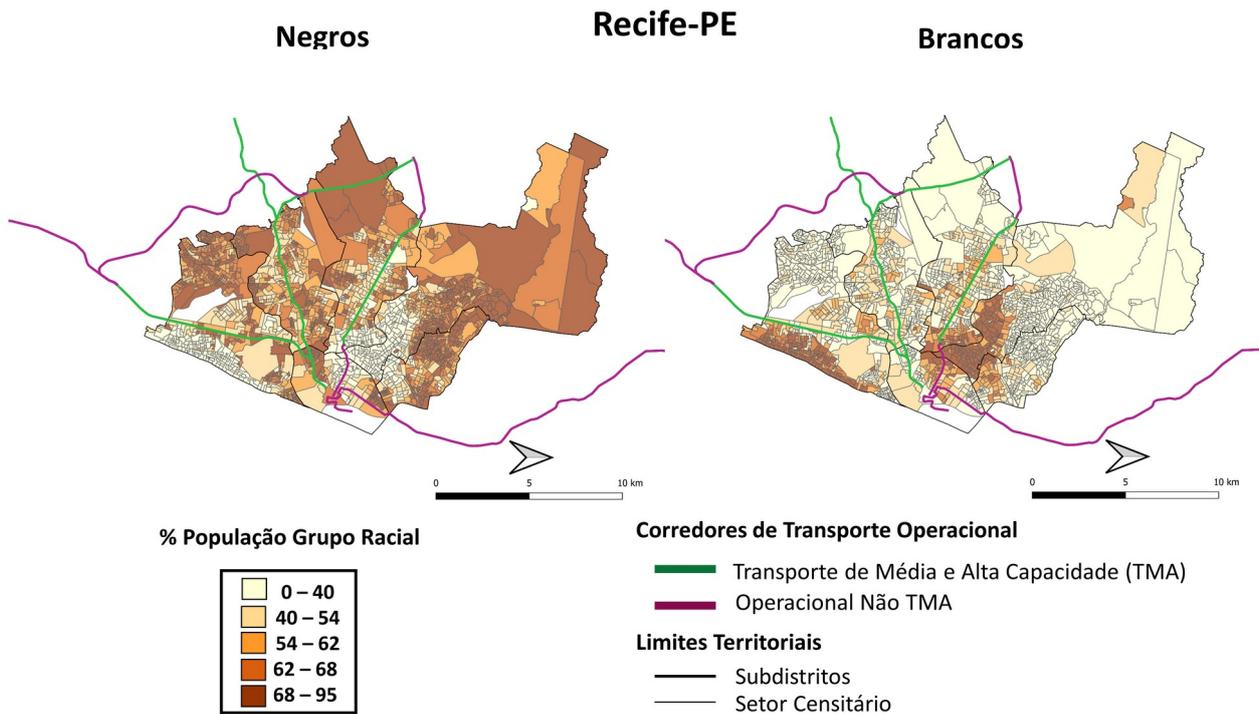
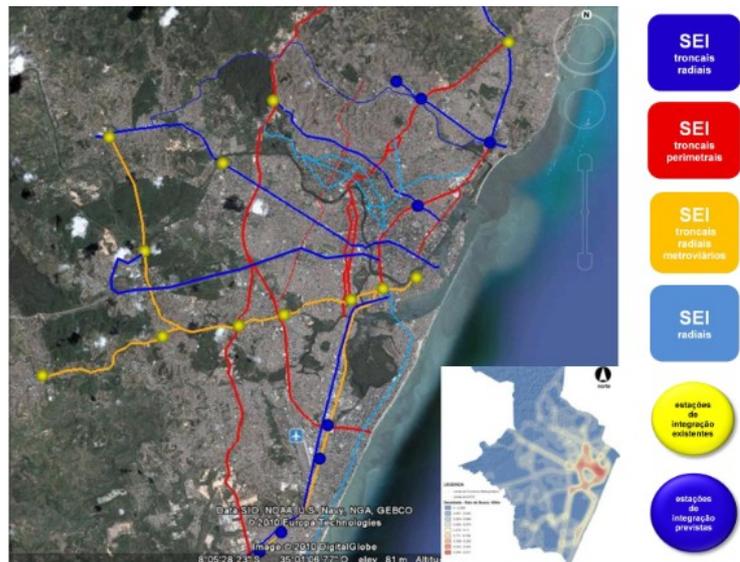


Figura 32: Distribuição Racial de Negros e Brancos em Recife-PE / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024)

Se for observado o mapa da rede de Transporte Coletivo de Recife tomando por base o diagnóstico³⁵ elaborado pela prefeitura da cidade sobre sua mobilidade, percebe-se que ele se organiza em torno da alimentação dos territórios brancos da cidade por pessoas vindas dos territórios negros. O cruzamento de linhas acontece de forma pendular das regiões negras para as brancas e, simultaneamente, circular pelo litoral.



O caso do Rio de Janeiro também é largamente conhecido. Há uma significativa diferenciação racial entre a população que ocupa o litoral/zona sul da cidade, de maioria branca e a parcela que ocupa a zona norte da cidade, de maioria negra. Há também o aspecto vinculado às favelas em morros na zona sul ou centro da cidade, cuja presença negra é grande. As linhas de

³⁵ Plano de Mobilidade do Recife - Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana Disponível em: http://www.Recife.pe.gov.br/PlanMOB_diagnostico.pdf acessado em 24/04/2024

metrô fazem nesta cidade o trajeto de trazer a população da área negra à área branca. A diferença no aspecto da segregação racial neste espaço é que o metrô possui uma linha troncal nas áreas brancas e algumas tantas, sem circularidade, nas áreas negras.

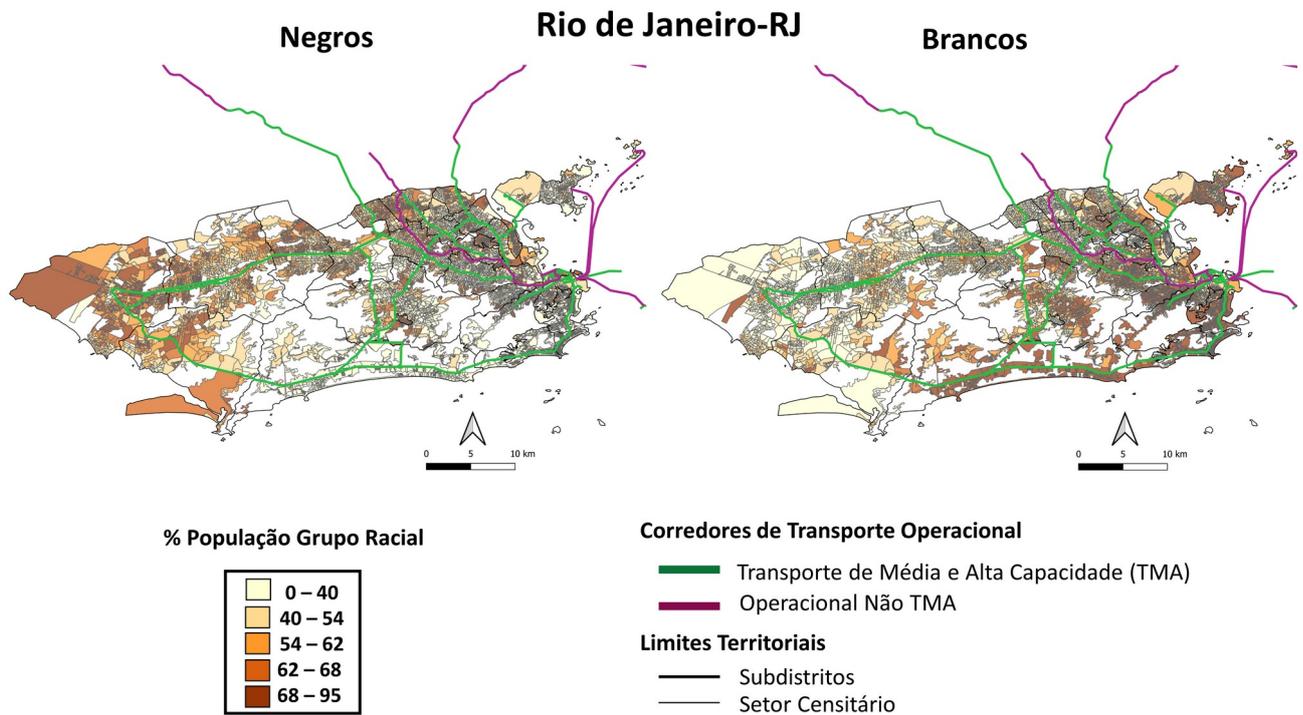
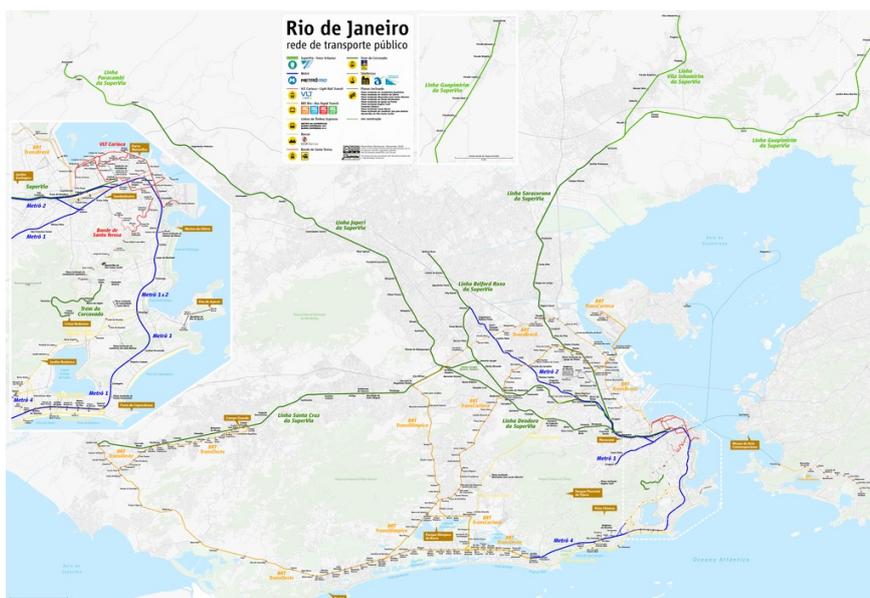


Figura 33: Distribuição Racial de Negros e Brancos no Rio de Janeiro - RJ / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidades (2010) Elaboração Própria (2024)

A rede de Transportes da região metropolitana do Rio de Janeiro segue o mesmo fluxo anteriormente citado. Está concentrada em carregar pessoas das áreas negras para as áreas brancas e garantir algum nível de circularidade nas áreas brancas.



O caso do Distrito Federal possui algumas especificidades que fazem valer a pena uma análise mais minuciosa. A malha urbana do DF é polinucleada e com baixa densidade populacional. Os núcleos urbanos são espalhados com espaços vazios entre eles e concentração extrema de equipamentos públicos, atividades econômicas e instituições na região central/planejada da cidade. Isso acentua a necessidade da mobilidade. Esta região planejada e algumas outras, mais ricas, coincidem com os territórios brancos da cidade. As regiões mais afastadas e munidas de menos equipamentos públicos coincidem com as regiões negras do Distrito Federal. Observa-se este índice de segregação racial no espaço por meio deste mapa.

A presença de ônibus nestas cidades, porém, mantém outro caráter. Primeiramente, o

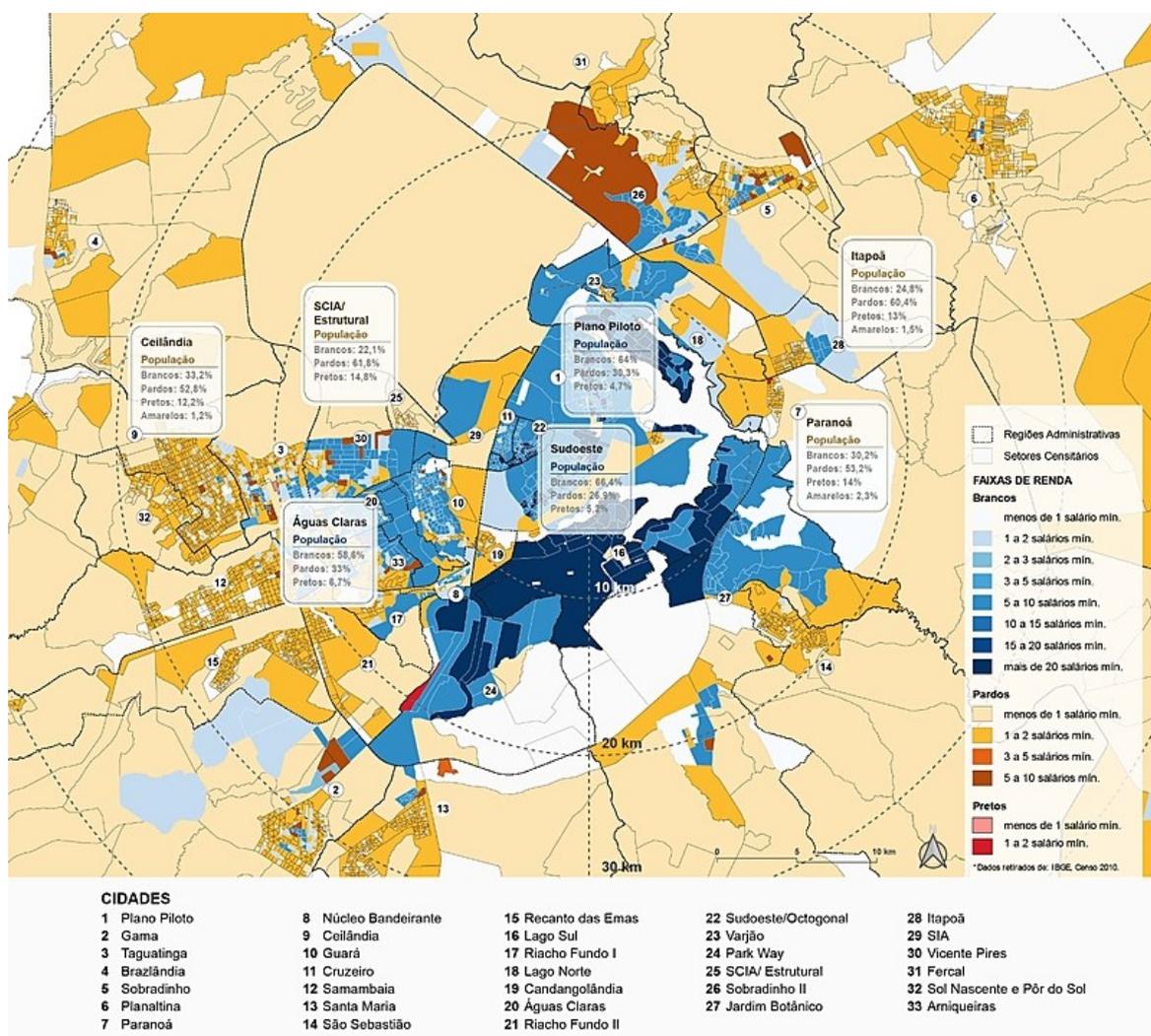


Figura 34: Mapas da segregação racial do DF / Guilherme Lemos e Raquel Freire (2021)

Transporte metroviário³⁶ e por BRT³⁷ assistem a áreas específicas da cidade, com horários

³⁶ Disponível em: https://metro.df.gov.br/?page_id=8768

controlados e também em função pendular. Eles fazem o papel de trazer pessoas das áreas negras para as áreas brancas.

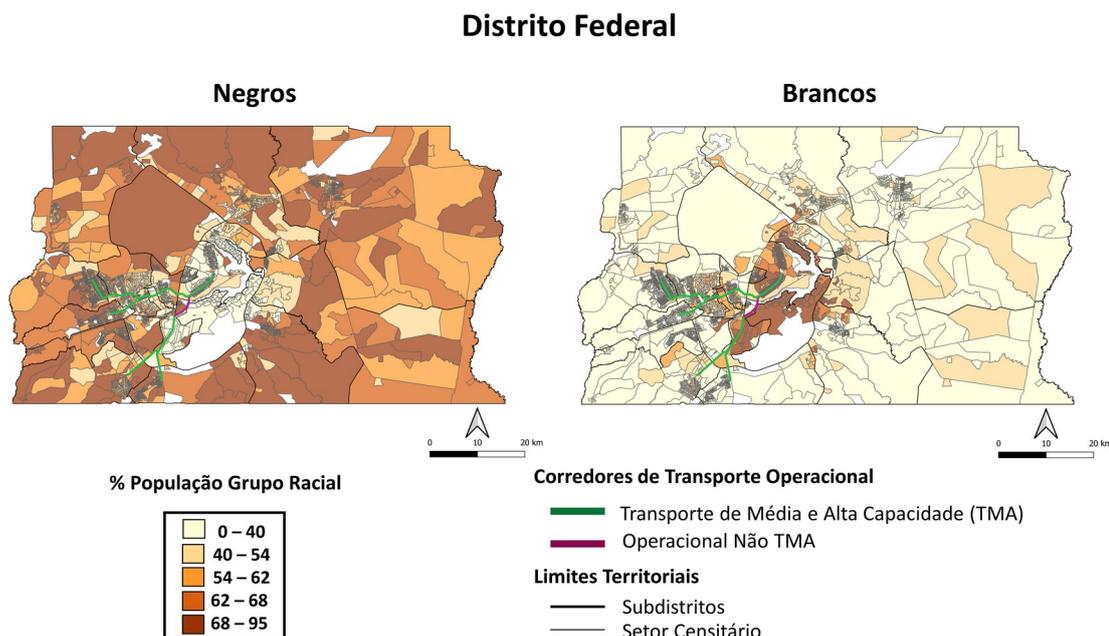


Figura 35: Distribuição Racial de Negros e Brancos no Distrito Federal / Linhas de transporte por trilhos.
(Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024))

Porém, há especificidades no que diz respeito ao acesso ao Transporte Coletivo. Muitas regiões brancas da cidade possuem acesso restrito ao transporte, igualmente a regiões negras. Neste caso trata-se de duas faces de um mesmo fenômeno de segregação: áreas isoladas brancas da cidade restringem o acesso de pessoas negras enquanto áreas negras não têm acesso regular à mobilidade. Pode-se observar isso a partir deste mapa produzido por GONÇALVES, P. D. M. (2018)

Lago Sul e Lago Norte são áreas nobres do Distrito Federal com relativo isolamento em relação ao resto da cidade. Por isso o Transporte Coletivo circula nestas regiões de maneira restrita.

37 Disponível em: <https://agenciadenoticias.uniceub.br/brasil/mesmo-com-brt-brasilienses-vivem-epopeia-de-transporte/>

Gráfico 19 - Áreas desprovidas de acessibilidade ao Transporte Público em cada subdistrito do DF (2015)

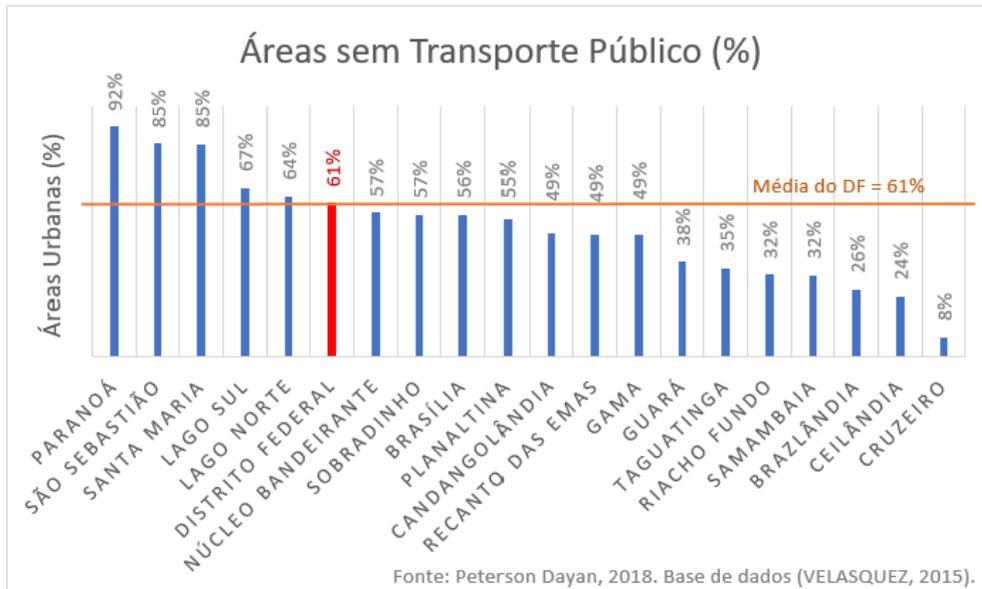


Figura 36: Mapa distribuição de transporte por R.A. Distrito Federal. Dayan, 2018

O metrô de Salvador funciona em torno do chamado "efeito barreira" pois seu traçado impede o trânsito entre bairros brancos ricos e bairros negros pobres da cidade. Um problema também do metrô de Salvador é a sua forte dependência do Transporte por ônibus, pois ele foi pensado para conectar estações rodoviárias e criou outras. Esta reordenação de estações resultou em reordenação de linhas, fazendo com que ônibus que circulavam bairro-bairro passassem a circular bairro-metrô-bairro, ligando a população a fazer integrações. Resumindo, os ônibus não conectam mais bairro-bairro, mas bairro-metrô-bairro. Por outro lado o BRT foi construído para atender especificamente ao principal bairro de classe média de Salvador.

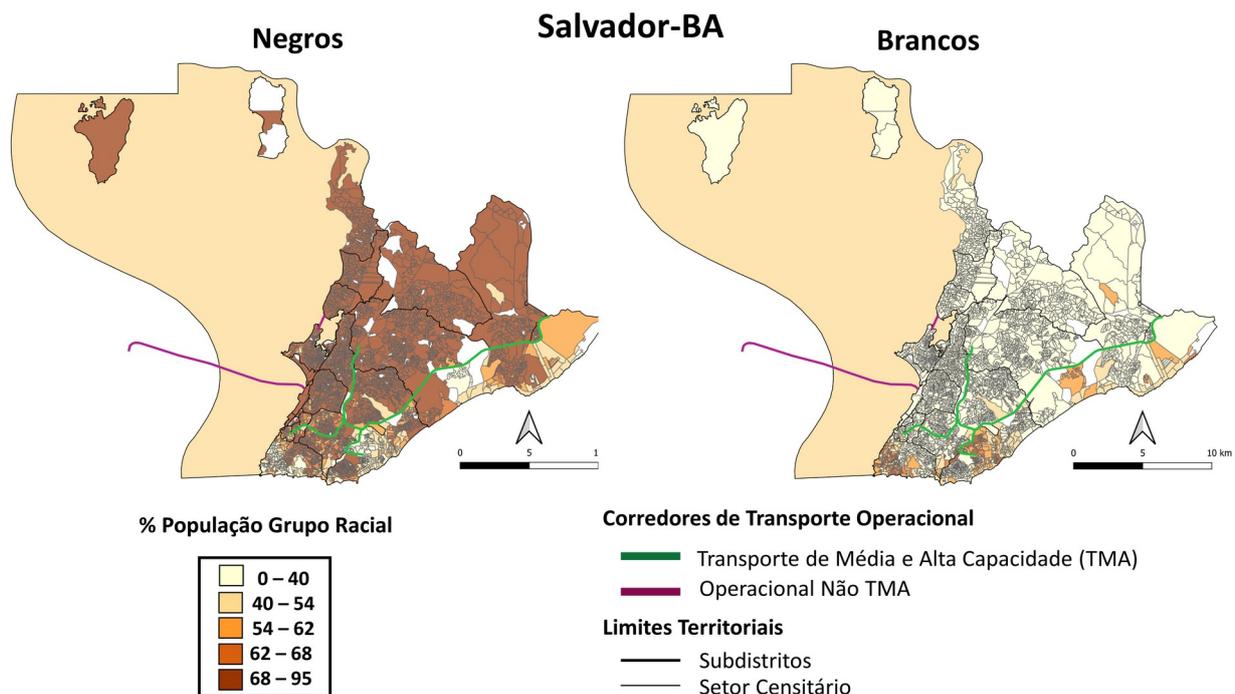


Figura 37: Distribuição Racial de Negros e Branco em Salvador - BA / Linhas de transporte por trilhos. (Dados: IBGE/Mobilidados (2010) Elaboração Própria (2024)

Serão apresentados no anexo, de sem muito aprofundamento, o conjunto dos mapas das cidades que possuem sistemas de Transporte por trilhos e sua divisão racial no espaço, seguindo de apresentação dos mapas da mesma. Estas cidades em geral seguem um mesmo processo de ou circulação interna própria ao centro das cidades, ou conexão de baldeação pendular centro-periferia ou, por fim, um modelo de circulação entre periferias e locais produtivos afastados. Pareceu interessante apresentar este conjunto de mapas para que se tenha a dimensão da quase totalidade de experiências.

1.3.4 - Modais

A mobilidade nas cidades brasileiras acontece, como indicado no tópico anterior, por meio de asfaltos e de trilhos. Os sistemas de trilhos são operados principalmente por meio de trens, metrô, bondes e ocasionalmente VLT's. Cada um destes mecanismos opera de formas distintas, inclusive no que diz respeito à forma de operação na malha urbana e também nos conflitos raciais que engendra. Neste sentido vale a pena observar aspectos e dimensões raciais da mobilidade por trilhos brasileira.

1.3.4.1 - Trilhos

Não há dados nacionais acerca do Transporte sobre trilhos nas cidades sob um recorte racial. Há alguns tantos estudos sobre os mesmos que, igualmente, estão atravessados por recortes de

renda, etariedade, região, gênero. A estratégia para apreciar esta situação será, então, ainda dentro do campo ilustrativo passando por experiências locais.

O Transporte de trens tem uma trajetória específica no caso brasileiro. Foi um primeiro Transporte Coletivo pelas cidades brasileiras e também por meio dos bondes inaugurou-se o a Mobilidade Urbana por propulsão. Foi um meio muito utilizado para integração nacional e, que, porém, foi subutilizado e desestruturado em todo o país. Algumas regiões específicas ainda possuem Transporte por trens, com características específicas (SILVA, 2024).

1.3.4.2 - Trens

Os Transportes de trens urbanos, em geral, realizam o trânsito pendular de regiões metropolitanas brasileiras. Tratam-se de Transportes altamente precarizados, com infraestrutura altamente prejudicada e larga presença negra entre usuários. É o caso, especialmente, do Rio de Janeiro. É possível analisar a situação tomando por base a reflexão elaborada por Albergaria et al. (2019) a partir do homicídio culposo de sua prima Joana em uma estação de trem da baixada fluminense.

A morte violenta de sua prima motivou uma investigação sobre a recorrência deste tipo de episódio, tratado publicamente como acidente. Porém, como foi percebido em sua pesquisa, “Se é recorrente, não foi acidente.” A análise dos dados comprovou que as mortes no sistema de trens causadas por negligência com segurança, más condições de Transporte e lotação não são episódicas; são parte da própria gestão do serviço. Como se observa neste conjunto de dados, as mortes por trem acontecem regularmente.

Os homicídios culposos provocados por acidentes ferroviários (HCPAF) na Região Metropolitana do Rio de Janeiro por Ano passaram de dezessete em 2008 para oitenta e três em 2018 (Casa Fluminense, 2019), um aumento muito significativo.



Figura 38: HCPAF por ocorrência Casa Fluminense, 2019

“A lógica de Transporte de pessoas como mercadorias parece ser reiterada nos modais que atendem as populações negras moradoras de territórios de periferia, organizados meramente para transportar sujeitos para o trabalho, onde diariamente vivencia-se uma diversidade de violências e modos de morrer, como levantado pela pesquisa publicada no livro Não foi em vão, que identificou, entre 2008 e 2018, 368 pessoas mortas por atropelamento pelos trens metropolitanos do Rio de Janeiro.” Albergaria, 2021

A maioria das pessoas mortas, não por coincidência, são negras. Como analisa o estudo:

“Analisando o gráfico segundo a cor da pele, vemos que pessoas pretas e pardas somam mais de dois terços dos usuários que perderam suas vidas. Além disso, outros 6%, ou 22 pessoas, não tiveram sua designação étnico-racial identificada pelos agentes responsáveis pelo registro do óbito, apontando uma subnotificação recorrente nos dados, que é parte do problema” (Albergaria, 2019)

1.3.4.3 - Metrô

Os sistemas metroviários no Brasil são um advento próprio das grandes cidades em torno da transição definitiva da população do campo para a cidade e das cidades pequenas para as cidades grandes. No Brasil o sistema metroviário começou em São Paulo em 1974, seguida de Rio de Janeiro em 1979, Porto Alegre e Recife em 1985, Belo Horizonte em 1986, Brasília em 2001, Fortaleza em 2012 e Salvador em 2014 totalizando as oito cidades brasileiras que possuem sistema metroviário de transporte.

Trata-se, invariavelmente, de cidades que experimentaram conflitos raciais na composição do seu sistema metroviário. Em geral os metrô são serviços e sistemas que têm a função de realizar fluxo pelo centro, área nobre ou zonas favorecidas das cidades. Não raro, elites se mobilizam contra a ampliação, fluxo ou extensão do sistema metroviário pelas cidades.

Em Brasília uma grande mobilização foi realizada nas décadas de 1990 e 2000 contra a criação e posterior ampliação do sistema metroviário (Santarém 2014). Em São Paulo uma mobilização contra o metrô do bairro Higienópolis, bairro nobre, reuniu 600 pessoas³⁸. No Rio de Janeiro, uma mobilização foi feita por moradores do bairro de Ipanema contra a construção do metrô naquele bairro³⁹

Ou seja, os sistemas metroviários são, simultaneamente, um mecanismo de enobrecimento dos centros urbanos, instrumento de segregação racial dos mesmos e palcos para disputas e reorganização dos centros das cidades. Os conflitos raciais têm, no metrô, um lócus onde as populações das áreas nobres brancas se organizam para realizar manifestações públicas contra a circulação de pessoas negras e pobres pelo centro.

1.3.4.4 - BRT

Segundo o Manual de BRT (2008), o Bus Rapid Transit (BRT) – ou Transporte Rápido por Ônibus - é um sistema de Transporte de média capacidade que opera em faixas exclusivas com prioridade de passagem no nível da superfície e em alguns casos passagens subterrâneas ou túneis são utilizados para proporcionar separação de nível em interseções ou áreas centrais densas.

Considerado como um sistema atraente, economicamente eficiente, confiável e seguro também do ponto de vista ambiental, capaz de minimizar o fluxo de veículos individuais nas vias (Reis, Lima e Machado; 2013). Esse modo é considerado extremamente viável nas grandes e médias cidades, fazendo com que os ônibus tenham sua eficácia máxima operacional, baseado na eliminação de todos os tipos de interferências possíveis em uma via, gerando exclusividade de locomoção por meio de vias utilizadas somente por BRT.

A ideia de se fazer tal sistema torna-se importante, pois busca evitar outras questões do viário que implicam em perdas operacionais, além de alguns outros fatores tais quais: a presença de pedestres, conversões de veículos, cruzamentos, acidentes entre outros. A criação da estrutura para a utilização do BRT busca a macro acessibilidade dos passageiros, transportando-os de um terminal

38 Protesto em Higienópolis por causa de estação do metrô reúne 600 pessoas | O Popular - <https://opopular.com.br/cidades/protesto-em-higienopolis-por-causa-de-estac-o-do-metro-reune-600-pessoas-1.89336>

39 Moradores de bairro nobre do Rio fazem panelaço em protesto contra construção de estação de metrô - Uol Notícias <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/10/22/moradores-de-bairro-nobre-do-rio-fazem-panelaco-em-protesto-contr-a-construcao-de-estacao-de-metro.htm?cmpid=copiaecola>

ao outro, unidos por eixos exclusivos. Por este motivo, há um maior aproveitamento de frota, pois consegue-se uma redução significativa do tempo de percurso, de avarias de veículos, devido aos baixíssimos números de ocorrências na via e da boa conservação da mesma, obviamente não podendo generalizar a todas as regiões que é utilizado.

Segundo Rebelo (2010), o grande diferencial do BRT, em relação aos outros modos, é à flexibilidade da oferta. Este sistema pode começar com uma operação mínima, de três mil passageiros/hora, por exemplo, e depois chegar a comportar uma demanda de até quarenta e cinco mil passageiros por hora e por sentido. Dentro de qualquer operação deve haver a consciência das oscilações de demanda que existem, para efetuar uma operação enxuta. O BRT consegue adequar-se à queda de demanda, assim evitando desperdícios com mão de obra, uso e desgaste de veículos em baixa demanda de utilização.

Para Levinson (2003), o sistema BRT é considerado a melhor opção para a Mobilidade Urbana por se encaixar como a solução mais barata, rápida e moderna para todos os desafios das grandes cidades. Considerado um modo de Transporte Público sobre pneus, veloz e flexível, que combina estações, veículos, serviços, vias e elementos de sistema inteligente de Transporte (ITS) em um sistema integrado com uma forte identidade positiva, evocando uma imagem de modernidade e agilidade.

Apesar de toda essa avaliação positiva, o que se observa nas últimas décadas é que fundamentalmente os BRT's tem sido implementados com interesses mais ligados ao mercado imobiliário do que à Mobilidade Urbana. As instalações de BRT's nas cidades, especialmente vinculadas aos ciclos dos grandes eventos, têm tido impactos diretos em promoção de remoções de favelas, quebradas, subúrbios de variadas cidades. Junto disso, a valorização imobiliária ao redor tem contribuído com a centrifugação urbana, ou seja, com a reconfiguração dos territórios negros nas cidades. Neste sentido trata-se de um impacto diretamente racista da mobilidade uma vez que ela contribui com a segregação negra na cidade.

Ou seja, é um sistema que até poderia ter um efeito positivo para a população negra enquanto usuária do sistema de transporte, mas tem um efeito segregador quando sua instalação está vinculada à uma dinâmica de especulação urbana que é, em si, segregadora.

Outro aspecto, já ressaltado acima tratando do caso de Salvador, é a criação de barreiras possibilitadas tanto pelo BRT como por alguns trilhos de metrô e trem que operam sob a superfície. Estas instalações constituem muros nas cidades ou prejudicando a circulação urbana ou realizando apartação social entre bairros negros e brancos.

Segue abaixo uma lista completa das cidades com seus respectivos sistema de trilho. Uma produção panorâmica dos sistemas de Transporte por trilhos das 24 cidades brasileiras que possuem trens, BRT's, Metrô's e Veículos Leves sob Pneus. Eles estão espalhados por diferentes cidades do país, porém com concentração no centro-sul e algumas capitais. Há cidades que congregam maior extensão e tipos de modais, especialmente Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal, Salvador e Belo Horizonte. O conjunto das outras cidades possuem apenas um modal na cidade.

Observar os mapas desta lista, anexados à sessão anterior, serve para observar, que, na totalidade de sistemas de trilhos do Brasil, repete-se a realidade de trilhos que ou realizam o Transporte pendular centro periferia ou realizam processos de circulação restritos às áreas nobres. Assim sendo, pode-se concluir que os Transportes por trilhos mantém a dinâmica racista de circulação nas cidades.

Lista das cidades com sistemas de Trilhos no Brasil

Baixada Santista - VLT	Distrito Federal - Metrô, BRT	Rio de Janeiro - Metrô; Trem metropolitano; VLT; BRT
Belém - BRT	Fortaleza - Metrô, BRT	Salvador - Metrô, BRT
Belo Horizonte - Metrô, BRT	Goiânia - BRT	São Paulo - Trem metropolitano; Metrô, BRT
Campinas - BRT	João Pessoa - Trens Urbanos	Sobral - VLT
Campos do Jordão - Estrada de Ferros	Maceió - Trens Urbanos	Sorocaba - BRT
Cariri - VLT	Natal - Trens Urbanos	Teresina - Metrô
Cuiabá - BRT	Porto Alegre - Metrô, BRT	Uberaba - BRT
Curitiba - BRT	Recife - Metrô, BRT	Uberlândia - BRT

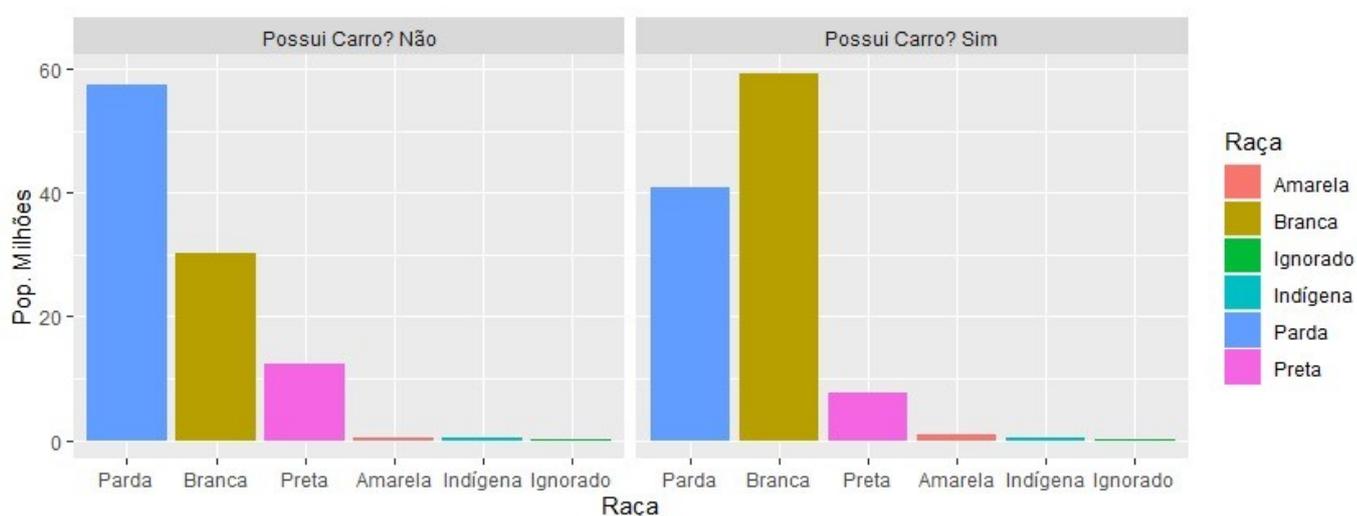
1.3.4.5 - Propriedade De Automóveis

Historicamente a maioria esmagadora da população brasileira utilizou como meios de mobilidade os meios de Transporte Coletivo ou de mobilidade ativa⁴⁰. Porém a maioria dos recursos públicos e verbas de pesquisa foram investidos em outro modal, o da mobilidade individual motorizada. Os automóveis apresentam-se à sociedade como um todo como um aspecto próprio da forma de produção capitalista e também como uma ideologia para o conjunto da população (Ludd, 2005). O automóvel, apesar de suas limitações e dificuldades relativas de acesso em suas primeiras

⁴⁰ Carros são Opção da Minoria da população Brasileira - <https://oeco.org.br/noticias/25246-carros-sao-opcao-da-minoria-nas-cidades-brasileiras/>

décadas, sempre teve proprietários negros e negras, mesmo que em menor número. Nas últimas décadas, porém, as políticas de crédito e financiamento de automóveis fizeram com que se ampliasse muito o número de veículos em circulação e também aumento da parcela negra da sociedade que possui um automóvel próprio.

Este dado⁴¹ abaixo ajuda a ilustrar que, mesmo sendo minoria, há parcela significativa da população negra que possui automóveis individuais em suas residências. Segundo dados do PNAD/IBGE 2019, a população negra (parda+preta) corresponde a aproximadamente 44% de quem reside em domicílios que possuem carro e são 69,1% daqueles que residem em domicílios que não possuem carros. A população branca corresponde a aproximadamente 54,7% entre aqueles/as que possuem carros em suas residências e 29,9% entre quem não tem. Ou seja, negros são minoria entre quem possui carros em suas residências e maioria entre quem não possui.



Desenho 2: Posse de Carro em Casa por Raça/Cor. Fonte (PNAD 2019) Elaboração Própria

composição, quais são os tipos de veículos que cada proporção familiar possui. A população negra é maioria entre quem possui motocicletas e bicicletas e minoria entre quem possui automóveis. Conforme a Pesquisadora Gláucia Pereira (2021)

“Os resultados mostram que os domicílios formados por somente negros possuem menos da metade dos automóveis dos domicílios formados por somente brancos. No Brasil, 70% dos domicílios formados por somente negros não possuem automóveis, enquanto esta é a situação de 38% dos domicílios formados por somente brancos. Domicílios formados por somente negros possuem mais motocicletas que domicílios formados por somente brancos. ”

41 Índice por milhões de carros em domicílio por raça cor.

42 <https://ipmmu.com.br/josum/article/view/3/2>

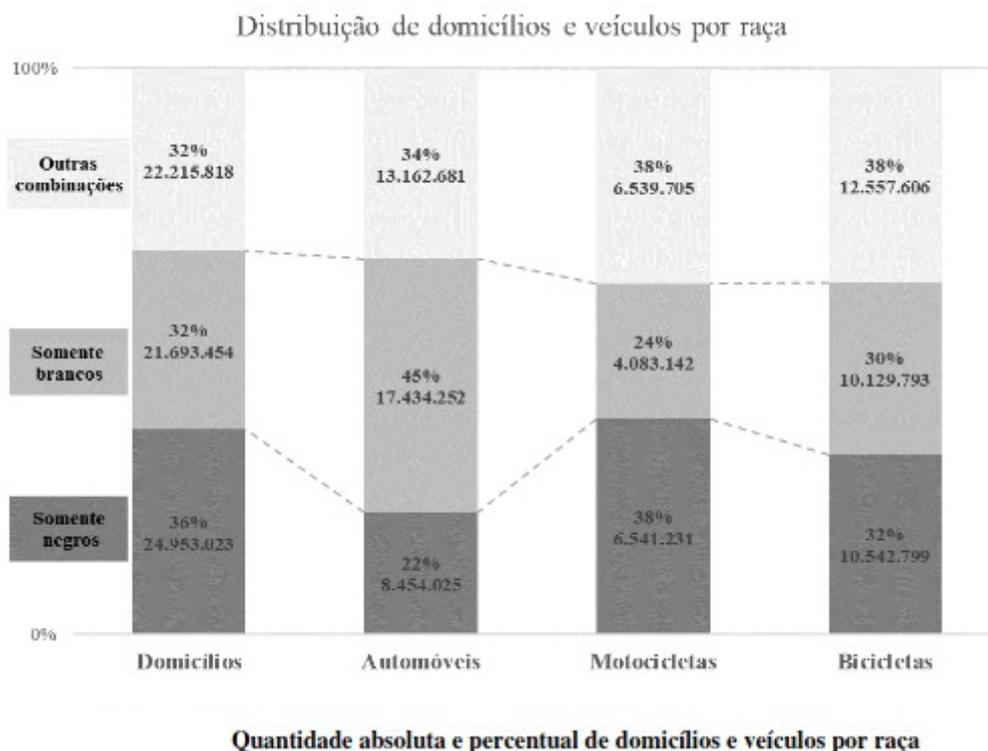


Figura 39: Quantidade absoluta e percentual de domicílios e veículos por Raça. Glúcia Pereira (2023)

1.3.4.6 - Mobilidade Ativa

A população negra, que mora majoritariamente em territórios negros com distâncias próprias e específicas dos territórios brancos da cidade e tem dificuldades várias para uso do Transporte individual e coletivo, tem na mobilidade ativa uma possibilidade de trânsito bem própria. O uso da mobilidade ativa (especialmente caminhando e/ou de bicicleta) está vinculado a percorrer longuíssimos trajetos para chegar aos seus destinos. Seja escola, trabalho, lazer ou demais espaços de sociabilidade. Trata-se então de uma dimensão de Mobilidade Ativa Compulsória (Caribé,2021)⁴³.

Os dados a seguir⁴⁴ dão a dimensão da quantidade de veículos por tipo e raça no Brasil. A população negra é ligeiramente superior em casos onde possui apenas uma bicicleta em casa. A partir do momento que aumentam o número de bicicletas domiciliares, aumentam o número de pessoas brancas utilizando-as.

43 Caribé (2021) desenvolve longa reflexão onde explica a forma como a população negra simultaneamente é levada à condição de privação da mobilidade por ter menos renda e morar mais distante assim como é criticada pelo movimento crítico do automóvel quando utiliza o Transporte individual privado como mecanismo de redução do tempo e desgaste com Mobilidade Urbana.

44 Posse de veículos por raça no Brasil - Glúcia Pereira (2021): <https://ipmmu.com.br/josum/article/view/3/2>

Distribuição de quantidade de veículos por tipo e raça

	Quantidade de veículos por domicílio				
	0	1	2	3	4+
<i>Automóveis</i>	54%	37%	8%	1%	0%
Somente negros	70%	26%	3%	0%	0%
Somente brancos	38%	46%	13%	2%	1%
Outras combinações	52%	39%	8%	1%	0%
<i>Motocicletas</i>	78%	20%	2%	0%	0%
Somente negros	76%	21%	2%	0%	0%
Somente brancos	83%	15%	1%	0%	0%
Outras combinações	74%	23%	3%	0%	0%
<i>Bicicletas</i>	68%	21%	8%	3%	1%
Somente negros	70%	21%	6%	2%	1%
Somente brancos	70%	18%	8%	3%	1%
Outras combinações	63%	23%	10%	3%	1%

Figura 40: Distribuição de quantidade de veículos por tipo e raça.

Gláucia Pereira (2021)

A bicicleta para a população negra possui, simultaneamente, a função de ajudar a driblar a imobilidade causada pela baixa e cara oferta de transporte, infraestrutura urbana e por outro lado a dimensão de ampliação das vulnerabilidades urbanas. Segundo a organização Alianças Negras, os dados compilados da pesquisa do perfil do ciclista brasileiro (2018) apontam que 57% dos ciclistas se declaram pardos ou pretos.

Este uso de bicicletas será muito utilizado para chegar ao trabalho ou, mesmo, como instrumento de trabalho. Dados da pesquisa de perfil de ciclistas entregadores de aplicativo em São Paulo apontam que esta é uma atividade exercida por 71% de negros, que ganham em média apenas R\$ 936 reais por mês para uma dedicação média de 9h24min por dia.

1.3.4.7 - Mobilidade Ativa E Encarceramento

Este uso negro da bicicleta presumidamente compulsório e vinculado ao trabalho gesta um estereótipo do negro de bicicleta que forja armadilhas aos outros usos possíveis das duas rodas. Matheus Ribeiro⁴⁶ foi assediado e acusado de roubo por um casal de jovens brancos no Leblon, Rio

45 Revista Bicicleta <https://revistabicicleta.com/diversos/o-brasil-que-pedala-e-majoritariamente-negro/>

46 No Brasil, negro só pode andar de bicicleta com uma pizza nas costas <https://cozinhabruta.blogfolha.uol.com.br/2021/06/16/no-brasil-negro-so-pode-andar-de-bicicleta-se-for-para-entregar-comida/>

de Janeiro, quando andava de bicicleta. Felipe Ferreira⁴⁷, youtuber que faz programas vinculados a assuntos como street bike e peças para bicicletas, foi abordado pela PM de Goiás durante gravação de um vídeo para seu canal. Dois policiais militares saíram da viatura e, com a arma em punho, um deles disse: “Desce da bike aí”.

Esta situação nos leva a outra dimensão do vínculo da circulação negra pelo território urbano que é o da abordagem e repressão à presença negra na cidade. Negros de bicicleta, a pé ou mesmo nos veículos são constantemente abordados especialmente pela polícia. Por exemplo, pesquisa realizada no município do Rio de Janeiro demonstra que negros são 63,5% dos abordados pela polícia⁴⁸, em diferentes modais de Transporte ou situações sociais.

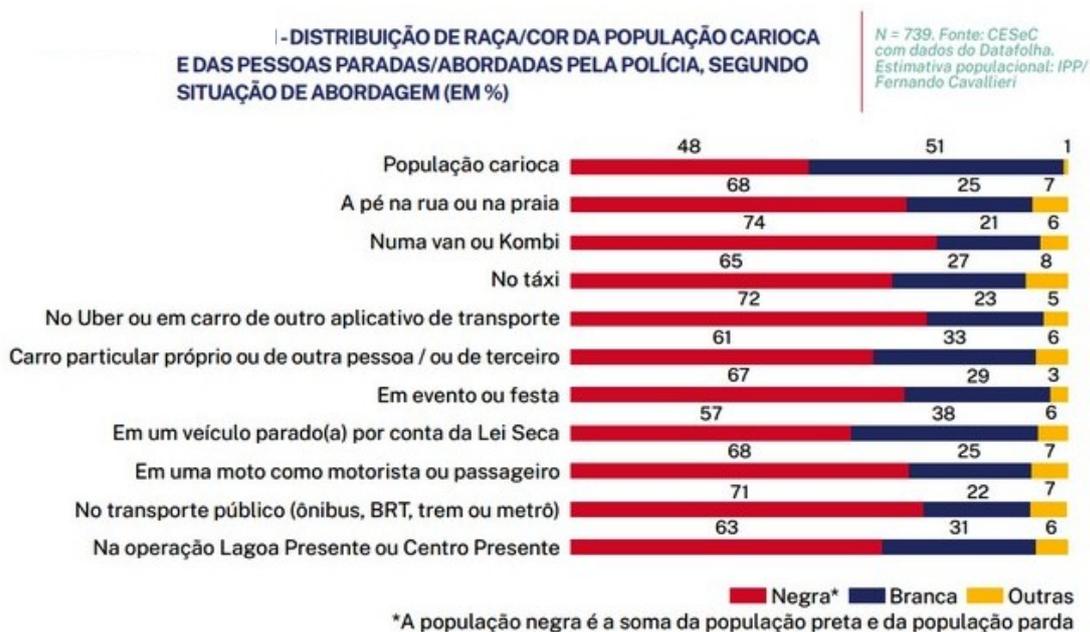


Figura 41: Distribuição de abordagem policial no RJ Raça/Cor Fonte: CeSec/Datafolha (2020)

Neste mesmo sentido, a pesquisa “Por que eu?”⁴⁹ informa que pessoas negras tem 4,5 vezes mais chances de serem abordadas pela polícia do que pessoas brancas. Do universo da pesquisa, 55,7% das pessoas negras foram abordadas a pé e das brancas esse numero diminui para 32,5%.

O estudo foi realizado pelo Data Labe e Instituto de Defesa do Direito de Defesa e foram ouvidas 1.018 pessoas, sendo 510 no Rio de Janeiro e 508 em São Paulo. Nesta amostragem a cada dez pessoas abordadas pela polícia oito eram negras; as pessoas negras foram abordadas pela polícia muito mais vezes que as pessoas brancas e 46% delas tiveram a raça mencionada durante a

47 Youtuber negro é algemado por policiais enquanto gravava para sua rede social, em Goiás <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/05/youtuber-negro-e-algemado-por-policiais-enquanto-gravava-para-o-sua-rede-social-em-goias.shtml>

48 Pesquisa mostra que 63% das abordagens policiais feitas no Rio têm como alvo pessoas negras <https://cesecseguranca.com.br/reportagens/pesquisa-mostra-que-63-das-abordagens-policiais-feitas-no-rio-tem-como-alvo-pessoas-negras/>

49 Relatório Completo: <https://datalabe.org/relatorio-por-que-eu/>

abordagem, 42% delas tiveram suas partes íntimas tocadas e os motivos mencionados foram variados, conforme gráfico a seguir:

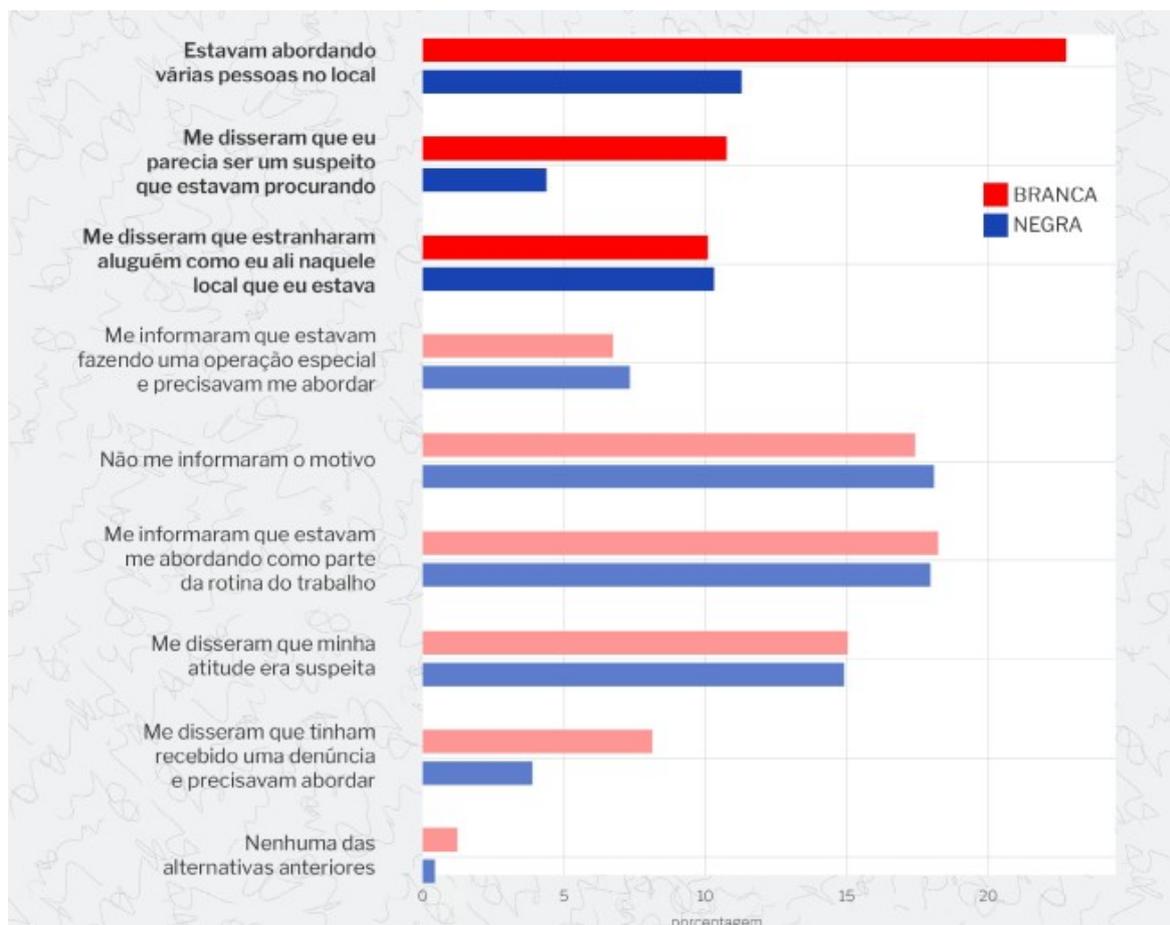


Figura 42: Motivos de Abordagem Policial no Rio de Janeiro e São Paulo - Data Labe

A abordagem policial de forma diferenciada racialmente tornou-se assunto de debate jurídico. O Supremo Tribunal Federal proibiu no dia 11/04/2024, que a abordagem policial aconteça apenas por perfil racial. A motivação deste caso foi um Boletim de Ocorrência em que um policial justifica que abordou uma pessoa porque “avistou ao longe um indivíduo de cor negra” que “estava em pé junto ao meio-fio da via pública”, ao lado de um veículo. Esta situação, para o PM, configurava uma “cena típica de tráfico de drogas”. A explicitude do estigma racial neste caso desmembrou-se em uma lei contra o racismo.

Da abordagem policial chega-se à situação final deste processo que é o da interdição completa da mobilidade. Ou seja, a prisão tem um impacto definitivo na definição da mobilidade das pessoas na cidade. Segundo dado do relatório “Porque eu?” a prisão de pessoas negras aumentou em relação à de pessoas brancas nas últimas décadas. A evolução da população prisional

brasileira de 2005 a 2020 aumento 15% para pessoas negras enquanto diminuiu 19% para pessoas brancas.

A prisão foi historicamente forjada como um espaço de controle racial no país. Não é de se espantar que a presença negra nos presídios seja maior do que a presença branca uma vez que o sistema carcerário brasileiro constituiu-se como um espaço de controle racial (Flausina, 2008).a ⁵⁰

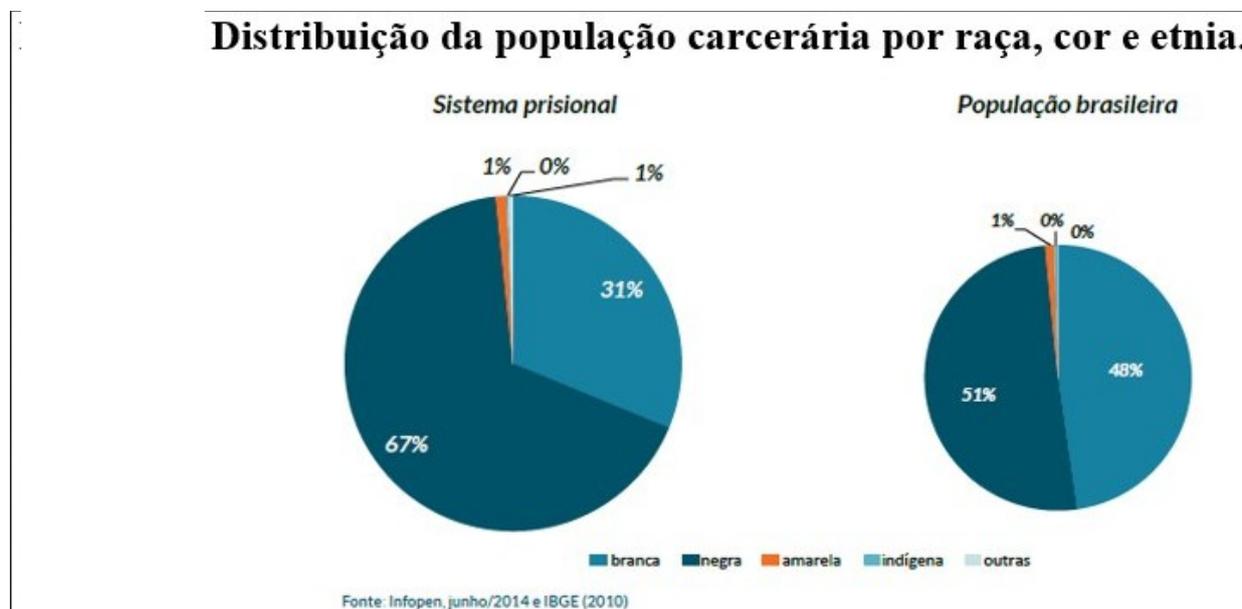


Figura 43: Distribuição da População Carcerária Raça/Cor (Infopen e IBGE) - Fonte: "Daltonismo racial": encarceramento em massa como punição pela raça.

É importante observar um pouco mais atentamente que parte da população negra brasileira anda a pé nas cidades. Por exemplo este estudo de São Paulo faz destrinchamento acerca de qual modal as pessoas utilizam para ir ao trabalho. As grandes distâncias territoriais transformam o exercício de andar a pé pela cidade uma tarefa racialmente marcada: um traslado complicado, trabalhoso e perigoso. Negros andando nas ruas estão submetidos a uma série de dinâmicas racistas: principalmente pela polícia mas também por uma série de outros atores ou ocorrências discriminatórias possíveis.

Os impactos psicológicos também não podem deixar de ser observados. Em 'Tornar-se Negro' (1983), Neuza Santos Souza é profunda ao demonstrar o impacto do racismo no imaginário e autorrepresentação da população negra. Ela articula, a partir da dimensão do trauma da experiência racial na experiência urbana, uma compreensão de como o preconceito racial é psicologicamente adoecedor. A depressão, boicote de si e auto-ódio são decorrentes de um ideal de humanidade, civilização, beleza e realidade alicerçados na branquitude. Os impactos da violência racial passarão pela violência, erotização e ideação do branco como aquilo a ser seguido.

50 "Daltonismo racial": encarceramento em massa como punição pela raça <https://www.conjur.com.br/2018-mai-16/paula-rocha-encarceramento-massa-punicao-raca/>

1.3.4.8 - Sinistros

A população negra é minoria entre quem tem automóveis, maioria entre quem tem motos, maioria ou minoria entre pedestres (a depender da distância do percurso), maioria entre trabalhadores ciclistas, minoria entre ciclistas esportivos, maioria entre usuários/as de ônibus. Esta variação, porém, não existe quando se trata de sinistros com óbito: em todos os modais negros e negras são quem mais morre. Os gráficos abaixo, gerados a partir dos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade dão as diferentes nuances desta afirmação.

Inicialmente observa-se que o total de óbitos de Acidente de Transporte, somando todos os modais, é de 117.180 pessoas brancas no período de 2012 a 2018 enquanto a morte de pessoas negras (soma de preta + parda) é 154.725 pessoas.

▶ ÓBITOS POR CAUSAS EXTERNAS - BRASIL

Óbitos p/Residênc por Cor/raça segundo Cor/raça
Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte
Período: 2012-2018

Cor/raça	Branca	Preta	Amarela	Parda	Indígena	Ignorado	Total
TOTAL	117.180	14.668	674	140.057	768	8.842	282.189
Branca	117.180	-	-	-	-	-	117.180
Preta	-	14.668	-	-	-	-	14.668
Amarela	-	-	674	-	-	-	674
Parda	-	-	-	140.057	-	-	140.057
Indígena	-	-	-	-	768	-	768
Ignorado	-	-	-	-	-	8.842	8.842

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Nota:

1. Em 2011, houve uma mudança no conteúdo da Declaração de Óbito, com maior detalhamento das informações coletadas. Para este ano, foram utilizados simultaneamente os dois formulários. Para mais detalhes sobre as mudanças ocorridas e os seus efeitos, veja o documento "[Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM. Consolidação da base de dados de 2011](#)".
2. No dia 13/06/2019, os arquivos do SIM referentes ao ano de notificação 2017 foram atualizados, com alteração das causas básicas de 2 registros e exclusão de 1 registro.

Desenho 3: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Datasus - Elaboração própria

Na tabela seguinte observa-se que o número de pessoas brancas que chegaram a óbito em Acidentes de Transporte como pedestres é de 2.187, e 3.083 pessoas negras tiveram mesmo destino.

› ÓBITOS POR CAUSAS EXTERNAS - BRASIL

Óbitos p/Ocorrênc por Grupo CID10 segundo Cor/raça
Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte
Grupo CID10: Pedestre traumatizado em um acidente de transporte
Período: 2022

Cor/raça	Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	Total
TOTAL	5.387	5.387
Branca	2.187	2.187
Preta	444	444
Amarela	16	16
Parda	2.639	2.639
Indígena	40	40
Ignorado	61	61

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Nota:

1. Em 2011, houve uma mudança no conteúdo da Declaração de Óbito, com maior detalhamento das informações coletadas. Para este ano, foram utilizados simultaneamente os dois formulários. Para mais detalhes sobre as mudanças ocorridas e os seus efeitos, veja o documento "[Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM, Consolidação da base de dados de 2011](#)".
2. No dia 13/06/2019, os arquivos do SIM referentes ao ano de notificação 2017 foram atualizados, com alteração das causas básicas de 2 registros e exclusão de 1 registro.
3. No dia 01/04/2020, os arquivos do SIM referentes ao ano de notificação 2019 foram atualizados, com alteração das causas básicas de 4 registros e exclusão de 1 registro.

Figura 44: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Pedestres - Datasus - Elaboração própria

A diferença se repete quando tratamos de Ciclistas. Foram 586 pessoas brancas vitimadas fatalmente por sinistros enquanto 735 pessoas negras de bicicleta morreram por mesma causa no período.

› ÓBITOS POR CAUSAS EXTERNAS - BRASIL

Óbitos p/Ocorrênc por Grupo CID10 segundo Cor/raça
Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte
Grupo CID10: Ciclista traumatizado em um acidente de transporte
Período: 2022

Cor/raça	Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	Total
TOTAL	1.346	1.346
Branca	586	586
Preta	73	73
Amarela	2	2
Parda	662	662
Indígena	5	5
Ignorado	18	18

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Figura 45: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Ciclistas - Datasus - Elaboração própria

Entre motociclistas a diferença se torna um pouco maior. Enquanto 4.033 pessoas brancas faleceram entre 2012 e 2018 por Acidentes de Transporte com modal moto, 7822 pessoas negras chegaram a óbito em mesma condição no mesmo período, quase o dobro.

› ÓBITOS POR CAUSAS EXTERNAS - BRASIL

Óbitos p/Ocorrênc por Grupo CID10 segundo Cor/raça
Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte
Grupo CID10: Motociclista traumat em um acidente de transporte
Período: 2022

Cor/raça	Motociclista traumat em um acidente de transporte	Total
TOTAL	12.058	12.058
Branca	4.033	4.033
Preta	644	644
Amarela	20	20
Parda	7.178	7.178
Indígena	42	42
Ignorado	141	141

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Figura 46: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Motociclista - Elaboração própria

➤ ÓBITOS POR CAUSAS EXTERNAS - BRASIL

Óbitos p/Ocorrênc por Grupo CID10 segundo Cor/raça
Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte
Grupo CID10: Ocupante ônibus traumat acidente de transporte
Período: 2022

Cor/raça	Ocupante ônibus traumat acidente de transporte	Total
TOTAL	126	126
Branca	46	46
Preta	4	4
Parda	73	73
Ignorado	3	3

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Figura 47: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Ocupante de Ônibus- Datasus - Elaboração própria

Por fim, quando tratamos de outros acidentes de Transporte e os não especificados, 144 pessoas brancas foram a óbito e 674 pessoas negras.

Óbitos p/Residênc por Grupo CID10 segundo Cor/raça
Grupo CID10: Outros acidentes de transporte e os não especif
Período: 2022

Cor/raça	Outros acidentes de transporte e os não especif	Total
TOTAL	830	830
Branca	144	144
Preta	26	26
Amarela	1	1
Parda	648	648
Ignorado	11	11

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Figura 48: Mortes Por causas Externas - Acidente de Transporte - Outros acidentes não especificados - Datasus - Elaboração própria

1.3.4.9 - Racismo Algorítmico E Mobilidade

Vive-se hoje em um processo de transformação das formas de produção e circulação de mercadorias na sociedade. Todos os setores da economia estão em amplo processo de informatização e integração de acordo com os setores chamados de “Indústria 4.0”. O setor de

Transporte não é diferente: a mobilidade está sendo integrada de diferentes maneiras à era algorítmica e informacional. Dando um exemplo sucinto, a mobilidade por aplicativos tem transicionado a circulação e necessidade dos estabelecimentos comerciais. O teletrabalho tem modificado as relações trabalhistas e os clusters ao redor das zonas produtivas.

A novidade tecnológica e de comunicação não passou imune aos sistemas de violência e diferenciação. Analistas têm percebido a existência de um fenômeno de diferenciação racial denominado Racismo Algorítmico, que é quando os algoritmos discriminam imagens ou qualquer conteúdo digital de pessoas negras ou não-brancas. Faustino (2022) argumenta que esta nova forma econômica não é somente uma característica marginal da internet. Na realidade o Colonialismo digital é um dos principais traços da nova forma de acumulação capitalista onde o imperialismo se articula com a colonização dos dados, articulando e atualizando novas formas de controle e opressão.

Os sistemas matemáticos ou de inteligência artificial pautados por informações racistas em sua padronização configuram a base do Racismo Algorítmico. As consequências são muitas, em variados campos. Algumas dessas consequências ocorrem também na mobilidade (Silva et al., 2024).

Por exemplo, sistemas de vigilância têm utilizado as tecnologias algorítmicas de forma a aprofundar o racismo nos sistemas de segurança. Entidades tem observado uma maioria de casos de prisões, processos e detenções ocasionadas por reconhecimento facial⁵¹. Uma pesquisa identificou, por exemplo, que 90% das pessoas presas por reconhecimento facial são negras⁵². Em um caso recente, o Governo de Pernambuco citou o termo “vadiagem” em documento de licitação para aquisição de mais tecnologias reconhecimento facial. O governo requereu em documento a licença para um software analítico de imagem – responsável por analisar situações fora do padrão de comportamento para sinalização a investigadores - que contenha detecção de vadiagem. Ou seja, pediu permissão para manter um modelo de reconhecimento com uso do termo historicamente utilizado para criminalizar a população negra⁵³.

Por outro lado, a própria desigualdade racial de acesso à internet implica na constituição de diferenciações sobre o espaço virtual e acesso a uma grande variedade de serviços que impactam a mobilidade. Por exemplo, durante o isolamento social da pandemia de Covid-19 percebeu-se que

51 "83% dos presos injustamente por reconhecimento fotográfico no Brasil são negros" <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2021/02/21/exclusivo-83percent-dos-presos-injustamente-por-reconhecimento-fotografico-no-brasil-sao-negros.ghtml>

52 90% das pessoas presas por reconhecimento facial são negras, diz estudo <https://www.cartacapital.com.br/politica/90-das-pessoas-presas-por-reconhecimento-facial-sao-negras-diz-estudo/>

53 Governo de Pernambuco cita “Vadiagem” em Licitação. (OpanopticoBr) Disponível em: https://www.instagram.com/p/C9CwC2JObXm/?img_index=1

jovens brancos tiveram menos dificuldade de manter seus processos educacionais do que jovens negros no que diz respeito ao acesso remotos às aulas⁵⁴.

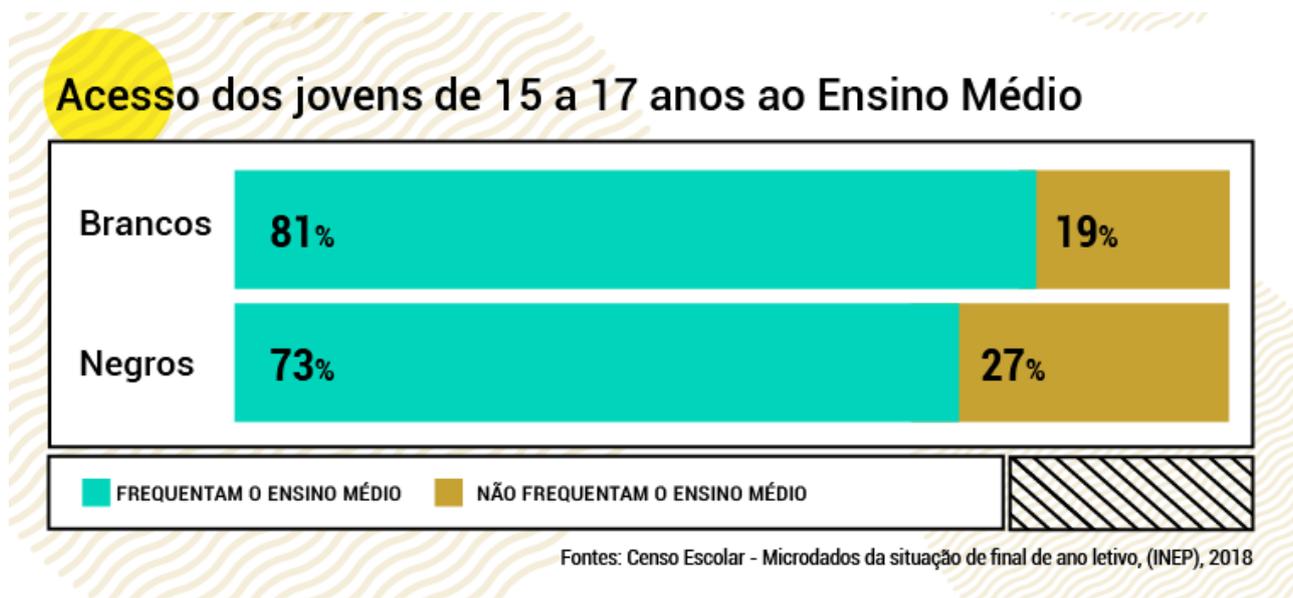


Figura 49: Desigualdade Racial no Ensino durante a Covid-19 - Porvir.org

Os tipos de racismo e discriminação racial digitais também impactam à população negra, dada a maior facilidade de utilização de mecanismos online para atacar pessoas negras com discursos de ódio impunemente (Silva et al. 2023).

A existência da mobilidade por aplicativos, inclusive, constitui um tipo de ampliação da mobilidade tanto para quem pode pagar mais (maioria branca, conforme já assinalado) como também pelos territórios onde os aplicativos circulam (maioria de territórios brancos). Há, por exemplo, o caso do aplicativo do jogo Pokemon Go, que em sua dinâmica espacial que vincula localização com GPS e dinâmicas de gamificação do mapa, reproduziu desigualdades raciais territoriais⁵⁵.

1.3.5 - Análise Da Mobilidade E Racismo A Partir Dos Dados Elencados

Sistematização em enunciados

54 Pandemia de coronavírus deve piorar desigualdade racial no ensino médio - <https://porvir.org/pandemia-de-coronavirus-deve-piorar-desigualdade-racial-ensino-medio/>

55 Fonte: <https://desvelar.org/casos-de-discriminacao-algoritmica/> | Pokémon GO is changing how cities use public space, but could it be more inclusive? <https://www.urban.org/urban-wire/pokemon-go-changing-how-cities-use-public-space-could-it-be-more-inclusive>

A partir dos fatos acima elencados pode-se inferir um quadro de desigualdades raciais presentes na mobilidade. De acordo com as categorias e metodologias montadas para este fim cabe aqui enunciar que:

Do ponto de vista dos Atores:

- A população negra é maioria entre quem utiliza o Transporte Coletivo.
- Trabalhadores operadores do Transporte Coletivo e aplicativos são, na maioria, negros
- Negros sofrem regularmente com racismo no Transporte público - seja como usuários ou trabalhadores
- Negros evitam o uso do Transporte público por medo de racismo - em especial o ônibus
- Negros pagam mais tarifa cheia pois são maioria entre trabalhadores sem vale Transporte e jovens fora da escola
- Negros têm orçamento mais impactado por tarifas pois possuem renda inferior
- Negros são maioria entre quem não pode utilizar o Transporte Coletivo por não ter dinheiro pra pagar, pois são maioria entre miseráveis
- A Gestão do Transporte é feita por empresários, gestores públicos, técnicos – setores que são de maioria branca atual e histórica

Do ponto de vista do Financiamento:

- Os impostos são uma taxa regressiva que pesa mais sobre negros.
- A tarifa de Transporte é uma taxa regressiva, que incide especialmente sobre as classes c, d, e; população negra e não taxa em nada os mais ricos e brancos pelo transporte
- Recursos públicos são mais direcionados ao Transporte individual, cuja maioria dos usuários é branca
- Os gastos em infraestrutura de Transportes são direcionados às áreas brancas da cidade

Do ponto de vista do Urbanismo na Mobilidade

- As linhas de ônibus atendem de forma piorada às regiões negras da cidade
- Negros são maioria em 'aglomerados subnormais' ou favelas/periferias.
- As linhas de metrô, VLT/BRT e trens seguem, em cada cidade à sua maneira, linhas de segregação socioespacial com enfoque na raça

Do ponto de vista dos Modais

- Brancos possuem mais automóveis particulares (carros)
- Negros possuem mais motocicletas
- Negros andam mais a pé
- Negros possuem mais bicicletas

- Negros são maioria em sinistros de Transporte Coletivo, Transporte individual e mobilidade ativa
- Os mecanismos de vigilância e controle da mobilidade atingem de forma prejudicial mais à população negra
- Negros são maioria de quem sofre abordagens ao andar a pé nas ruas
- Negros são maioria entre encarcerados
- A Inteligência Artificial tem reproduzido mecanismos de racismo na mobilidade em desfavor da população negra

Análise a partir do Modelo Analítico

Categoria	Objetos	Mecanismos	Processo Envolvidos
Atores	Usuários, Trabalhadores, Técnicos, Gestores, Empresários	Racismo no Transporte Coletivo; Gestão do Transporte; Propriedade das Empresas; Operação do Transporte	Uberização
Economia	Financiamento por Tarifas; Financiamento por Impostos	Federal Estadual Municipal Internacional	Subsídios; Tarifa Zero;
Urbanismo	Desenho urbano, Linhas de Ônibus, Metrô, BRT/VLT, Ciclovias	Infraestrutura Urbana, Pavimentação,	Segregação Urbana; Gentrificação
Modais	Ônibus, Vans, Trens, Metrôs BRT's, VLT's Carros e Motos Bicicletas e Andar a pé	Transporte Coletivo; Transporte Individual Motorizado; Mobilidade Ativa	Encarceramento Modal; Mobilidade Ativa Compulsória; Sociedade do Automóvel

1.3.5.1 - Comparação Com Outras Bases Analíticas

Assim temos um quadro das desigualdades na mobilidade em torno das formas analíticas de acompanhamento da mesma. Porém há um conjunto de metodologias específicas e recentes formuladas para analisar a qualidade da Mobilidade Urbana. Parece relevante realizar uma articulação entre estas duas formas de formulação. Rodrigues (2008) apresentou uma sistematização das análises de determinantes da qualidade de Transportes por parte de quatro formulações:

Tabela 1: Determinantes de qualidade dos serviços de transporte público coletivo

Autor (es)	Indicadores
Waisman (1983 apud Rodrigues, 2006)	Comparabilidade, cobertura, resposta à necessidade, compreensibilidade, flexibilidade, incentivos para o alcance de melhorias e disponibilidade de dados.
Ferraz e Torres. (2004)	Acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informação, conectividade, comportamento dos operadores, e estado das vias.
Transit Capacity and Quality of Service Manual (TCRP, 2003)	Frequência, horas de serviço, cobertura do serviço, demanda de passageiros, confiabilidade do serviço, diferença de tempos de viagem entre o automóvel e ônibus.
Lima Jr. (1995)	Mercados regulamentados ou sem diferenciação de produtos, produto intangível, produção e consumo simultâneos, grandes oscilações de demanda, indivisibilidade da oferta, processos e produtos heterogêneos, satisfação com o produto e com o processo, interação com o meio ambiente, rede de processos e parcerias e diferenças tecnológicas.

Fonte: Rodrigues (2008)

Figura 50: Determinantes de qualidade dos serviços de transporte. Rodrigues (2008)

Com base nos dados elencados até agora neste capítulo conclui-se que as diferenciações raciais no Transporte afetam a qualidade de forma que a mobilidade tem um comportamento específico para a população branca e outro para a população negra.

Por exemplo, utilizando a metodologia de Waisman (1993):

- **Comparabilidade** entre diferentes áreas urbanas: as áreas urbanas de maioria branca são melhor assistidas que as áreas de maioria negra;
- **Cobertura:** O Transporte compreende tanto em infraestrutura quanto em oferta e qualidade a extensões para pessoas brancas melhor que para pessoas negras
- **Resposta à necessidade:** a Mobilidade Urbana responde melhor às necessidades da população branca do que da população negra
- **Compreensibilidade:** a mobilidade e circulação na cidade opera em torno de uma lógica que é melhor compreendida e executada pela parcela branca da sociedade do que pela parcela negra.
- **Flexibilidade:** a Mobilidade Urbana permite melhores adaptações de deslocamentos para população branca em relação à negra
- **Incentivos para o alcance de melhorias:** As melhorias e transformações na mobilidade tem ocorrido na direção de incentivar a mobilidade branca em relação à Mobilidade Negra.

- **Disponibilidade de dados:** os dados da mobilidade são controlados por gestores, empresários e técnicos, maioria branca. Há poucos dados públicos para mobilidade disponibilizados à população negra
De acordo com Ferraz e Torres (2004):
- **Acessibilidade:** O acesso ao Transporte Coletivo seja por meios sociais, econômicos ou de infraestrutura é prejudicado à população negra
- **Frequência de atendimento:** O Transporte Coletivo, individual ou por aplicativos atende às áreas negras com menor frequência que as áreas brancas
- **Tempo de viagem:** o tempo de viagem é maior para a população negra
- **Lotação:** a lotação é maior para os bairros negros tanto pela falta de oferta de veículos como pela forma de cálculo da tarifa que torna mais lucrativo veículos lotados
- **Confiabilidade:** os ônibus não cumprem horários de forma igualitária em bairros negros em relação aos bairros brancos
- **Segurança:** população negra é mais insegura na mobilidade resultando em mais óbitos em todos os modais
- **Características dos veículos:** os veículos privados ou de Transporte Coletivo ou de trens são piores nos bairros negros
- **Características dos locais de parada:** os bairros brancos tem maior infraestrutura, paradas de ônibus e locais de embarque mais estruturados do que nas áreas negras.
- **Sistema de informações:** as informações sobre mobilidade são melhor destinadas à população branca do que à população negra
- **Conectividade:** a facilidade de deslocamento da população negra é pior do que da população branca.
- **Comportamento dos operadores:** operadores sofrem e praticam discriminação racial no transporte. Isto afeta seu comportamento de forma determinante.
- **Estado das vias:** as vias e infraestrutura de bairros negros são piores que de bairros brancos. De acordo com o Manual Transit Capacity and Quality of Service Manual (TCRP, 2003)
- **Frequência:** O Transporte Coletivo, individual ou por aplicativos atende às áreas negras com menor frequência que as áreas brancas
- **Horas de serviço:** o Transporte Coletivo funciona nas áreas negras da cidade e menor horário do que nas áreas brancas
- **Cobertura do serviço:** O Transporte compreende tanto em infraestrutura quanto em oferta e qualidade a extensões para pessoas brancas melhor que para pessoas negras

- **Demanda de passageiros:** Passageiros negros tem maior dificuldade de terem sua demanda cumprida em relação a passageiros brancos em todos os modais do transporte
- **Confiabilidade do serviço:** o serviço de Transporte Coletivo é menos confiável para pessoas negras do que para pessoas brancas
- **Diferença de tempos de viagem entre o automóvel e ônibus:** são um determinante de diferença no serviço de mobilidade uma vez que a população branca é maioria entre quem tem Transporte individual.

De acordo com Lima Jr (1995)

- **Mercados regulamentados ou sem diferenciação de produtos:** a população negra é mais refém das dinâmicas das empresas e, por isso, menos capaz de influenciar as dinâmicas de Transporte por meios formais de ação;
- **Produto intangível:** usuários negros, em função do racismo ocorrido na experiência da mobilidade, tem menos interesse em utilizar o Transporte Coletivo
- **Produção e consumo simultâneos:** a solução dos problemas do transporte, relacionados ao consumo, são menos ágeis para população negra
- **Grandes oscilações de demanda:** as oscilações de demanda fazem com que a oferta seja distinta nos diferentes momentos do dia prejudicando a população negra que necessita mais de acesso à mobilidade por meio de transporte
- **Indivisibilidade da oferta:** o conjunto dos elementos urbanos vinculados ao Transportes ão de pior experiência para a população negra em relação à população branca.
- **Processos e produtos heterogêneos:** brancos possuem maior acesso a diferentes modais de transporte
- **Satisfação com o produto e com o processo:** a população negra tende a ser mais insatisfeita com o Transporte pois além dos elementos diferenciadores há a experiência de discriminação nos veículos
- **Interação com o meio ambiente:** a relação da mobilidade com o meio ambiente é vinculada ao processo do racismo ambiental
- **Rede de processos:** o Transporte Coletivo está vinculado a uma rede de processos de uma sociedade organizadamente racista, desta forma está vinculado a um conjunto de relações sociais que prejudicam a população negra
- **Parcerias e diferenças tecnológicas:** há diferenças tecnológicas entre áreas negras e áreas brancas da cidade.

A análise realizada acima tem caráter parcial, indicando como a mobilidade é uma instituição e tecnologia de características racistas em seu comportamento global. O conjunto dos dados agora apresentados demonstram inequivocamente a existência de uma sensível diferença racial nos distintos aspectos vinculados à mobilidade. Ainda que sejam dados fragmentados, sem sistematização nem padronização nacional, feitos em parte pelo poder público e em parte pela sociedade civil, por meio de distintas metodologias e bases amostrais, temos um significativo conjunto de indicadores de que:

1. a desigualdade no Transporte nacionalmente conta com o vetor raça em sua determinação
2. apesar de diferenças regionais, devemos estudar o fenômeno do racismo na mobilidade em escala nacional
3. as diferenças raciais na mobilidade têm especificidades contraintuitivas que demandam uma explicação para além da hipótese de um alargamento do racismo de outros setores que se refletem na Mobilidade Urbana
4. o racismo na mobilidade merece uma análise com explicações próprias de sua natureza, origem e significados.

A Mobilidade Urbana é uma Forma Social com história, características e ações feitas sobre ela. É uma produção humana capaz de ser analisada, observada e transformada por meio de atividades específicas.

Como se produziu, então, este cenário onde a Mobilidade Urbana, em todos seus aspectos, é determinada por diferenciadores raciais? Acredita-se que por meio da análise da história da constituição da mobilidade no Brasil é possível apreender distintas pistas de como este resultado se constituiu. Esse é o interesse do próximo capítulo.

Capítulo 2 - Análise Diacrônica Da Constituição De Uma Mobilidade Racista

O debate sobre vínculo entre os Transporte Coletivo e navio negreiro consolidou-se como um debate público. Seja nas artes visuais, produção musical, no movimento social ou como expressão corriqueira, esta figura de linguagem está muito presente. Uma primeira obra que tratou do assunto foi a de Bruno Perê, que sofreu situação de constrangimento e censura em exposição no SESC. A obra pega uma planta de um navio negreiro e coloca sobre a mesma a frase “Todo vagão tem um pouco de navio negreiro”, remontando à obra de Castro Alves.



Figura 51: Imagem: “Todo vagão tem um pouco de navio negreiro, de Bruno Perê” Bruno Perê (2008)

2.1 - Apresentação

Busca-se aqui realizar uma análise diacrônica da relação da Mobilidade com o Racismo. Ou seja, nos interessa compreender como o campo do Transporte e, posteriormente Mobilidade Urbana – constituíram-se em relação às relações raciais do país.

Por análise Diacrônica entendemos aquela investigação que tem como objetivo documentar o desenvolvimento de uma instituição no transcurso do tempo, observando características suas mudanças, transformações e continuidades. Compreende-se que a Mobilidade Urbana brasileira é uma Forma Social, instituição e tecnologia construída por mãos e mentes humanas e, por isso, é passível de compreensão analítica.

Ao fim de nossa digressão histórica, utilizaremos a mesma metodologia que desenvolvemos no capítulo anterior: uma análise baseada nas categorias de Atores, Economia, Urbanismo e Modais. Passaremos, em forma de análise e levantamento histórico, por muitos elementos distintos e, em alguma dimensão, interconectados, tal qual acontece na realidade do fenômeno observado.

Utilizaremos, como marco inicial para análise do Transporte Coletivo, o tráfico escravista. Em parte provocados pela percepção popular acerca da relação entre estas duas instituições, em parte pela compreensão da centralidade da escravidão na fundação das instituições nacionais e, por fim, pelo argumento próprio da tese - o da existência de uma continuidade tecnológica entre a forma do tráfico de pessoas e o transporte.

A construção da infraestrutura de Transporte brasileira ocorre no período do fim da economia escravista. Daí avançaremos acerca dos conflitos urbanos e reconfiguração do espaço público no período que vai da abolição da escravidão até o desenvolvimentismo automobilista. Passaremos em análise pela constituição do urbanismo e da Mobilidade Urbana em paralelo. Temas como o Higienismo, Sanitarismo, Vadiagem estarão em diálogo com os Bondes, Ônibus, Trens e Carros, em torno das disputas técnicas da cidade.

O momento seguinte do capítulo debruçará sobre o desenvolvimento próprio do campo do Transporte e análise crítica de alguns indicadores. A partir das reflexões sobre como passamos do Transporte por trilhos ao modelo rodoviarista brasileiro, estudaremos a história do corpo técnico do Transporte Coletivo e a criação dos indicadores de produtividade do Transporte Coletivo. Na sequência partimos a uma análise conclusiva sobre os motivos do Transporte Coletivo ter tantos paralelos com o Transporte de cargas.

Ao final do capítulo realizaremos semelhante análise esquemática da relação entre Mobilidade e Racismo, que nos permitirá considerar a hipótese da função do Transporte enquanto Dispositivo Racial.

Resumo do Modelo Analítico

Categoria	Objetos	Mecanismos	Processo Envolvidos
Atores	Usuários, Trabalhadores, Técnicos, Gestores, Empresários	Conflito, dominação	Fim da Escravidão; Transição Campo-Cidade
Economia	Incentivos Federais, Incentivo Inglês, Investimentos Familiares	Colonial, Municipal,	Transição Escravismo; Industrialização
Cidade	Reforma Urbana, Sanitarismo	Infraestrutura Urbana, Pavimentação,	Segregação Urbana; Higienismo, Eugenia
Modais	Trens, Bondes, Ônibus, Andar a pé, Serpentina, Sege, Rede, Cadeirainha, Cangalha, Carreta, Liteira	Transporte Coletivo; Transporte colonial, Mobilidade Ativa	Nascimento do Transporte Coletivo

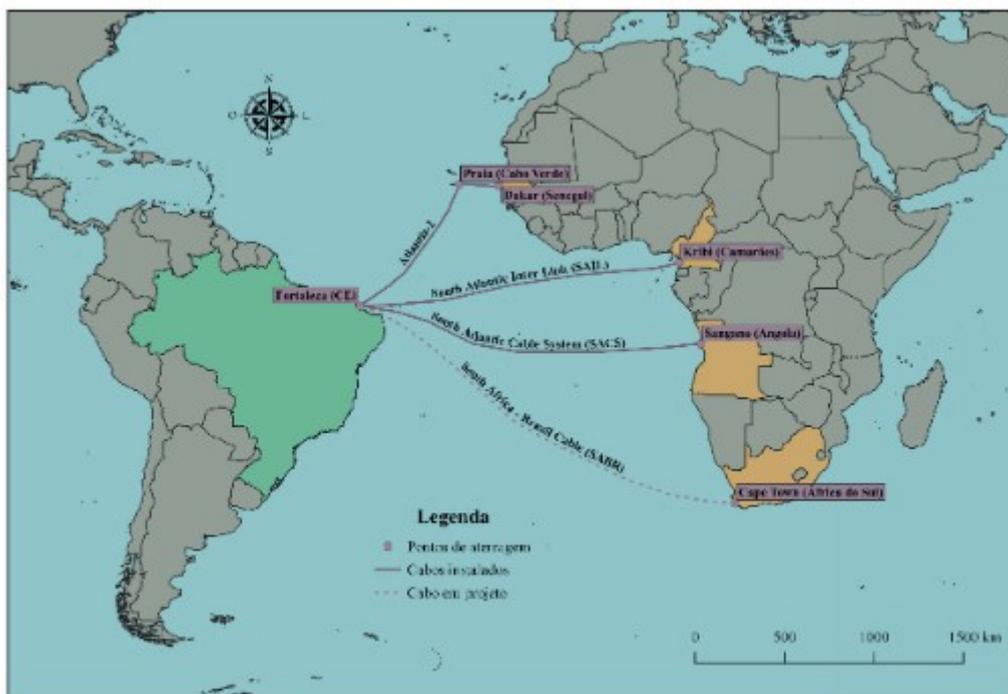
2.2 - A Mobilidade E O Tráfico Escravista

2.2.1 - O Tráfico Negroiro: Pessoas E Mercadorias Determinando O Transporte

Um estudo recente observou que as rotas transatlânticas dos cabos submarinos de fibra ótica da internet entre Brasil e África são uma continuidade geográfica do processo de integração territorial entre América Latina e o Continente Africano (Jesus Neto, 2018). Este processo foi iniciado de forma violenta, ainda no século XVI, por meio do tráfico escravista. Estas rotas, encerradas com o fim da escravidão, foram retomadas por meio de acordos comerciais marítimos e aéreos a partir dos anos 1960 e depois desenvolvidas como rotas comerciais nas décadas seguintes até chegarem ao ponto de rotas para fibras óticas nos anos 2000, quando adquiriram maior alcance vinculado à centralidade da internet para as relações comerciais.

“Do tráfico atlântico de escravos à internet, passando pelas trocas comerciais a partir dos anos 1960, a integração territorial entre a formação

socioespacial brasileira e suas correlatas africanas passou historicamente por quatro rotas sul-atlânticas principais, partindo de pontos específicos do Sudeste e Nordeste brasileiro em direção: 1) à região de Senegal, Cabo Verde e Guiné-Bissau, 2) ao Golfo da Guiné, 3) Angola e Congo e 4) ao extremo sul do continente africano.” (Jesus Neto, 2018)



Mapa 1: Os cabos submarinos de fibra ótica entre o Brasil e o continente africano

Elaboração: Antonio Gomes de Jesus Neto (2018).

Figura 52: Imagem: Os cabos submarinos de fibra ótica BR - África (Neto, 2018)

O trabalho resgata alguns conceitos de Milton Santos. Por exemplo, aquele de “espaço geográfico”, definido pelo autor como um “conjunto indissociável [...] de sistemas de objetos e sistemas de ações (Santos; 1996, p.63)”. Ou seja, articulando o espaço construído às relações sociais. A dimensão histórica do desenvolvimento da técnica no espaço também é considerada no texto, especialmente quando Santos argumenta que “[...] o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios. (Santos, 1996, p. 171)” e também que “[...] a reconstrução dos sucessivos sistemas temporais e dos sistemas espaciais sucessivos é um dado fundamental quando se busca uma explicação para as situações atuais. (Santos, [1978] 2002, p. 255).”

Raciocínio semelhante pode ser utilizado aqui para apreender o desenvolvimento do Transporte Coletivo a partir de sua relação com o tráfico escravista. A Mobilidade Urbana, enquanto

espaço geográfico, tem parte determinantemente vinculada aos processos da escravidão. Nos interessa aqui explorar alguns rastros que conectem o tráfico escravista e a Mobilidade Urbana no Brasil. Seriam rotas? Seriam veículos? Trabalhadores/as e Usuários/as? Seriam seus proprietários? Sua concepção? O trabalho agora será de analisar um tanto disso tudo, em conjunto.

2.2.2 - O Tráfico Colonial E A Constituição Do Setor De Transportes

O tráfico colonial de pessoas negras é um processo histórico que determinou a sociedade tal qual a conhecemos hoje. Tratou-se do ciclo econômico fundamental dos três primeiros séculos do Brasil. É uma instituição determinante para a constituição do capitalismo e do que chamamos de modernidade. Quijano (2005) argumenta que a colonialidade é um dos elementos constitutivos e do padrão mundial do poder capitalista. Ele argumenta que a classificação racial/étnica da população do mundo é uma pedra angular do padrão de poder e opera a constituição da objetividade e subjetividade societal. Redikker (2011) dá algumas pistas neste sentido tratando do tráfico transatlântico:

“Em suma, o navio negreiro e as respectivas relações sociais modelaram o mundo moderno, mas a sua história continua a ser, em muitos aspetos, desconhecida.” (...)“Ao produzirem trabalhadores para as plantações, o navio-feitoria também produzia «raça». No início da viagem, os capitães contratavam uma tripulação variada de marinheiros que, na costa africana, passariam a ser «homens brancos». No início da Passagem do Meio, os capitães traziam para bordo da embarcação um conjunto multiétnico de africanos que, no porto americano, passariam a ser «negros» ou uma «raça negra». A viagem transformava, assim, os que participavam nela. O belicismo, o aprisionamento e a produção de feitoria da força de trabalho e raça, na totalidade, dependiam da violência.” (Rediker, 2011)

Trata-se de um negócio de grande complexidade, que envolveu um amplo conjunto de técnicos organizados em áreas de comércio, administração, organização militar, engenharia, ciências marítimas, circulação de mercadorias (Florentino, 1997) . Ao contrário da suposição de que seja uma atividade de menor valia e com técnicas rudimentares, as atividades próprias do tráfico negreiro foram determinantes para o desenvolvimento tecnológico em muitos níveis.

“Entre os séculos XVI e XIX, 40% dos quase 10 milhões de africanos importados pelas Américas desembarcaram em portos brasileiros. A segunda maior área receptora, as colônias britânicas no Caribe, conheceu pouco menos da metade desta cifra.” (Florentino, 1997)

Um enorme aparato político, econômico, militar era necessário para o seu desenvolvimento. As instituições políticas estavam vinculadas aos processos de divisão econômica entre países, fronteiras, acordo e organização geopolítica colonial. Do ponto de vista econômico, toda uma mensuração de valores, trocas cambiais internacionais, organização de posses e propriedades, mercados de venda e troca de mercadorias. Do ponto de vista militar um amplo sistema de repressão, controle, vigilância e dominação de uma mercadoria que era viva. O ponto de vista técnico, porém, é aquele menos referenciado e mais subjugado (Florentino, 1997).

Há uma leitura de que a técnica do tráfico de escravos era rudimentar, precária, atrasada. Esta é uma ideia que se supõe crítica pois, ao sugerir que a técnica de tal setor era precária, demonstra como uma prática tão cruel não poderia ser realizada por meio de um corpo técnico altamente qualificado. Ou seja, o desenvolvimento técnico deste ramo da economia era tosco, mal realizado e frágil. Esta concepção apela à ideia de que a escravidão criminosa só se mantinha à força. Trata-se de uma leitura com alguns problemas, uma vez que se trata de um negócio que transportou, durante cerca de três séculos, cerca de treze milhões de pessoas escravizadas, um terço delas para o Brasil. Foram quase 35 mil expedições pelo atlântico neste período (Florentino, 1997).

Por exemplo, Harney e Moten ([2013]2024) argumentam que o setor da Logística tem sua genealogia ancorada no processo escravista. As origens da mesma, mais do que serem um avanço do militarismo aos negócios, realizado na metade do século XX, vem do processo de Transporte de "mercadorias que falam" no tráfico transatlântico, ressaltando o duplo caráter de força de trabalho e mercadoria (Harney e Moten [2013]2024)

"De onde a logística tirou essa ambição de conectar corpos, objetos, afetos, informações, sem sujeitos, sem a formalidade dos sujeitos, como se pudesse reinar soberana sobre o informal, o concreto e a indeterminação generativa da vida material? A verdade é que a logística moderna nasceu assim. Ou, mais precisamente, ela nasceu na resistência a essa ambição, a esse desejo, a essa prática do informal, e foi tomada como aquisição de tudo isso. A logística moderna foi fundada com o primeiro grande movimento de *commodities*, aquelas que podiam falar. Foi fundada no comércio de escravos do Atlântico e contra os escravos do Atlântico. Passando da acumulação da pilhagem dos exércitos para a acumulação primitiva do capital, a logística moderna foi marcada a ferro cauterizada com o transporte do trabalho de *commodity* que não foi, e nunca mais seria, independente de

quem estava apreendido naquele porão [*hold*] ou containerizado naquele navio." (Harney e Moten [2013]2024)

Os argumentos de Harney e Moten parecem razoáveis. Nos interessa explorar este caminho entre o tráfico escravista e a logística. No caso brasileiro, vemos alguns elementos desta conexão. Um primeiro aspecto a ser ressaltado é de como o tráfico escravista foi um negócio que enriqueceu muito seus realizadores. Os traficantes inicialmente dependiam de financiamento das coroas e de outros produtores que investissem em seus negócios. Porém, com o avanço das embarcações o sistema de tráfico desenvolveu-se de tal maneira que ganhou autonomia em relação aos compradores. Como o volume era muito alto, passou a haver necessidade de intermediadores que organizassem a venda e leilões de escravizados, uma vez que a importação direta feita pelos senhores da terra já não dava mais conta do tamanho do mercado (Pinsky, 2020).

Em determinado momento do processo, os traficantes escravistas eram mais ricos do que os compradores de pessoas negras escravizadas⁵⁶. A produção das colônias com escravidão tinha uma economia menor do que o tráfico. Compreende-se que a atividade traficante se tornou, entre o século XVII e XVIII, uma atividade em si, que se mantinha a partir da enorme demanda de pessoas escravizadas na América portuguesa. Como argumenta Pinsky (2020)

“Para o escravo, estas alterações representavam, concretamente, passar por várias mãos antes de chegar ao seu destino final. Seu preço subiu no mercado interno, por conta da maior demanda e da especulação dela decorrente. Isto vai provocar o desenvolvimento do tráfico interno, resultado também do fato de o investimento no escravo deixar de ser rentável em certas atividades” (Pinsky, 2020).

O resultado deste tipo de situação é que os traficantes de escravos passaram a ser pessoas muito ricas e poderosas em todo o Atlântico. Estes comerciantes fizeram grandes fortunas em muitos países e tinham muitas moedas distintas em suas fortunas, realizando comércio internacional constante. Neste sentido, passaram também a acumular e investir em algumas situações e países. Construíram o Banco do Brasil. Compararam terras, investiram em edificações urbanas.

O tráfico escravista transatlântico foi, durante séculos, o elemento dinamizador de uma dinâmica colonial que se instalou sobre os continentes africano, americano e europeu. Para além das

56 Laurentino Gomes, em entrevista ao portal Uol, corrobora esta afirmação ao dizer ““As pessoas mais ricas do Brasil no final do século 18 não eram senhores de engenho, barões do café, já não eram mais os mineradores de ouro e diamante, mas sim os traficantes de escravos. A compra e venda de pessoas se tornou o maior negócio do Brasil e do mundo nessa época” Disponível em <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/bbc/2021/06/27/historia-apagou-o-quanto-africanos-escravizados-enriqueceram-o-brasil-diz-laurentino-gomes.htm>

embarcações, as dinâmicas do tráfico envolviam também as pilhagens e desenvolvimento europeu; a organização colonial das Américas, a inflexão colonial nas sociedades africanas (Rodney, 2022).

Os três séculos ininterruptos de comércio internacional escravista gestaram uma elite com muito capital à disposição para o desenvolvimento de posteriores negócios capitalistas. Eric Williams, em “Capitalismo e Escravidão” ([1944]2012), ao estudar os vínculos entre o desenvolvimento do capitalismo e a escravidão, com foco nas relações desenvolvidas na Inglaterra, argumenta acerca da centralidade do complexo escravista atlântico para a formação do capitalismo industrial na Inglaterra em suas relações contraditórias e complementares entre os séculos de escravidão e o desenvolvimento do capitalismo. Ele abordava, também, a importância da resistência de escravizados para o fim da escravidão (tema que abordaremos no próximo capítulo). Williams formula a tese de que o capitalismo europeu teve o regime escravista das Américas como pressuposto fundamental em seus processos globais de acumulação e divisão do trabalho. Ele afirma que

“O capitalismo mercantil do século XVIII desenvolveu a riqueza da Europa por meio da escravidão e do monopólio. Mas, com isso, ajudou a criar o capitalismo industrial do século XIX, que se virou e destruiu a força motriz do capitalismo mercantil, a escravidão, e todo seu funcionamento. Sem uma compreensão dessas mudanças econômicas, a história do período não tem sentido.” (Williams, ([1944]2012)⁵⁷

O fim do tráfico escravista no continente europeu terá impactos de pressões diversas sobre a coroa portuguesa e sobre o tráfico escravista no Brasil. Uma série de sanções e pressões comerciais impuseram, pouco a pouco, que o tráfico escravista fosse encerrado em Portugal e suas colônias. Houve resistência dos escravistas brasileiros em abandonar o tráfico, pois a atividade era extremamente lucrativa. Todo um longo processo de pressões, embargos e negociações ocorreram até que o tráfico fosse proibido. Por exemplo

“Em 23 de novembro de 1826, foi assinado o tão propalado Tratado, ou Convenção entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos, documento que foi a culminância das pretensões da política externa inglesa para o Brasil.” (Carvalho, 2012)

Somente em 1831 foi emitida a Lei Feijó, que proibia o tráfico e tornava livres africanos que fossem traficados ao Brasil após esta data. Tratou-se, porém, de uma lei de letra morta, uma vez que

⁵⁷ A relação entre o desenvolvimento do capitalismo na Inglaterra e o desenvolvimento do Transporte da mobilidade no Brasil é relevante, uma vez que o desenvolvimento das primeiras companhias de Transporte brasileiras tem amplo investimento de empresas inglesas.

não houve qualquer ação de fiscalização que impedisse o tráfico que seguiu com intensidade neste período. Ao contrário, o tráfico foi intensificado, de forma que cerca de 500 mil africanos desembarcaram no Brasil, especialmente para as fazendas de café do Sudeste que estavam em momento de prosperidade. As pressões internacionais e movimentações locais se intensificaram nas décadas seguintes, de forma que em 1850 foi aprovada a Lei Eusébio de Queiroz, que além de proibir a escravidão tomava “medidas para a repressão do tráfico de africanos” no Império. Ainda assim, estima-se cerca de trinta e oito mil africanos tenham desembarcado no Brasil entre 1850 e 1856 (Carvalho, 2012; Florentino, 1997; Moura, 1988).

Esta intensa atividade dos traficantes escravistas não se restringiu, porém, somente à desobediência para a lei escravista. Com o fim do tráfico negreiro oficial no Brasil em 1850 muitas empresas dispunham de enormes ativos e capitais nacionais. Uma grande parte delas passou a investir em infraestrutura dentro do país. É do excedente do findante tráfico negreiro que nascem as primeiras grandes ferrovias e outros modais de Transporte de cargas/pessoas no Brasil, em especial na região litorânea. Como argumenta Clóvis Moura em *Rebeliões da Senzala*

"A extinção do tráfico negreiro, de um lado, criou condições propícias para que os coronéis decadentes, para quem o escravo já era um ônus mais do que fonte de receita, pudessem vendê-lo às áreas do café; de outro lado, permitiu uma fase de especulação em larga escala com movimentos de capitais que eram anteriormente aplicados pelos traficantes do comércio de carne humana e foram transferidos para outros ramos da economia nacional. Inúmeras sociedades anônimas foram criadas. Em 1851 funda-se o segundo Banco do Brasil. A primeira linha telegráfica é inaugurada em 1852 e um ano após, funda-se o Banco Rural Hipotecário, que chegou a distribuir dividendos superiores aos do Banco do Brasil. Em 1854, inaugura-se a primeira linha de estrada de ferro ligando o porto de Mauá à estação de Fragoso (14 quilômetros). Um ano mais tarde teremos outra estrada de ferro funcionando: a que ligará o Rio de Janeiro a São Paulo. De 1850 a 1860, escreve um economista — se concederam 71 privilégios industriais, para a incorporação de 14 bancos de depósitos e descontos e alguns de emissão; criaram-se 3 caixas econômicas, organizaram-se 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguros, 4 de colonização, 8 de estradas de ferro, 2 de rodagem, 4 de carris urbanos com tração animal, 8 de mineração, 3 de Transportes e 2 de gás. As primeiras linhas de navegação

transoceânicas também datam dessa época. Para a realização de muitos desses empreendimentos — e não incluímos neles os que podem ser facilmente identificáveis como sendo de capitais alienígenas — contribuiu o capital dos antigos traficantes que, como disse Mauá ao explicar as origens do segundo Banco do Brasil, "se viram repentinamente deslocados do seu ilícito comércio." (Moura, 1988)

Ou seja, no período do declínio e proibição do tráfico escravista transatlântico, há um duplo movimento articulado no Brasil: por um lado, o tráfico de pessoas escravizadas adquire progressivamente um caráter mais interno que externo, com a circulação e venda de pessoas escravizadas dentro do território nacional. Por outro, o excedente da escravidão financia o nascimento da robusta infraestrutura do país. Assim, muitas rotas ou são criadas ou fortalecidas do litoral ao centro do país, em uma dinâmica de interiorização da produção. O setor de Transporte de cargas brasileiro torna-se mais robusto e equipado durante este processo (Moura, 1988).

O tráfico escravista foi a principal atividade econômica brasileira durante os seus três primeiros séculos (Gomes, 2022). Os traficantes de pessoas escravizadas eram a elite econômica daquele período e reorganizaram seus negócios a partir de capital que eventualmente foi investido em outras áreas. Especialmente no século XIX, o setor de infraestrutura, ferrovias, empresas de Transportes não desenvolvidos com o dinheiro do tráfico.

A organização colonial do Brasil dispunha, à época, de uma forte organização de circulação da mercadoria escravizados. Todo um processo de transporte da carga ser humano escravizado foi mobilizado: primeiro para o tráfico transatlântico; depois no tráfico para os engenhos e cidades. Por fim, no século XIX, aumentou o fluxo de tráfico interno ao país (Gomes, 2022).

Este processo de interiorização da infraestrutura do país foi desenvolvido por meio da mesma mão de obra negra escravizada. A construção das estradas, ferrovias e circulação interna de mercadorias no Brasil foi desenvolvida em torno das rotas de circulação interna que já haviam sido desenvolvidas de forma precária anteriormente por meio de mãos escravizadas (Ferreira, 2004).

O impacto deste processo é que, para seu próprio traslado como escravizado, o povo negro constituiu as linhas de Transporte de cargas no país. Estas linhas de transporte, que inicialmente eram realizadas por cavalos e escravizados, são depois desenvolvidas como linhas férreas no século XIX. Neste sentido, o conjunto do transporte de cargas do Brasil foi constituído pela população negra (Costa, 2015).

Por outro lado, o corpo técnico e operacional da escravidão também foi determinante na organização da circulação do Transporte de cargas durante o século XIX. O conhecimento logístico

para a realização de tal empreitada tem laços com escravizados que realizaram o fluxo para o centro do país e também com trabalhadores do sistema escravista que organizavam tecnicamente os processos de vendas internas (Rediker, 2011).

2.2.3 - O Transporte De Cargas Ferroviário

O viajante Ave-Lallemant, que esteve na Bahia em 1858, escreve em uma de suas cartas que “Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro”

Paulo Cruz Terra (2007) argumenta, estudando pormenores da tarefa de cocheiros no século XIX no Rio de Janeiro, que a impressão do viajante, apesar de significativa, não era completamente acertada: cocheiros no período eram simultaneamente trabalhadores negros escravizados, livres e também havia significativa composição de imigrantes europeus que realizavam o serviço. Porém, esta impressão informa também acerca das condições de trabalho deste serviço naquela época, onde se confundia o trabalho livre com o escravizado e, também, sobre a característica negra de circulação e constituição do Transporte de cargas e pessoas.

Durante todo o período escravista negros realizavam o Transporte de mercadorias pelo país. Seja nas cidades ou entre elas, a circulação era feita por animais e negros. Transportavam mercadorias e pessoas em diferentes modais não motorizados. A circulação era coisa de negro (Terra, 2007) .

O Brasil inseriu-se, na segunda metade do século XIX, na novidade tecnológica do Transporte Ferroviário. Como já dito, o excedente da escravidão foi investido na construção de vias férreas para circular mercadorias e depois pessoas. O processo de constituição das linhas férreas do Brasil é relevante, pois elas foram grandes propulsoras do ciclo cafeeiro nacional, que tem relevância para a interiorização da produção nacional e venda para comércio nacional e internacional. O café foi principal produto de exportação do país durante a segunda metade do século XIX e início do século XX (Costa, 2014).

A primeira ferrovia nacional é datada do ano de 1854, localizada entre o Porto de Mauá e a cidade de Fragoso, no Rio de Janeiro, foi idealizada pelo Barão de Mauá, o banqueiro Irineu Evangelista de Souza. Seguiram-se a construção de ferrovias intermunicipais, como aquela que ligava São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, a ferrovia do Vale do Paraíba, a Railway de Recife e tantas outras, que seguiam suas próprias dinâmicas regionais (Augusto, 2019).

Os dados recentes demonstram como a construção destas ferrovias utilizou largamente mão de obra escrava ou, mesmo, impôs condições de trabalho tão duras que não distinguiam a forma de trabalho livre assalariado da forma escravista. Ainda que existisse alguma legislação proibindo ou

interditando o trabalho escravizado, realizaram-se mecanismos para que o trabalho escravizado realizasse a construção das mesmas (Augusto, 2019).

É interessante notar como o processo de construção do sistema ferroviário utilizou-se de mecanismos de Transporte de trabalhadores que hoje seriam tidos como a política de Tarifa Zero. Conforme diz Silva (2010) e Apud Mattos, (1998):

“Se este retorno existiu o destino não era o mesmo de onde haviam saído, pois os libertos não voltavam às áreas rurais decadentes do Vale do Paraíba fluminense, mas dirigiam-se à Capital Federal. Aliás, muitos dos libertos fluminenses também se encaminhavam em grandes levadas para a cidade do Rio de Janeiro (BENCHIMOL, 1992, p.168). Estradas de terra e os trens tornaram-se as formas usuais para viagens, sendo este último Transporte usado pelos fazendeiros como um atrativo para trabalhadores se dirigirem para a zona rural:

APUD ‘Após maio de 1888, o governo imperial liberou as passagens ferroviárias para facilitar os deslocamentos de trabalhadores. Aparentemente destinada a facilitar o recebimento de imigrantes, os trabalhadores libertos foram os grandes usuários da franquia (MATTOS, 1998, p. 249).’ Segundo Hebe Castro, o uso das passagens gratuitas foi um recurso que não trouxe os resultados esperados pelos fazendeiros, pois se mantinha a tendência de os libertos saírem do campo.”

Um dos mecanismos para realização da produção ferroviária era a construção por regime de empreitada: empreiteiros, contratados por companhias, subcontratavam escravizadores que forneciam mão de obra não pertencente às concessionárias; realizavam-se alforrias onerosas, onde escravizados trabalhavam em troca de sua liberdade; alugavam-se pessoas escravizadas de fazendas vizinhas para realizarem o trabalho. A fiscalização era branda, permitindo que estes arranjos se realizassem em regimes de produção que combinavam formas distintas de relação trabalhista e impunham, inclusive aos trabalhadores assalariados, formas próximas à escravidão.

Augusto (2019) analisa estas argumenta que

“o trabalho escravo naquele âmbito, sob proibição legal e consentimento do Direito, talvez ofereça uma amostragem dessa experimentação. O que se experienciava não era a transgressão da lei, e sim a facilidade da sua suspensão a partir de uma compreensão que, em alguma medida, provinha do Direito e das suas formas jurídicas” (Augusto, 2019)

Ele ainda argumenta sobre a forma jurídica do trabalho e sua função nas relações trabalhistas do período. Neste sentido, não houve qualquer situação onde o trabalho livre tenha se imposto sobre o trabalho escravista. Ao contrário de constituir lócus de ampliação dos direitos de trabalhadores escravizados a partir do contato direto com trabalhadores escravizados

“A proibição do trabalho escravo e a forma disciplinar de condução do trabalho (escravo) produz dois termos contraditórios que culminam na indistinção laboral sob o viés disciplinar. Trabalha-se como um escravo sem o poder ser. Pretende-se ser livre sem o ser. Diante dessas duas assertivas materiais, as distinções jurídicas se desmancham. Que isso tenha ocorrido durante a escravidão talvez aponte para o embrião de algum elemento de continuidade, silencioso.” (Augusto, 2019)

Ou seja, a constituição do Transporte de mercadorias de larga propulsão, que se desenvolve como Transporte de mercadorias e depois de pessoas, foi realizada por meio da articulação da forma do trabalho negro como motor, operador e mercadoria. A encruzilhada entre estado, economia e escravidão na construção das ferrovias do Brasil acontece em favor do modelo racista. O modelo de Transporte Ferroviário realiza a inovação tecnológica nacional e amplia as possibilidades econômicas internas, porém mantendo as formas do poder anterior

“Atentos às inovações técnicas mundiais, alguns produtores viram nas ferrovias uma forma de reduzir os custos dos Transportes (à época feito por mulas) e liberar a mão de obra envolvida nessa atividade, além de permitir a expansão da fronteira agrícola. Ou seja, inferências precipitadas sobre o caráter antiescravista das ferrovias brasileiras não correspondem às circunstâncias históricas.” Augusto (2019)

Neste sentido conclui-se que as construções das ferrovias, com amplo apoio e investimento do estado – interessado na tarefa de possibilitar a construção de caminhos de ferro – valeram-se direta ou indiretamente da mão de obra escrava. Estas obras não somente utilizaram a mão de obra escravista remanescente; elas se apoiaram efetivamente na escravidão para ocorrer.

2.2.4 - O Corpo Negro No Trabalho E Construção Do Transporte

Todo processo da escravidão perpassa um esforço enorme e sofisticado de inumanização ou desumanização da população negra. Seja por justificativas pseudobiológicas, religiosas, filosóficas ou demais, constituiu-se uma compreensão de que as pessoas negras africanas não eram dignas da categoria de humanidade (Moura, 2004).

Esta concepção tem aspectos funcionais muito relevantes. Uma vez que são animais que falam, capacitados de habilidades de exercício de funções de trabalho e operação de tecnologias, o ser humano negro possibilita um nível de exploração muito amplo. Esta exploração altamente desenvolvida sobre a população negra, para o processo produtivo que a espolia, criou para o sistema de Transporte de cargas uma tripla potencialidade: podia se explorar o mesmo elemento como motor, operador e mercadoria em processos produtivos.

A desumanização do negro, tornado mercadoria, motor, construção e direção do Transporte de cargas no Brasil está na origem dialética da técnica de transporte, circulação e mobilidade no Brasil.

No Transporte escravista - expresso no navio negreiro - o povo negro era simultaneamente a mercadoria a ser transportada e o propulsor do veículo. A população negra foi sequestrada do continente africano em embarcações do tráfico negreiro para serem escravizadas nas Américas por três séculos. Em parte como mercadorias a serem revendidas e em parte como motores do próprio tráfico. Escravizados remavam em condições altamente insalubres sobre o Atlântico fazendo navegar pelos mares. Ao chegarem em seus destinos coloniais, poderiam ser vendidos para exercício de outras atividades, gerando lucro.

Como disse Tavares (2012)

"o escravizado deve ser compreendido como uma força de trabalho transformada em capital que gera renda quando inserido no processo de produção. Sua inserção realiza-se mediante aquisição no mercado, permitindo uma acumulação ao traficante e, ao seu comprador, um investimento na produção. (...) A "peça" era, a partir daí, transformada em capital fixo ou renda capitalizada. Há, portanto, uma metamorfose desumanizante, alienante, neste sistema de relações que corresponde ao seguinte trânsito: de um ser humano em mercadoria; de mercadoria em força de trabalho em si; de força de trabalho em si em capital fixo, como se fosse uma máquina descartável (Quebrou? Joga-se fora). Enfim, do corpo comunitário (...) ao corpo produtivo."

No período imediatamente seguinte, que é o do desenvolvimento da infraestrutura interna de circulação no país, os negros escravizados foram determinantes para que, com relativa rapidez, a estrutura do Transporte de cargas internas fosse desenvolvida. Onde não havia trilhos, havia braços. Estes mesmos braços construíram os trilhos, vias e estradas para circulação.

O negro, no Brasil, simultaneamente constrói a estrutura de circulação e é transportado como mercadoria pelo interior do país constituindo novamente a duplicidade de trabalhador e mercadoria transportada. Detalhe notar que antes deste processo os primeiros veículos de Transporte do país, não motorizados, são caracterizados por negros escravizados e cavalos carregando seus senhores - a serpentina, a sege, a rede, a cadeirinha, a cangalha, a carreta, liteira. No Brasil os nascentes veículos de propulsão motora ou animal coletivos - o bonde, a gôndola, o trem, os ômnibus - foram construídos pela mão de obra negra tanto na infraestrutura quanto na operação.

O desenvolvimento do Transporte Coletivo ampliou este conflito inicial pois o negro foi simultaneamente o motor, a mercadoria, o operador, o construtor do transporte. A constituição posterior de indicadores técnicos do Transporte Coletivo manteve esta concepção como elemento fundante do Transporte Coletivo e Mobilidade Urbana no país (Santarém, 2021).

2.3 - Abordagem Histórica Do Transporte Com O Racismo

*"Não pago o bonde iaiá, não pago o bonde ioiô,
Não pago o bonde,
que eu conheço o condutor
Quando estou na brincadeira,
Não pago o bonde
Nem que seja por favor
Não pago o bonde
porque não posso pagar
O meu é muito pouco
E não chega pra gastar
Moro na rua das casas
Tem uma porta e uma janela
Mande a Light me cobrar"*

*Não Pago o Bonde (1937); Autores: J. Cascata e Leonel Azevedo
(Marchinha Carnavalesca); Intérprete: Odette Amaral*

2.3.1 - Mobilidade Urbana No Século XIX Uma Análise Retroativa

Se, conforme já assinalamos, o Transporte nacional de mercadorias desenvolve-se ao esteio da escravidão, o Transporte urbano não deixa de experimentar situação semelhante. O Transporte de pessoas livres e mercadorias pelas cidades foi inicialmente realizado por veículos tais quais a Gôndola, a Sege, a Liteira, a Serpentina, a cadeirinha, a cangalha, a carreta, a liteira. Todos estes veículos apresentam a mesma característica de ter negros escravizados transportando seus senhores – com a ajuda de cavalos ou não (NTU, 2019).



Figura 52: Imagem: Ilustração de Jean Baptiste Debret: Senhora na sua cadeirinha indo à missa (Domínio Público)

A curiosidade, que vale notar em relação aos tempos de hoje, é de que o número de pessoas que realizavam o motor do Transporte era necessariamente maior que o número de pessoas transportadas. Ou seja, para carregar uma pessoa são necessárias duas. Para carregar duas, são necessárias quatro, sucessivamente.

Isso revela duas dimensões em relação ao que as elites escravistas compreendiam por cidade e Transporte na época. Primeiramente a própria ideia racista de que a circulação de uma pessoa branca vale o esforço de duas a seis pessoas negras. Em segundo lugar, revela uma própria ideia de cidade como um lugar sujo, cujo chão não poderia ser pisado e cujos esforços braçais deveriam ser realizados por tipos de segunda categoria.

No começo do século XIX começam a aparecer os Transportes urbanos realizados a partir de tração animal. A partir do modelo das liteiras - que eram utilizadas para famílias ricas fazendeiras realizarem viagens da cidade até seus engenhos - nasceu, no Rio de Janeiro, a primeira linha de ônibus urbano com propulsão animal. Em 1817 D. João VI realiza concessão para que duas linhas sejam exploradas para circular com itinerário, tarifa e horário previstos na cidade do Rio de Janeiro. As linhas eram operadas por Sebastião Fábregas de Suriguê, com tração realizada por quatro mulas, duração de cinco horas no trajeto. (Galhardi; e Neves, 2007) Em 1837 foi fundada a Companhia de Omnibus por iniciativa de Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho (futuro Visconde de Sepetiba) mais quatro sócios. As passagens custavam 100 réis (NTU, 2019).

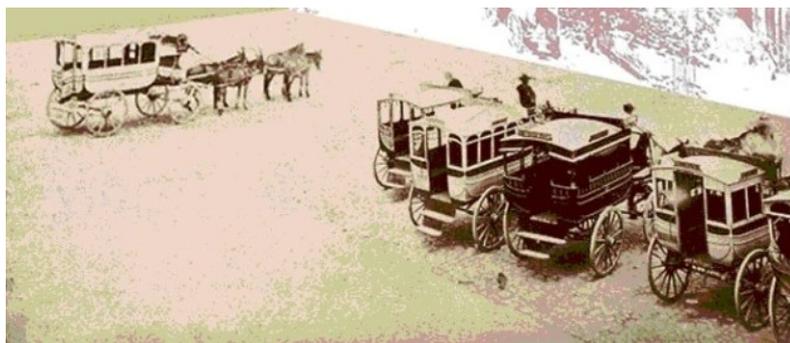


Figura 53: Primeiros ônibus do Rio de Janeiro. Fonte: NTU

Estes modelos preliminares de Transportes são relevantes para compreendermos a forma como o Transporte Coletivo será estruturado no Brasil. O modelo de negócio é basicamente o da concessão de linhas para exploração econômica de alguns agentes responsáveis pelos veículos e com liberdade de cobrar tarifas para delas obterem lucros. Grosso modo este é o modelo vigente até hoje (STIEL, 1984)⁵⁸.

Nas décadas seguintes experimentam-se a construção de linhas de bondes, com trilhos a realizar percursos pela cidade. Uma primeira experiência ocorreu em 1859 por iniciativa de Thomas Cochrane. A “Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa Vista” empresa realizou viagens com bondes de tração animal inicialmente, substituindo em 1862 por bondes a vapor, porém faliu em 1866. Outras empresas seguiram realizando este serviço com linhas operando em diferentes pontos da cidade, de forma que o Transporte por bondes foi hegemônico na cidade até o começo do século XX (STIEL, 1984).

Esta história está restrita à cidade do Rio de Janeiro por ter sido ali que se desenvolveu o primeiro sistema de bondes elétricos no país. Porém a história dos bondes está espalhada por todas regiões do Brasil. Salvador criou em 1849 sua primeira empresa de Transporte Público para operar bondes de burro. Em 5 de janeiro de 1867 duas locomotivas começaram a circular em Recife adquiridas pela empresa inglesa Brazilian Street Railway. Em Belém, o cônsul James B. Bond construiu a primeira estrada de ferro de rua em 1869 – daí o nome “bonde”. Em 1872 nasceu em Porto Alegre a Carris - mais antiga empresa de Transporte Urbano do país – realizando Transportes em bondes carregados por mulas. Em 1891 Cuiabá inaugura seu sistema de bondinhos, inspirada no

⁵⁸ Waldemar Correa Stiel (1984) apresenta um conjunto amplíssimo de relatos dos bondes tratando de sua história nas mais variadas cidades brasileiras. Passando tanto por pura e simples descrição de quando foram iniciados a quando encerraram suas atividades, mapas de sua operação e também crônicas, artigos e análises de sua operação. A obra contém mais de uma centena de textos com crônicas de variados autores conhecidos. Mas Yantock, Oswald de Andrade, Gilberto Freire, Rachel de Queiroz, Robert S. Wilson, Amadeu Amaral, Adriano M. Branco, Raimundo de Menezes, Sandra Cavalcanti, Rubem Braga, Otávio Rangel entre outros apresentam toda uma sorte de crônicas onde projetam, por meio dos bondes, suas reflexões sobre a realidade brasileira. É uma diversidade territorial e temporal que, porém, tem pouca diversidade racial. Do conjunto dos autores analisados, um dos poucos negros - se não o único - é Machado de Assis, que escreve sobre o bonde em Santa Teresa.

modelo de Montevideu, apesar de ainda utilizar o modelo de tração animal. Em 1899 Manaus inaugura seu sistema de bondes a partir da companhia americana Manaós Railway company, já com bondes elétricos. Belo Horizonte vai utilizar bondes elétricos a partir de 1902.

Pires (2012) realiza uma revisão historiográfica sobre o serviço de Transportes baseados em bondes no Brasil desde os Transportes por tração animal indo até os bondes elétricos. Entre o ano de 1859 e 1899 foram instalados um total de trinta e seis serviços de bondes de tração animal espalhados pelo país.

Cidades brasileiras e ano em que implantaram bondes por tração animal (TA) – 1859 – 1899

Cidades	Estados	TA	Cidades	Estados	TA
Rio de Janeiro	RJ	1859	Nova Friburgo	RJ	1883
Salvador	BA	1860	Vassouras	RJ	1883
Porto Alegre	RS	1864	Lorena	SP	1886
Belém	PA	1870	Curitiba	PR	1887
Niterói	RJ	1871	Ouro Preto	MG	1888
Santos	SP	1871	Mendes	RJ	1889
Recife	PE	1871	Juiz de Fora	MG	1889
Maceió	AL	1871	Jundiaí	SP	1893
Macaé	RJ	1872	Sobral	CE	1894
São Paulo	SP	1872	Afogados de Igazeira	PE	1895
São Luís	MA	1872	Aparecida	SP	1895
Magé	RJ	1873	Além Paraíba	MG	1895
Pelotas	RS	1873	Guarará	MG	1895
Campos dos Goytacazes	RJ	1875	São Carlos	SP	1895
São Vicente	SP	1875	João Pessoa	PB	1896
Rio Grande	RS	1876	Guaratinguetá	SP	1898
Taubaté	SP	1879	Belo Horizonte	MG	1899
Fortaleza	CE	1880			
Manuel Duarte	RJ	1883			

Figura 54: Quadro esquemático de Bondes de Tração Animal no Brasil. Fonte: Pires, 2012

E entre os anos de 1862 e 1865 são um total de 10 serviços de bondes movidos a vapor.

Cidades brasileiras e ano em que implantaram pequenas locomotivas movidas a vapor

Cidades	Estados	Implantação	Desativação
Rio de Janeiro	RJ	1862	1866
Recife	PE	1867	1922
Maceió	AL	1868	---
Salvador	BA	1869	---
Belém	PA	1869	---
São Paulo	SP	1886	1914
Paranaguá	PR	1893	1938
Campinas	SP	1894	1917
Manaus	AM	1895	1898
Belo Horizonte	MG	1895	---

Quadro elaborado a partir de informações fornecidas por Allen Morrison, Marcelo Almirante e Hélio Ribeiro.

Figura 55: Quadro esquemático de locomotivas a vapor no Brasil. Fonte: Pires, 2012

Os bondes são o principal modal de Transporte Coletivo nas cidades Brasileiras do século XIX (Pires, 2012). Em torno deles se organizam as primeiras dinâmicas de ampliação da mobilidade nas cidades e redesenho do urbano, em período coincidente com os processos do fim da escravidão. (Veloso, 2017)

O século XIX é aquele onde apresentam-se configurações do tipo que hoje denomina-se mobilidade: o Transporte de massas em torno dos bondes elétricos, a projeção de ordenamento urbano em torno de reformas urbanas. Os fenômeno dos bondes, todavia, enseja as tensões raciais na cidade pelo tipo de circulação massiva que promovia. Como informa Veloso (2017)

"Se de fato [com a constituição dos bondes] há uma democratização da circulação por certos espaços da cidade, a dinâmica de crescimento urbano e de aumento constante de uma população pobre gera ao menos três fatores adversos: em primeiro lugar, um incômodo das elites ao contato com a população segregada, buscando assim se afirmar a partir de diferenciações sociais como o bonde de luxo e o os trajetos direcionados para as regiões de valorização; em segundo lugar, um aumento inesperado na demanda pelo sistema que passa a ser percebido como cronicamente insuficiente, com uma abrangência espacial e temporal reduzida; e, por fim, a criação de uma dependência de toda a população em relação aos deslocamentos cotidianos e

que passa a ser crucial para sua dinâmica econômica e social. De fato, o debate na imprensa coeva a respeito dos bondes, por ocasião da aprovação do imposto de um vintém sobre a tarifa de bonde do Rio de Janeiro, em 1879, dá a impressão de dois tipos de usuários:

'Por um lado a população mais abastada procurava os bairros afastados por “prazer de luxo”, optando por ocupar os recantos longínquos mais aprazíveis da cidade. E dependia, em parte, dos bondes como meio de transporte. Por outro, a gente pobre da corte procurava estabelecimento nos bairros mais distantes, em geral mais insalubres, por que os preços das casas permitiam uma certa “comodidade” no orçamento familiar. Nestes últimos, os bondes eram indispensáveis para o deslocamento diário dos trabalhadores para o centro da cidade.” (JESUS, 2006, p. 75-76 com base na Gazeta de Notícias e no Jornal do Commercio).” (Veloso, 2017)

2.3.1.1 Excerto - Machado E Barreto Em Bondes

Machado de Assis escreveu um conjunto de textos sobre o assunto que foram posteriormente reunidos no livro "Cronicas de Bond". Seu texto mais famoso desde livro é aquele em que ele trata das etiquetas do uso do bondes, fazendo uma fina ironia acerca da diversidade humana presente naqueles veículos e deixando a entender que boa parte dos conflitos deste serviço estavam vinculados à diversidade social e racial dos veículos. Em outras crônicas sobre o tema, o autor dá voz aos burros, que hora carregam os bondes e hora veem o vapor tomar conta de seus trabalhos. Realizam reflexões cuidadosas e um pouco saudosistas, um pouco melancólicas acerca de sua relação com o trabalho, com a descartabilidade, com o sonho e medo da liberdade. Os burros observam os cocheiros recém libertos, carregando bondes a vapor ou por burros, e refletem se algum dia os burros serão livres do trabalho forçado. As crônicas estão concentradas majoritariamente entre 1889 e 1896 (com exceção da primeira, de 1883). Lemos que, por meio destas crônicas, Machado de Assis abordava à sua forma a existência contraditória de voz e falta de voz do povo negro no processo abolicionista.

Alguns anos depois, Lima Barreto escreve em seus Diários Íntimos acerca de suas viagens de bondes e trens pelo Rio de Janeiro. Ele regularmente andava nestes modais para se deslocar do subúrbio ao centro para trabalhar. Além de umas tantas questões sobre os mais diferentes aspectos da cidade, conecta-se à reflexão aqui posta a forma como o autor falava explicitamente de si, de conflitos raciais que passava ou imaginava nas estações e do contato conflituoso que o bonde

estabelecia nas cidades. Foi lá, também, observando pessoas e narrando-as, que surgiram as ideias que depois deram vida à obra Clara dos Anjos.

2.3.2 - Muros Urbanos Na Sociedade Pós-escravista

As cidades brasileiras no século XIX eram determinantemente pautadas pela questão racial (Araújo et. al. 2006) Por um lado seu ambiente era composto majoritariamente por pessoas negras circulando nas ruas (negros/as livres, escravizados/as de ganho, capoeiras, ganhadores); por outro o seu redor e conexões com o ambiente rural eram rodeados de comunidades negras organizadas em quilombos; por fim a decadência e derrota do regime escravista amedrontavam as elites que projetavam um futuro distinto. Na prática quem realizava a Mobilidade Urbana no Brasil naquele período era a população negra: ela tinha apreço pela ocupação do espaço público, à circulação, ao encontro. Sobre esta ampla presença negra nas cidades, com todas suas instituições, organizações e formas, Araújo et. al informa que:

“A população negra (considerando escravos, africanos, pardos e pretos livres assim classificados) destacava-se no final do século XIX. Entre as principais cidades negras – além do Rio de Janeiro – aparecem nesta ordem: Salvador, Recife, São Luiz e Porto Alegre. (...) Entre o final do século XVIII e ao longo do século XIX, as faces dessas cidades negras eram africanas e atlânticas. (...)

Mas cidades negras não eram só números. Tinham suas próprias identidades, reinventadas cotidianamente. Africanos e crioulos não eram necessariamente uma multidão ou massa escrava nos centros urbanos. Os recém-chegados produziam identidades diversas, articulando as denominações do tráfico, aquelas senhoriais e sua própria reinvenção em determinados cenários.” Araújo et al. (2006)

O debate pós-escravista teve uma dimensão de Mobilidade Urbana. Uma grande preocupação do período foi sobre como tomar o centro da cidade da população negra (Azevedo, 1987; Chaloub, 1988). Um conjunto de medidas e políticas foram elaboradas neste sentido. Por exemplo o povoamento de população europeia, as reformas sanitárias, o ataque aos cortiços, o desenvolvimento da polícia, do sistema prisional e outras políticas de constituição de muros urbanos para determinar a mobilidade na cidade. Clóvis Moura (2021) dá um bom tom sobre esta mudança de percepção ao abordar como o povo negro passou repentinamente de bom escravo a mal cidadão na transição do modo escravista para o trabalho assalariado:

"devemos incluir como fator da sua marginalização [do negro ex-escravo] os diversos atos que foram tomados após a Abolição - em favor do imigrante

estrangeiro - consequência da solução parcial e compromissada para o problema que as classes dominantes do Império impuseram à sua consecução. Sem uma política de absorção do ex-escravo na nova economia, a Abolição se transformaria em uma "ironia atroz", para usarmos a expressão de um dos seus líderes [André Rebouças]." Moura (2021)

E, do ponto de vista da política urbana, esta mentalidade também estava presente nas elites locais. Conforme informa Dias (2006) em estudo sobre a cidade de Salvador e seu urbanismo na virada do século:

"Neste período [entre 1910 e 1920], as elites locais desejavam transformar a cidade de Salvador em uma metrópole moderna e civilizada, e para isso acreditavam ser necessário erradicar das ruas costumes do povo que lembrava a África (...) as elites baianas sonhavam em mudar a Bahia, seguindo os moldes da sociedade europeia. Bradava-se por todos os cantos que, enfim, chegara o tempo da capital baiana se tornar uma urbe moderna e civilizada. É que devido à eleição do novo governador J.J. Seabra, ex-secretário e ministro da Viação e Obras Públicas do Governo Federal, recém chegado do Rio de Janeiro, as expectativas de certos grupos sociais com relação à modernização do estado haviam aumentado bastante. Isso porque Seabra, talvez inspirando-se no famoso prefeito - engenheiro Pereira Passos, retornara a Salvador repleto de propostas que tinham como objetivo principal das fim às "chagas" do passado colonial, reordenando e higienizando o espaço urbano e melhorando as condições de saúde e de Transporte da população" (...) A modificação da estrutura da cidade visava especialmente impedir os "usos e abusos" daqueles que não se vestiam, não falavam e nem se comportavam de acordo com o modelo de civilização almejado. O ideal era que a presença popular, juntamente com suas práticas sociais fossem varridas da nova cidade que se queira construir. Para os higienistas, considerados os "primeiros urbanistas", de nada valeria o embelezamento da cidade se nela permanecessem seus velhos habitantes, vistos como feios, sujos, indisciplinados e viciosos. (...) Ora, em Salvador, muitos desses pobres "viciosos" eram negros e mestiços" Dias (2006)

Estas informações sobre a forma urbana dão ideia, então, de como outras políticas vinculadas à cidade também estavam vinculadas à mesma mentalidade. Compreende-se aqui que o

sistema de Transporte e a Mobilidade Urbana foram constituídas como mecanismos de controle racial da cidade. Ou seja, a Mobilidade Urbana no Brasil é instituição e tecnologia estruturalmente montada com aparato de diferenciação racial. Sua organização atende ao objetivo societário de embranquecer o Brasil.

A digressão sobre a constituição do urbanismo brasileiro em vínculo com a constituição de um projeto de Mobilidade Urbana racista demanda algumas questões importantes a serem avaliadas.

Pois, conforme o raciocínio nela expresso temos aí um paradoxo: se o esforço das instituições brasileiras na transição pós-escravista caminhava no sentido de ampliar a segregação, desigualdades e extermínio da população negra, o Transporte Coletivo possibilitava marginalmente a circulação do povo negro pela cidade. Esta contradição impulsionaria grande parte das iniciativas de reordenamento do Transporte no sentido de torná-lo uma ferramenta que atenda aos interesses de segregação. Esta é uma chave que permite compreender, por exemplo, o aumento de um vintém nos bondes do Rio de Janeiro que impulsionam a revolta do vintém.

Esta situação impulsionou também a constituição e formação o urbanismo brasileiro, interessado em reordenar as cidades em uma perspectiva de embranquecimento do Brasil.

2.3.3 - Vadiagem, Presídio E Mobilidade

Para além das mudanças urbanas, a ideia de controle da mobilidade da população negra tomou conta das elites do país. Um bom caso desta situação é a lei da vadiagem e a da consolidação dos primeiros presídios brasileiros.

A Lei da vadiagem consistia em um mecanismo de criminalização da população negra que habitava as ruas da cidade. Tratava-se de um mecanismo perverso de punição e perseguição aos negros livres que habitavam as ruas da cidade, praticavam capoeira e estavam envolvidos em outras atividades sociais locais. Por meio desta lei muitas pessoas negras foram detidas por estarem na cidade. As rodas de capoeira e de samba também foram proibidas.

“A exemplo disso, temos nosso primeiro Código Penal Republicano de 1890, que manteve a criminalização da vadiagem, delito que consistia, essencialmente, em não ter emprego, renda e domicílio fixo. Isso num período em que os ex-escravos acabavam de sair do regime escravocrata para uma sociedade que não as acolheu com políticas de moradia ou emprego. Para se ter uma ideia do peso desta legislação, em São Paulo, entre 1892 e 1916, mais de 80% das detenções realizadas foram por vadiagem” (Pereira, 2020)

No mesmo caminho das leis repressoras estava também a constituição de instituições que dessem o caminho permanente da mesma. O sistema Penal do Rio de Janeiro, por exemplo, apresenta formulações sobre este tema. Araújo; et al. (2006) diz que:

"A partir de 1809, houve uma profunda alteração na estrutura de controle social urbano, especialmente no Rio de Janeiro. É criada a Intendência Geral de Polícia do Rio de Janeiro. Suas atribuições iam muito além do que o nome sugere. A instituição foi criada nos moldes da existente em Lisboa desde 1760. Mas, por aqui, a realidade era outra. A grande circulação de escravos e principalmente africanos e pardos libertos tornava as cidades muito distintas das europeias. Para uma cidade que pretendia ser corte a grande circulação de desordeiros em potencial deveria ser controlada de perto pelo governo. (...) O principal artifício usado no controle dos escravos urbanos foi o toque de recolher."

A formação e composição racial do sistema penal brasileiro pode ser vista em uma continuidade indo desde o controle amplo da mobilidade e limitação do Transporte progressivamente até as restrições permanentes da circulação com as detenções e prisões de maioria negra. Há que se compreender o impacto da ação racialmente punitiva da sociedade racista uma vez que ela determina regras próprias ao grupo perseguido. Sabe-se, por exemplo, que uma das consequências possíveis do corpo negro circular arbitrariamente pelos territórios brancos da cidade é a abordagem policial, quiçá uma detenção para averiguação. Flausina (2008) argumenta acerca da indissociabilidade do sistema penal com o racismo brasileiro

"o Sistema Penal está vinculado ao racismo desde seu nascedouro (...) A apropriação simbólica peculiar da questão racial pelas elites nacionais, convertendo esse território da barbárie no paraíso terrestre do convívio entre as raças nunca abriu mão do uso ostensivo do sistema penal no controle da população negra. Assim, a relação estabelecida entre racismo e sistema penal no Brasil se dá de uma maneira íntima e enviesada, apesar de todo o esforço em se construir uma imagem em sentido oposto." (Flauzina, 2008)

Em texto da Agenda Nacional pelo Desencarceramento, Duarte, Oliveira e Murta (2021) argumentam que o cárcere é um mecanismo de controle racial e econômico, direcionado a disciplinar os corpos de quem está preso, das famílias vinculadas e também como um exemplo a quem com eles se identifica sobre caminhos os quais não deve seguir. Trata-se de um processo

social de restrição da mobilidade da população negra. Elas dizem que do pós-escravidão até os dias de hoje

"Intensificou-se o processo de criminalização de atividades ligadas ao uso e comercialização de entorpecentes, sempre com um recorte racial bem delimitado nas ações policiais, junto a outras inúmeras tentativas de criminalizar a população negra. Esse processo inclui a criminalização de condutas como mendicância, vadiagem, que consiste em “entregar-se habitualmente à ociosidade, sendo válido para o trabalho, sem ter renda que lhe assegure meios bastantes de subsistência, ou prover à própria subsistência mediante ocupação ilícita”, numa explícita criminalização da pobreza. Além da perseguição através do braço armado do Estado a atividades culturais ligadas à população negra, como rodas de capoeira, samba e, mais recentemente, os duelos de rap e bailes funk."

Joaquim Nabuco, reconhecido abolicionista, argumenta em 1867 sobre as características dos serviços de construção das ferrovias em debate sobre a lei do ventre livre. Ele vincula, de forma confusa e reveladora, como a compreensão entre o trabalho no setor de construção de Transportes estava vinculado a uma ideia de controle, punição, trabalhos forçados e formato prisional para coibir a vadiagem. Estava tratando sobre a locação de serviços para construção de trilhos no Brasil. Ele argumenta então, que se deve

“Punir os vagabundos e vadios, não com a prisão simples, que é o que eles desejam, mas com o trabalho nos estabelecimentos ou colônias disciplinares. [...] Essa providência relativa aos novos libertos é aliás reclamada como uma medida geral, em vista dos milhares de vagabundos e vadios nacionais e estrangeiros que inundam as nossas capitais e ameaçam a ordem pública. [...] Rever a lei de locação de serviços para adaptá-la às necessidades da colonização e às consequências da emancipação.” (Nabuco, 1867 APUD Augusto 2019)

2.3.4 - Sanitarismo E Higienismo Vinculados Ao Transporte

As cidades brasileiras passaram, então, por amplas transformações, reformas e investimentos na transição entre os séculos passados. Destaca-se especialmente que este é um período de formação e implementação de um corpo técnico que se debruça sobre as cidades brasileiras a partir da apreensão de conhecimentos europeus sobre as formas de, na compreensão dele, ordenar, limpar e modernizar o espaço urbano. Conforme informa Lanna (1996):

“para as elites e autoridades, a cidade ideal exigia transformar esta população trabalhadora enquadrando-a nos novos modos de vida que se consolidavam. Tratava-se, ao mesmo tempo em que se constituía uma nova cidade, de construir seus habitantes” (Lanna, 1996)

A ideia de construção de habitantes de uma cidade passa pelo duplo processo de substituição de pessoas por meio da imigração e também de disciplinamento urbano por meio de reformas, realocações, punições e controle. Lanna (1996) argumenta sobre as formas e mecanismos de controle nas cidades com caráter higienista, antinegro e de europeização da urbanidade brasileira

"A partir dos anos 1890, o governo estadual [de são paulo] implementou uma política de saneamento e higienização (...) Saturnino de Brito elaborou para a cidade portuária um plano de expansão que incluía vários canais de drenagem das águas e redes de esgoto. O pioneirismo das propostas deste engenheiro sanitarista revela-se na noção de urbanismo como totalidade e gestão do presente para o futuro. (...) A preocupação social e a dimensão estética estavam subordinadas à imperiosidade da técnica." (Lanna, 1996)

As ideias presentes nas elites daquele período eram de que o Brasil possuía uma chaga colonial que precisava ser extirpada por meio de reformas demolidoras. Reconstruir a cidade, acabar com a parte negra de seus habitantes era uma maneira de reformar o país para o futuro.

"Demoliam-se os símbolos do passado colonial, que devia ser rapidamente esquecido. Esta ideia de superação como esquecimento estendia-se também aos antigos escravos e à "nódoa nefasta" da escravidão. (...) Esvazias as ruas e desadensar as casas eram as palavras de ordem." (Lanna, 1996)

Este tipo de intervenção tinha na Mobilidade Urbana do período um problema significativo. Pois, naquele tempo, negros habitavam o centro a cidade e dominavam sua geografia (Araújo et al 2006). Eles moravam em cortiços no centro, habitavam quilombos ao redor da cidade e transitavam por todos seus espaços (Moura, 1988; Azevedo 1987). Esta capacidade da população negra de circular livremente pela cidade criava preocupações nas elites. A ideia de reformar os centros urbanos passava pelo controle da mobilidade de pessoas negras.

"Esta mobilidade, associada com a precariedade, tinha como resultado indesejável a instabilidade das pessoas, das fortunas, das definições sociais. Uma dificuldade de definir e inserir os grupos que habitavam a cidade colocando "cada um no seu lugar". A mobilidade foi rapidamente diagnosticada como problema que indicava as precárias condições de vida

na cidade e os baixos "níveis de moralidade" de seus habitantes. O sucesso das reformas pretendidas passava por sedentarizar e estabilizar a população" (Lanna, 1996)

Muitos dos atores vinculados a este processo de reordenamento e reformas nas cidades tinham, simultaneamente ao interesse científico uma projeção de sociedade e pureza racial. O sanitarismo e o higienismo da transição do século XIX-XX desenvolvem-se como tecnologia urbana de limpeza racial das cidades. Silva explora esta relação e afirma que

"O Brasil foi o primeiro país sul-americano a ter um movimento eugenista organizado, a partir da criação da Sociedade Eugênica de São Paulo (1918). O movimento eugênico brasileiro é bastante heterogêneo, mas vale destacar sua atuação junto à saúde pública e o saneamento, bem como à psiquiatria e "higiene mental" ao longo das décadas de 1920 e 1930, o que permite verificar algumas das principais questões nas quais a questão urbana se relaciona ao pensamento eugênico. (...) A luta pelo saneamento, com o apoio das práticas eugenistas, buscava resguardar – ou resgatar – a força de trabalho. As campanhas pelo saneamento, que culminaram com a criação da Liga Pró-Saneamento tinham à frente, por exemplo, a figura de Belisário Penna, membro efetivo da Comissão Central Brasileira de Eugenia." (Silva, 2004)

O higienismo possibilita também que estas reformas sejam realizadas em conjunto com um ataque policial e médico à população negra, com objetivo de aniquilar, retirar e/ou domar a presença na cidade por meio de critérios raciais. É um tipo de ataque ao espaço com propósito de reordenamento das cores fenótipos e feições do país. De Souza e Freitas (2010) reforçam esta compreensão, quando analisam as reformas urbanas em torno dos portos do país.

"Os primeiros dirigentes republicanos viam na dissipação da herança cultural legada pelos tempos coloniais uma das tarefas imediatas. (...) O novo regime da República mostrava grande interesse em enfrentar os problemas urbanos a partir das novas técnicas de tratamento do transporte, do tráfego de veículos, do crescimento da população nos centros urbanos - especialmente do proletariado, do saneamento -, da higiene e da saúde pública. O objetivo era alcançar o progresso como nas nações desenvolvidas e estimular na população hábitos semelhantes aos dos habitantes das cidades europeias, onde especialmente a burguesia criava uma nova maneira de viver."

Ressalta-se o interesse no tráfego de veículos e tratamento do Transporte como relevantes não só pela modernização da circulação como também pela preocupação em controle da população

negra das cidades. As reformas sanitarias dos Pereira Passos e outros sanitarios em Recife, Santos, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Ribeirão Preto entre outras cidades determinam uma forma do redesenho urbano acontecer no país com direta intenção eugênica e racista antinegra. Para Faria (2003)

"Nesse caráter de instrumento de uma ideologia dominante, a arquitetura estaria materializando não somente seu significado primeiro, intrínseco a qualquer objeto arquitetônico, aquele de ocupação do espaço urbano, volumetria que impõe um outro olhar, se não a toda a cidade, mas ao seu entorno imediato; ainda nesse significado, determinante de uma outra postura do cidadão andante nos seus percursos diários. Ela incorpora, portanto, um segundo significado, num contexto de modernização da cidade, de implementação de medidas ordenadoras e transformadoras pelo viés do controle tanto sanitário quanto social e também estético." (Faria, 2003)

A ideia de controle estético, em nossa acepção, não apreende somente a estética patrimonial, como também a fenotípica. O controle racial eugenista vincula a urbanidade ao controle racial. Neste sentido, precisava reformar as cidades para constituir um domínio geográfico sobre o espaço. As reformas higienistas que apareceram com suposto interesse de controle de doenças voltaram, por exemplo, seus olhos principalmente para as configurações das ruas e avenidas. Ou seja, realizaram uma reforma de controle do espaço a partir do debate sanitário. Como diz Pontual et. al. (2010)

"Problemas comuns às cidades do Recife e de Porto Alegre referiam-se aos inúmeros becos e ruas tortuosas, à falta de abastecimento de água, à inexistência da rede de esgotamento sanitário, consistindo em cidades sujas, feias e insalubres. Essa morfologia urbana respondia ao modo de fazer cidades dos Setecentos e Oitocentos. Com as ideias higienistas e sanitarias que identificaram esses problemas, a necessidade de higiene, saneamento e melhoramentos públicos expressa, principalmente, por meio da eliminação e desaparecimento dos becos, passou a ser propalada."

Albergaria (2021) analisa o vínculo entre Mobilidade Urbana e Eugenia estabelecendo o vínculo entre aquelas políticas de Reforma Urbana e Higienismo com as atuais condições de segregação racial nos dias de hoje.

"Observamos, desde a abolição da escravidão, a edificação do projeto eugênico de nação que representava o desejo da elite brasileira do

embranquecimento da população posto como condição de evolução, com emprego de uma política marcada pelo extermínio dos corpos negros e não brancos. Essa política eugenista, que tinha como referencial a evolução europeia, se fez tanto pela negação de condições, serviços e direitos considerados básicos e legítimos à existência e à condição de humanidade, como pela produção sistemática de encarceramento e morte levada a efeito pelos policiais e endossada pelo sistema de justiça e estruturas estatais. (...) O controle dos corpos negros segue sendo realizado de modo a impedir a circulação e ocupação dos centros urbanos, o que repercutiu no modelo concentrador das cidades, onde os territórios negros localizam-se afastados dos centros urbanos (onde os equipamentos públicos e oportunidades se fazem presentes), nas periferias metropolitanas e nos territórios de favela sistematicamente vigiados, confinados e reprimidos. Entender a conformação racializada das cidades nos leva à questão axial para pensar sobre as formas como se estabelecem as estruturas de Transporte no presente e como o debate da colonialidade, como as permanências do racismo, determinam as infraestruturas de Transporte que impactam a vida cotidiana.” (Albergaria, 2021)

2.3.5 - Nascimento Do Ônibus E Redesenho Urbano

Este conjunto de transformações na geografia das cidades não perpassou somente as edificações estáticas. O Transporte Coletivo brasileiro avança, em justo período de reformas higienistas, rumo a uma nova composição técnica. Na primeira década do século XX chega ao Brasil o Transporte Coletivo motorizado. A sua primeira iniciativa merece um detalhamento histórico pelo conjunto de elementos que ela traz. Trata-se da história da trajetória da família Rocha Miranda.

Otávio da Rocha Miranda (1884-1954) é filho do banqueiro, industrial e engenheiro Luís Nogueira da Rocha Miranda (1862-1920) e de Albertina Fonseca Guimarães. É, também, neto de Luis da Rocha Miranda Sobrinho (1836-1915), o Barão do Bananal e bisneto do Comendador português Antônio da Rocha Miranda e Silva. É irmão de Armênio Rocha Miranda, Renato da Rocha Miranda, Osvaldo da Rocha Miranda e Sérgio da Rocha Miranda. Pai de Edgard da Rocha Miranda; Gilda da Rocha Miranda e Vera da Rocha Miranda⁵⁹.

⁵⁹ Informações disponíveis no site <https://www.geni.com/>

A família Rocha Miranda era muito poderosa no Rio de Janeiro na transição do século XIX para o século XX. O Barão do Bananal era um grande cultivador de café e gado. Seus filhos destacaram-se como políticos (Rodolfo Rocha Miranda foi senador e ministro na gestão de Nilo Peçanha), industriais e banqueiros - como foi o caso de Luiz Nogueira da Rocha Miranda (Aguilar Filho, 2011). Otávio era destacado agente do setor imobiliário carioca. Realizou obras pioneiras de urbanização em Ipanema, Urca, Zona Norte com loteamentos em várias regiões do Rio de Janeiro. Era um dos proprietários da empresa que construiu a Avenida Beira-Mar (CPCDOC, 2004)⁶⁰. Foi, na ocasião de alguns destes investimentos, que decidiu em 1908 trazer para o Brasil o primeiro ônibus movido a gasolina, para uma linha que fazia o trajeto entre a Praça Mauá e o Passeio Público⁶¹ (NTU, 2019).

Esta primeira iniciativa teve caráter provisório. Em 1911 Rocha Miranda funda, associado a Octavio Mendes de Castro, a Empresa Auto Avenida. Por meio dela firma contrato com a prefeitura para estabelecer serviço definitivo em algumas linhas da cidade. A empresa seguiu explorando o serviço por alguns anos mas não logrou grande êxito, encerrando suas atividades alguns anos depois. Porém a contribuição destas empresas com o serviço de Transporte Coletivo do Brasil estava feito. As empresas de ônibus movidos a motores por combustão se espalham por todo o país, conquistando progressivamente a hegemonia do Transporte Coletivo nacional (NTU, 2019).

Otávio da Rocha Miranda seguiu atividades na política nacional, sendo eleito em 1918 deputado federal pelo Distrito Federal. Sua família também seguiu atividades econômicas e políticas. Aguilar Filho (2011) resgata a trajetória política da família a partir de uma história bizarra. Ao descobrir em uma aula que havia em uma fazenda tijolos e gados com símbolos nazistas, o autor descobre a fazenda Lagoa do Sino, comprada em 1916 por Luiz da Rocha Miranda e deixada aos filhos após sua morte. Estas fazendas foram divididas entre os irmãos e tiveram intensa atividade nas décadas de 1930 e 1940 com investimentos em negócios de aprimoramento genético de gados e cavalos. As pesquisas descobriram também que Oswaldo Aranha Rocha foi responsável por transferir de um orfanato do Rio de Janeiro cinquenta crianças entre 9 e 12 anos, 48 deles "pretos ou pardos" para as fazendas da família nos anos de 1933 e 1934. Estes garotos foram submetidos a

60 Informações do site CPCDOC <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MIRANDA,%20Ot%C3%A1vio%20da%20Rocha.pdf>

61 A inauguração desta primeira linha de ônibus tem relação com as reformas urbanas de Pereira Passos. Após concluídas as obras e pavimentações que expulsaram pobres e negros do centro do Rio de Janeiro às favelas, o governo produziu uma grande exposição internacional propagando produtos de todo o país para atrair comerciantes estrangeiros a novos negócios de exportação. Esta exposição era composta por edificações e prédios em um trecho que ia da Praia Vermelha até o antigo Hospício, hoje campus da UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro, na atual Avenida Pasteur). Otávio da Rocha Miranda inaugurou a referida linha e, durante a realização da exposição, fazia viagens extraordinárias até o local da mesma (NTU, 2019). Ou seja, o Transporte Coletivo por ônibus acontece como uma consequência direta da montagem do desenho urbano racialmente segregado.

trabalho sem remuneração, castigos físicos e impedimento de circular livremente. A pesquisa também revelou que Otávio, Osvaldo e Renato da Rocha Miranda fizeram parte da "Câmara dos Quarenta", um dos órgãos superiores da Ação Integralista Brasileira (AIB). Um dos membros da família era vinculado à seção brasileira do Partido Nazista da Alemanha.

O vínculo entre a primeira família proprietária de empresa de Transporte Coletivo urbano motorizado e as ideologias de supremacia racial e eugenia não podem ser tidas somente como uma mera coincidência. Os setores que dispunham de recursos na virada do século XIX ao XX para investir na constituição de empresas de ônibus eram justamente aquelas que dispunham de muitos recursos acumulados no período anterior.

O Transporte Coletivo por ônibus motorizado seguiu em crescimento e experiências de circulação na primeira metade do século XX basicamente em torno do modelo de experiências de Transporte operados por famílias com capital de investimento para constituição de empreendimentos do tipo. Muitas empresas de Transportes urgem e encerram suas atividades com aproximadamente uma década de atividade neste período. Um tanto são incorporadas por outras empresas maiores, algumas simplesmente falem e algumas tantas outras buscam reinvestir seus dividendos em outras áreas (Velooso 2017; Vasconcelos 2021; Brasileiro & Henry 1999⁶²).

Vasconcelos (2021) analisa esta relação entre o Transporte e sua característica "Famílistas", onde as relações familiares dominam a economia em contexto de tradicionalismo, debilidade democrática e esgarçamento da solidariedade social. Trata-se de um tipo de relação que não é única deste setor mas sim própria da forma econômica nacional no período

“No tocante à relação entre famílias e economia nacional, até a década de 1950, as empresas familiares brasileiras tiveram presença quase absoluta em praticamente todos os segmentos da classe econômica nacional, desde a atividade agrícola até o sistema financeiro, a indústria têxtil, a alimentação, os serviços e a comunicação (Gonçalves, 2000). Entretanto, o setor produtivo do Transporte não é o único em que a organização empresarial de base familiar se faz presente, tanto no contexto brasileiro quanto internacional.” (Vasconcelos, 2021)

62 *Viação Ilimitada* (Brasileiro; Henry & Turma; 1999) é uma obra que reflete amplamente sobre o Transporte Coletivo tendo como centro e ponto focal do mesmo os operadores do serviço. A obra trata da história do Transporte em diferentes cidades abordando nuances, formas de comportamento e diferentes perspectivas dos empresários do Transporte Coletivo. Sejam empresas familiares, corporativas, estatais ou de Transporte alternativo, esta obra aprecia a oferta privada do Transportes sob várias nuances. Apesar de haver avaliações criteriosas, ponderadas e com algumas críticas a comportamentos destes atores, a obra constitui um tipo de protagonismo aos empresários do Transporte Coletivo que obnubila a existência de atores que não lucram nem recebem dividendos conjuntos do transporte. Ou seja, trata-se de uma obra que deixa prejudicada a visão de quem usa o Transporte e trabalha no setor.

O ônibus possibilitou a ampliação do desenho urbano. Por se tratarem de veículos que podiam definir suas linhas, circular por boa parte da malha urbana sem necessidade de trilhas prévias e nem mesmo asfaltamento, tratou-se de um veículo que permitiu a constituição do serviço de mobilidade em favelas, periferias e outros locais afastados onde residia boa parte da população negra. As periferias negras são de expulsos do centro, comunidades rururbanas, quilombos ao redor da cidade. O ônibus redesenha o urbano. Conforme informa Veloso (2017)

"A história da formação das empresas de ônibus no Brasil se confunde com a própria urbanização nacional. É ponto claro de partida para a elaboração deste trabalho que a formação capitalista das cidades brasileiras ao longo do século XX guarda uma relação indissociável com o surgimento do setor de ônibus urbanos. Desde o fim do século XIX, as cidades mergulharam no complexo e contraditório processo de modernização das relações sociais, com ritmos e profundidades variados ao longo dessa trajetória, levando consigo todas as peculiaridades e contradições de um Brasil recém-republicano, oligárquico e profundamente desigual. Se a urbanização não é processo espacial hegemônico até a década de 1930, com o fim da 1ª República isso muda de figura. O processo de industrialização por substituição de importações e o processo de integração econômica nacional que se inicia, amplia a capacidade produtiva e a dinâmica econômica de todo o país, atraindo e multiplicando cada vez mais a população nas grandes cidades do sudeste. Dos interiores e sertões dos quais surge a população que se faz urbana, novas ocupações se dão a cada dia, e é no vácuo da estrutura estatal que o Transporte por ônibus surge como alternativa para consolidar e dar dinâmica ao maior processo de urbanização do século XX." (Veloso, 2017)

Muzi (2022), ao analisar a constituição do sistema de Transporte em São Paulo a partir do ônibus, também compreende e identifica aquilo que ele chama de um "território de ônibus"

"entendido como uma espacialidade possível da urbanização definida e estruturada por esse meio de transporte. Mais do que uma análise da mobilidade e seu sistema, há o horizonte de uma ação possível nesse território, elemento constituinte da análise que se situa nos limites da ação urbanística." (Muzi 2022)

Trabalha-se aqui então com a ideia de que o Transporte Coletivo, primeiramente por trens e bondes, organizados sob a lógica de uma cidade que expulsou moradores do centro para se embranquecer, teve com o ônibus a possibilidade de fazer uma cidade segregada mas que mantivesse a circulação e exploração da presença negra e operária na cidade, funcionando como um muro urbano.

2.3.6 - O Desenvolvimento Do Urbanismo E Seus Conflitos (era Vargas – Ditaduras)

A cidade, apesar de alguma relevância e força econômica, não era onde vivia a maioria da população brasileira até meados do século XX. As cidades brasileiras passam por um amplo processo de expansão, assumindo uma enorme migração campo-cidade a partir dos anos 1930 até que a cidade passe a ser o local e maior concentração humana nacional décadas depois. Conforme analisa Veloso (2017)

“a etapa da urbanização brasileira que tem seu ponto de inflexão em 1930 foi o maior fenômeno do tipo a ocorrer no planeta durante o século passado. Entre 1940 e 1980, o Brasil inverte sua composição rural-urbana, passando de uma taxa de urbanização de 26,35% para 68,86% nesses 40 anos.”

A cidade, recém reformada pelo higienismo, passa também a receber um conjunto de políticas urbanas direcionadas. Em torno do desenho urbano consolidado pelo nascimento de aglomerados suburbanos ao redor de seu centro - dominado pelas elites e setor habitacional legal ocupado majoritariamente por trabalhadores migrantes da Europa - o estado novo consolida a dominação branca da cidade ao estabelecer o processo de aluguéis e dificultar a compra e imóveis. O nascimento de subúrbios, favelas e aglomerados rururbanos é a marca do período seguinte ao das reformas higienistas (Leme, 2012).

Este é o período em que a mobilidade transiciona do trem ao modo rodoviário, em especial os ônibus. A possibilidade dos ônibus adentrarem, por meio de vias de fácil construção, espaços onde os bondes e trens não alcançavam, possibilita que se redesenhe uma cidade com população negra presente em espaços mais confinados (Vasconcelos, 2021).

Ao invés de possibilitar mais circulação o Transporte rodoviário possibilita ampliação da dinâmica segregadora da cidade. O sistema viário amplia as distâncias urbanas. Como afirma Leme (2012) em relação à consolidação do urbanismo enquanto uma política de estado em São Paulo e no país

"neste período estão as bases para a configuração da metrópole, que se concretizaria nas próximas décadas. A transformação física da cidade com a implantação de novos equipamentos de educação, saúde, cultura e esportes e

a construção de um novo sistema viário articula os bairros centrais, reforça a relação entre a área central e os bairros consolidados."

A realidade também se repete no que diz respeito a Porto Alegre. Novas formas urbanas segregadoras foram implementadas neste período, em que o debate público coexistia com interdições à democracia, de forma que a participação social era restrita

"é inegável que nesse período a aplicação dos novos preceitos urbanísticos, a disposição do prefeito e os recursos disponibilizados fizeram de Porto Alegre uma nova cidade moderna. Em sete anos a paisagem urbana se transformou. Dentro desse contexto de obras e transformações, destruições e permanências, a modernidade e o autoritarismo foram dois movimentos que fizeram parte do mesmo processo." (De Souza et. al. 2012)

Neste período, em definitivo, a questão urbana adquire uma preocupação do governo federal, que passa a articular políticas relacionadas às cidades. Fernandes (2012) informa que

"A criação, no âmbito federal, de estruturas institucionais e técnicas dedicadas a enfrentar, em termos de proposição e de gestão, as questões relativas às cidades, generalizam a questão urbana - e o urbanismo – como política." (Fernandes, 2012)

A observação e aproximação das literaturas sobre conflitos raciais, urbanos e na circulação dão sustentação à hipótese de que o sistema de Transporte brasileiro foi constituído, imerso nestes conflitos, como ferramenta de distinção racial no espaço. A mobilidade constitui-se como um mecanismo que possibilita o afastamento da população negra do centro, constituindo rotas de segregação.

A Mobilidade Urbana foi constituída inicialmente como forma de Transporte de pessoas brancas. Sejam as elites do século XIX ou os trabalhadores europeus migrantes do início do século XX. Ela torna-se um elemento popular a partir do advento do automóvel, da industrialização e do crescimento urbano. O Transporte ao mesmo tempo que foi realizado para segregação racial foi disputado e dialeticamente apropriado pela população negra em diferentes períodos. Esta disputa reorientou seus rumos e perspectivas técnicas.

O Urbanismo brasileiro nasce neste período, como herança dos movimentos sanitaristas e higienistas. Ele desenvolve-se como campo em torno de um processo vinculado aos processos políticos e econômicos do país, sofrendo intercursos do autoritarismo e das formulações de um Brasil eugênico.

É em torno desta conjuntura de cidade que a Mobilidade Urbana da cidade se desenvolve enquanto forma social e enquanto campo. Nas próximas sessões analisaremos mais especificamente estes temas.

2.3.7 - O Rodoviarismo Nacional-desenvolvimentista E A Ditadura Do Automóvel

O Brasil tem, durante o século XX, um projeto rodoviarista em curso pelo país (Velo, 2023; Vasconcelos, 2021). Este vincula-se gradativamente a um plano geral de reorganização produtiva nacional a fim de substituir a matriz agroexportadora, que resulta no nacional-desenvolvimentismo como política econômica do país. Este amplo projeto não envolvia somente o setor de transporte, mas muitos outros, articulando toda cadeia produtiva que permitisse fortalecer e proteger o empresariado nacional da concorrência estrangeira. Este processo tem raízes ainda nas primeiras décadas do século XX, atingindo auge nos governos de Getúlio Vargas a Juscelino Kubitschek. Havia todo um vínculo entre a construção de estradas, exploração do petróleo, e incentivo à industrialização nacional.

Vasconcelos (2021) descreve como o estado estimulou este processo rodoviarista a partir dos anos 1940, quando

"são instituídas receitas tributárias para o financiamento do setor rodoviário e, por meio do Plano Rodoviário Nacional (1944), a prioridade governamental passou a ser o Transporte por rodovias, que cruzariam o país de norte a sul e estimularia diretamente a indústria automobilística (Araújo, 2013:58). Assim sendo, a passagem para a década de 1950 fortaleceu a dependência entre a sociedade e o Transporte de tipo rodoviário, uma vez que o aceleração da urbanização e o crescimento de áreas habitacionais cada vez mais distantes dos centros das cidades posicionavam, sobretudo, a classe trabalhadora na condição de elemento dependente do ônibus como meio de locomoção." (Vasconcelos, 2021)

O governo de Juscelino Kubitschek leva a política rodoviarista a um outro patamar quando, por meio da propaganda urbanística da construção de Brasília, estimula definitivamente a cultura do automóvel individual no país. Toda uma estrutura produtiva de carros (estrangeiros) chega ao país e a presença do automóvel individual irá, por sua vez, redesenhar o espaço e as relações urbanas. O automóvel passa a ocupar espaço privilegiado na política nacional, com incentivo direto à compra de veículos por uma parcela bem específica da sociedade brasileira⁶³ (Pires, 2012).

⁶³ Lopes (2018) localiza este processo do crescimento do automobilismo na era JK "com o modelo desenvolvimentista ou rodoviarista, após a Segunda Guerra Mundial, a infraestrutura passou a ser prioridade no país, tendo o automóvel uma de suas maiores frentes. No governo Juscelino Kubitschek, a melhoria nos Transportes

O período da ditadura militar subsequente mantém a agenda rodoviária com algum verniz desenvolvimentista e em moldes abertamente autoritários. Os investimentos em infraestrutura tomam a dianteira do processo econômico nacional, com ampliação acentuada do asfaltamento de milhares de quilômetros de estradas, além da construção de pontes urbanas (como a Rio-Niterói), usinas de energia, aeroportos, portos, entre outras dimensões.

O regime militar marca especialmente o apoio determinado ao desenvolvimento do mercado imobiliário nacional por meio de políticas como a do Banco Nacional de Habitação (BNH). Esta política de suburbanização de parte da classe trabalhadora por meio de créditos de moradia em regiões afastadas do centro produz um enriquecimento das construtoras, espraiamento urbano com a constituição de vazios habitacionais e, por fim, uma acentuação das moradias ilegais por parte dos setores da população – maioria negra – que não puderam acessar o serviço (Maricato, 1987). O impacto direto destas políticas na piora da mobilidade da população negra e na constituição de novos espaços negros e brancos na cidade, aprofundando a cisão racial em estratos de mesma renda, marca definitivamente o período.

"Excluída do mercado imobiliário, organizado em moldes essencialmente capitalistas, a grande maioria da população brasileira lança mão de expedientes variados para se prover de habitação, que vão desde a invasão de terras e construção de barracos com reaproveitamento de materiais usados até a autoconstrução no loteamento irregular ou o aluguel de cômodo no cortiço. É a espoliação urbana (no dizer de Kowarick) contraponto da exploração salarial: o trabalho nos fins de semana, péssimas condições de habitabilidade, moradia em local desorganizado e distante dos locais de emprego. A provisão de habitações aí se dá num "submercado". Barateia o valor da força de trabalho barateando o custo da habitação. (...) A ilegalidade, a irregularidade ou clandestinidade, que marca o ambiente de residência da classe trabalhadora, tem a conivência do Estado." (Maricato, 1987)

Obviamente a maioria de quem pôde comprar automóveis nas décadas de 1960 até 1990 era branca. Percentualmente negros e negras possuíam muito menos veículos e quando circulavam dispunham de problemas diversos de infraestrutura urbana e outros mecanismos de circulação.

A cultura do automóvel destinou ao Transporte Coletivo a função principal de realizar a mobilidade da maioria da população negra e demais trabalhadores pobres. A população negra

era uma das metas de desenvolvimento nacional, sendo nitidamente reveladas pelo plano urbanístico de Brasília (VIANNA; YOUNG, 2015)"

passou a ser relegada massivamente ao Transporte Coletivo. As bicicletas barra forte também são muito utilizadas pela população negra para circular pela cidade. Porém trata-se aqui do fenômeno da Mobilidade Ativa Compulsória (Caribé, 2019). Esta relação social constitui um tensionamento urbano pela superexploração dos trabalhadores da área suburbana e ilegal da cidade sem infraestrutura urbana adequada.

“O custo de habitação tende a ser eliminado do orçamento do proletariado urbano, conforme os gastos com alimentação consomem parcelas cada vez maiores dos rendimentos familiares. Essa população não constitui mercado para a produção de habitações que se faz através de relações essencialmente capitalistas. As péssimas condições de habitação (e também de saúde, Transportes , saneamento etc.; que são consequência das condições de habitação) certamente influem na queda da produtividade do trabalho, mas aparentemente o fato não está afetando o processo de acumulação de capital no Brasil: a abundante oferta de mão-de-obra permite sua constante renovação, e força para baixo os níveis salariais.” (Maricato, 1987)

Este cenário tem repercussões sociais diversas. Além de diferentes mobilizações⁶⁴, havia uma questão relacionada ao conjunto de trabalhadores formais (de maioria branca), que não conseguiam chegar ao seu local de trabalho. Um grande debate público se realiza, de forma que ele resulta na aprovação do vale-transporte como política financiamento dos trabalhadores no Transporte Coletivo. A pressão pelo Vale-Transporte é realizada tanto por trabalhadores formalizados como por empregadores, para retomarem sua produtividade (Veloso, 2023). Não deixa de ser relevante observar que se trata de uma política que amplia o direito ao Transporte em um setor dos usuários que é composto de maioria branca, constituindo outra forma de diferenciação racial na mobilidade intraclasses.

Este processo de aprovação do vale-transporte, porém, demonstra um vácuo de representação nacional do setor dos empresários do transporte. Em resposta, organizam-se a partir de 1987 em uma entidade chamada Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU).

“é possível constatar que o processo de cerca de oito anos que culmina na regulamentação da lei 7.619 de 30 de setembro de 1987, que torna o vale-transporte obrigatório, é um dos elementos que faz movimentar e, nesse sentido, fortalece a necessidade de organização da classe de proprietários de

64 Que serão analisadas no próximo capítulo.

empresas de Transporte urbanos por ônibus, inclusive por diferenciar seus interesses dentro do setor mais amplo de Transportes que não necessariamente apoiava o vale-transporte. A Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) tem sua fundação em 29 de julho de 1987, apenas dois meses antes da sanção definitiva da lei do vale-transporte.” (Velo, 2023)

Conforme analisa Vasconcelos (2021), entre os anos 1970 e 1990 está o período em que a característica familista das empresas Transporte Coletivo converte-se em um processo de nova acumulação. As pequenas e médias empresas são assimiladas por grandes grupos empresariais. Este período coincide com a constituição das representações nacionais de empresários de Transportes em torno da NTU.⁶⁵

"A NTU buscou articular dessa maneira a representação de todo território nacional. A ata de fundação foi assinada por 53 pessoas e a sua primeira diretoria possuía empresários de Manaus, Recife, Porto Alegre, São Paulo, Brasília, Belém e São Luís (GALHARDI et al, 2007, p. 228-9). À época, afirmou-se que a Associação representava cerca de 90% do volume total de passageiros urbanos transportados no país, o que perfazia algo em torno de 65 milhões de deslocamentos/dia. Seus empresários teriam, somados, “uma frota de cerca de 2 mil ônibus e que mantêm 450 mil pessoas empregadas diretamente” (ASSOCIAÇÃO DO TRANSPORTE..., 1987, p. 7)." (Velo, 2023)

Com esta configuração do país, caminhou-se a um processo de representação massiva das empresas corporativas do Transporte Coletivo e a parcela formalizada de maioria branca dos trabalhadores com direito à mobilidade para o trabalho garantida. Não é à toa, então, que entre o fim dos anos 1980 e meados da década de 2000 o Transporte Coletivo urbano apresente aumentos de tarifas tão regulares, acima da inflação. Trata-se de um processo de aumentos que tem impacto maior e direto sobre a parcela negra dos usuários e usuárias do Transporte Coletivo, situadas nas periferias, favelas e no mercado de trabalho informal. Nesta tabela de Vasconcelos (2011) que entre

65 A partir dos anos 70, especialmente 80 e 90, os serviços de Transportes sob trilhos retornam ao cenário nacional, inicialmente por processos do sistema metroviário, porém após pela introdução dos Veículos Leves Sob Trilhos ou Bus Rapid Transports. Estes serviços passam a operar em um novo processo de valorização do território urbano para o mercado imobiliário. São articuladas em três formas de serviço que são de baixa, média e alta capacidade, cada uma delas servindo a um mecanismo próprio de segregação. São serviços que, apesar de ser de Alto valor imobiliário não modificam sensivelmente nem constituem novas dimensões sobre a Mobilidade Urbana. (Maciel et. al. 2021)

1992 e 2008 a tarifa de ônibus segue em ritmo de crescimento até que ultrapassa em 1996 a renda dos mais pobres e em 1998 a renda per capita nacional.

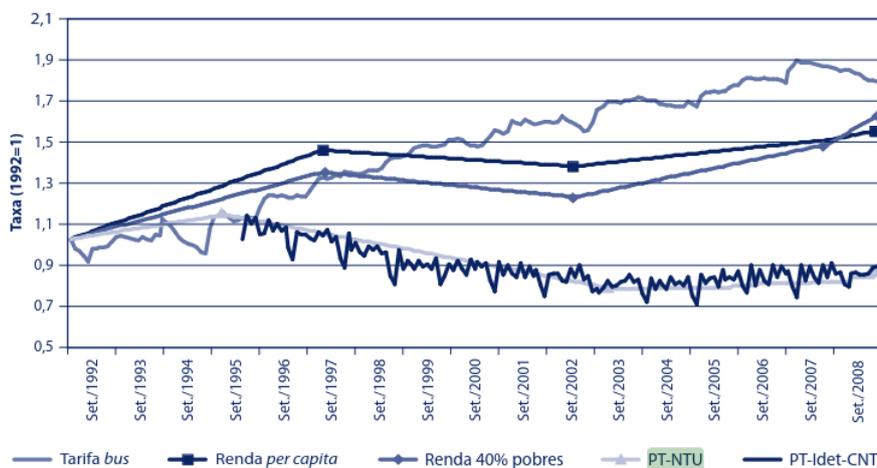


Gráfico 2: Relação entre tarifa, renda e passageiros pagantes do transporte público

Fonte: elaboração do autora com dados do IBGE/Pnad, NTU e Central Nacional de Televisão (CNT).

Figura 56: Gráfico: Relação entre tarifa renda e passageiros por ano. (Vasconcelos, 2011)

Estas duas outras tabelas, de elaboração de André Augustin, analisam a variação da tarifa de Ônibus real e acumulada com base no Índice Nacional de Preços Acumulada (IBGE) compreendendo as tarifas de ônibus desde 1990 até 2023.

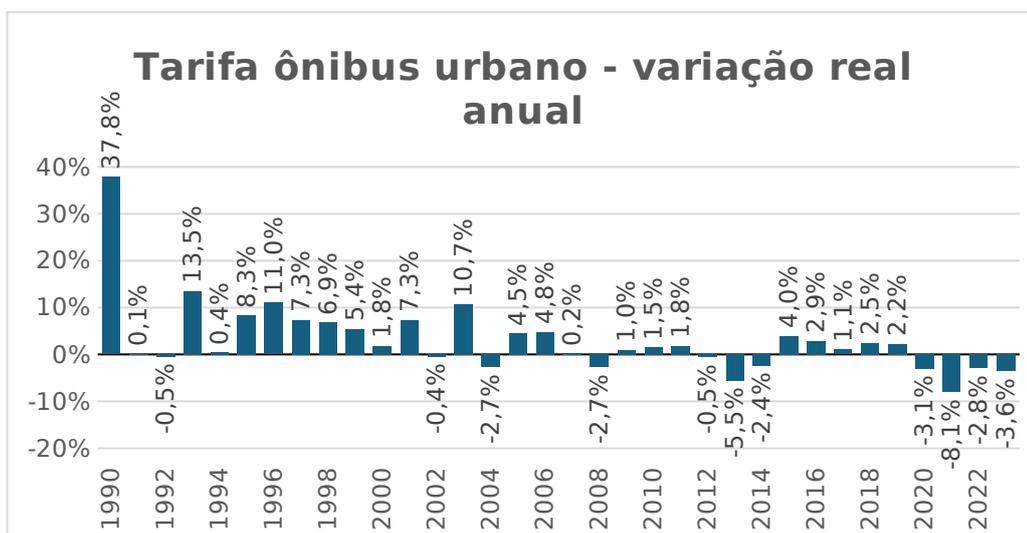


Figura 57: Variação da tarifa de Ônibus real anual com base no Índice Nacional de Preços Acumulada Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. Calculado a partir de dados retirados do Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA (André Augustin, 2024)

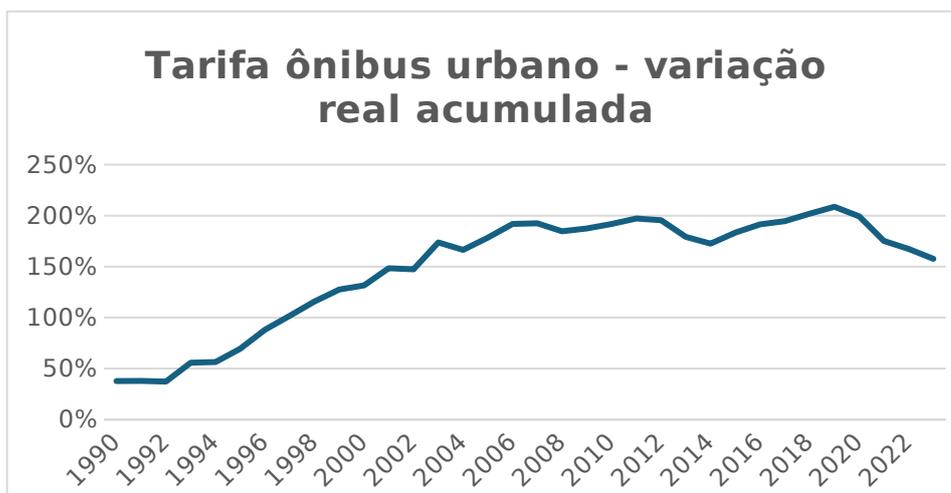


Figura 58: Variação da tarifa de Ônibus real acumulada com base no Índice Nacional de Preços Acumulada Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. Calculado a partir de dados retirados do Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA (André Augustin, 2024)

Observa-se aqui, então, que a Mobilidade Urbana do período da transição do Brasil Rural para o Brasil Urbano mantém as características racialmente segregadoras do período anterior. Além disso se intensifica o automóvel, uma poderosa tecnologia de resenho urbano em favor da população branca que passa a ter maiores e melhores mecanismos de circulação na cidade. O rodoviarismo desenvolveu-se simultaneamente a um processo de destinação do Transporte Coletivo especificamente a pessoas negras e pobres. São constituídos, porém, mecanismos para vincular parcelas de maioria branca de forma estável ao uso do transporte. Os empresários do setor de organizam e constituem, então, mecanismos de aumentar a expropriação de valor dos usuários (principalmente os seus setores de maioria negra) por meio do aumento de tarifas rodoviárias.

Este processo ocorreu, conforme narramos até o momento, do ponto de vista político e da técnica do urbanismo. Houve, porém, um desenvolvimento técnico em torno do transporte, que é o que analisaremos na próxima sessão.

2.4 - Desenvolvimento Da Gestão Do Transporte Como Campo

O Transporte Coletivo no Brasil nasceu sem uma necessária mensuração técnica organizada. Suas bases iniciais de organização foram dispersas. Cada empresa vinculou-se de uma forma diferente às cidades e regiões em que se organizaram. Assim, cada experiência de Transporte Coletivo, desde os bondes, trens, metrô até os ônibus tiveram um caráter localista, municipalizado e vinculado a técnicas específicas de diferentes prefeituras e localidades. Conforme afirma Veloso (2017), as experiências técnicas de cada localidade serão muito distintas, porém em todas estas

situações a organização do Transporte desenvolveu-se no sentido que tinha como *modus operandi* a organização do Transporte fundada no lucro de iniciativas privadas locais em torno do número de passageiros transportados, por meio de tarifa cobrada de cada um.

Do ponto de vista do planejamento, os esforços federais constituíram-se desde o século XIX até meados do século XX mais voltados às preocupações de logística e constituição de ferramentas territoriais amplas. Segundo Araújo (2013), o planejamento de Transportes começa a ser pensado de forma tímida no segundo império com alguns planos de viação pouco profundos e mais vinculados ao caráter geopolítico. A partir da primeira república, iniciam-se tímidos esforços de planejamento do Transporte ao nível de integração nacional voltados principalmente à navegação e à ferrovia; a partir de 1930 no processo do Estado Novo surgem planejamentos nacionais centralizados, porém ainda com foco principal na integração nacional com foco em seu desenvolvimento. Nas décadas seguintes muitos planos foram forjados, tais quais o Plano Geral de Viação Nacional – PGVN de 1934; o Plano Rodoviário Nacional do DNER de 1937; o Plano Especial de Obras Públicas e Reparcelamento da Defesa Nacional – Plano Especial de 1939; o Plano Rodoviário Nacional – PRN 1944; e o Plano Nacional de Viação de 1964 (este já sob um golpe Militar). Ambos os Planos versavam especialmente, cada um à sua maneira, sob o enfoque da integração nacional, seja por meio de ferrovias, rodovias, navegação. Ou seja, tratavam fundamentalmente da circulação entre regiões, cidade–campo ou cidade–cidade. O trato do Transporte urbano era quase nulo.

Todos estes planos anteriores ainda foram tímidos em seus sucessos por não disporem de estrutura ou de verba satisfatória para sua execução. No plano de 1964, porém, ficou demandada a constituição de um órgão para lidar especificamente com as políticas de transporte. Especialmente porque se tratava de uma demanda necessária para lidar com as transformações recentes do desenvolvimento regional para o oeste, da industrialização e maior intensidade do tráfego interestadual. Então, seguindo a recomendação de 1965 da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos⁶⁶, em 1965, foi Criado o GEIPOT – Grupo Executivo Para Integração da Política de Transportes .

Segundo Araújo (2013):

“Ainda no que diz respeito ao Transporte urbano, no período compreendido entre os anos 60 e 80, foram criadas algumas instituições que se tornariam

66 Há que se ressaltar que a constituição do GEIPOT também tem vínculo com a geopolítica internacional própria da guerra fria. Esta referida comissão foi organizada dentro dos esforços e colaboração entre militares golpistas e governo norte americano que apoiava e sustentava o regime ditatorial brasileiro. Uma das formas de sustentação e aprofundamento do controle militar sobre o país tinha relação com o fortalecimento do setor de comunicação e Transporte intranacional, motivo que levou à aceleração e fortalecimento do setor de planejamento integrado de Transportes . Araújo pags 62/63

as referências técnicas e financeiras do setor, sendo a primeira o GEIPOT. A criação do GEIPOT, Segundo Lima Neto, et al (2001), teria colocado pela primeira vez na história o transporte urbano no rol das preocupações do Governo Central, viabilizando uma série de iniciativas que, se não resolveram de forma mais sistêmica os problemas de deslocamentos, sobretudo das classes mais populares, provocaram melhoras sensíveis.” Araújo (2013)

Conforme informado em seu Site⁶⁷:

“O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, na forma de Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes , constituindo-se de representantes de quatro Ministérios, sob a coordenação do então Ministério da Viação e Obras Públicas.

Pelo Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969, foi transformado em Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes , vinculando-se ao então recém-criado Ministério dos Transportes .

Essa transformação foi mantida pela Lei nº 5.098, de 20 de agosto de 1973, que alterou esse Grupo de Estudos para Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes , preservando-se a sigla GEIPOT.

A Medida Provisória nº 2.201/2001, convalidada pela Medida Provisória nº 2.217/2001, acrescentou o art. 102-A à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos Transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes do seguinte teor:

‘Art. 102-A. Instaladas a [ANTT](#), a [ANTAQ](#) e o [DNIT](#) ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários – COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT.

⁶⁷ Disponível em: <http://geipot.gov.br/Aempresa/empresa.htm>

O Decreto [nº 4.135](#) de 20 de fevereiro de 2002, publicado no Diário Oficial da União do dia seguinte dispõe sobre o processo de Liquidação do GEIPOT, que será feito sob a supervisão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.”

O GEIPOT nasce, então como um órgão oriundo do esforço nacional por integração voltada ao Transporte de mercadorias em todo o país. Ele articula escritórios em algumas cidades do país - além da Sede em Brasília, Escritórios Regionais em Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre, além dos Escritórios Locais em Belém, Salvador, Fortaleza, Maceió, São Paulo, Florianópolis e Pelotas e uma representação em Belo Horizonte (GEIPOT, 1978.) e articula uma centena de técnicos que passam a realizar formações nacionais e internacionais, cooperações técnicas com planejadores de outros países, cursos e cadernos sobre Transporte em nível nacional assim como articulação de planos e diretrizes. Em 1972 o GEIPOT constituiu uma assessoria especial destinada aos estudos de Transportes urbanos, realizando estudos especiais para diversos modais de Transportes urbanos em cidades brasileiras.

Ele é forjado para desenvolver, principalmente, a política nacional de Transportes e integração nacional. Em 1969, quando é reorganizado como grupo de estudos e vincula-se ao ministério dos Transportes e, fundamentalmente em 1973, quando se torna empresa pública, assa, porém, a desenvolver também políticas de Transporte urbano.

Araújo (2013) informa que

“a partir do momento em que o GEIPOT sofreu sua última transformação e passou à condição de Empresa Pública, em 1973, de acordo com publicação do Ministério dos Transportes (GEIPOT, 1978) “deu-se início a um grande número de estudos específicos nas diversas modalidades de transporte; cresceu também a ênfase dada aos estudos relacionados com a operação integrada do setor e aos que se referem aos Transportes urbanos”.” (Araújo; 2013)

A articulação deste setor como um campo autônomo de organização do Transporte faz com que ele herde aparatos técnicos de alguns campos, a saber: interesses das nascentes empresas de ônibus, Transporte de cargas, urbanismo rodoviário, resquícios da técnica do Transporte de trens. O referido órgão é pioneiro em articular um campo do saber para o debate do Transporte Coletivo urbano. Seu surgimento estimulou a criação de outros órgãos. Por exemplo, uma década após seu surgimento, a Lei nº 6.261 de 14 de novembro de 1975 criou a EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos. O objetivo desta empresa era fundamentalmente desenvolver uma política

nacional de Transportes coletivos estimulando a articulação com órgãos de política urbana, fomentar tecnologias de veículos, entre outras. A EBTU atuou tanto em parcerias diretas com o GEIPOT como também houve ali um amplo trânsito de técnicos entre estes órgãos.

Até antes da constituição destes órgãos de planejamento, controle e elaboração, a discussão técnica do Transporte tinha aspectos municipais. Havia uma variedade distinta de formatos de mensuração das formas de cálculo de tarifas, capacidade de lotação, aspectos técnicos dos veículos entre outras distintas dimensões.

O GEIPOT, a partir de seu surgimento em 1965, passou a organizar e apresentar indicadores da gestão do Transporte que mal ou bem estão em curso até hoje. Eles servem como parâmetro técnico largamente utilizado em diferentes municípios pra organização do sistema de Transporte Coletivo. Este órgão manteve suas atividades com relativa vigorosidade até o fim da década de 1980.

Porém, em função de diferentes elementos, o GEIPOT e a EBTU são progressivamente esvaziadas e finalmente dissolvidas nos anos 1990 e início dos anos 2000. Os principais motivos apontados pra este fenômeno são a ideologia neoliberal dos anos 1990 com ampla dissolução de empresas estatais e privatização de serviços públicos, os problemas próprios destes dois órgãos em conflitos que travaram com diferentes agentes privados específicos e a não renovação de quadros para o setor.

Porém, mesmo com sua extinção, os indicadores e cadernos orientadores seguem como referências para elaboração de planos diretores, organização de sistemas tarifários e parâmetros do setor. Além disso o GEIPOT tem um papel determinante da constituição do corpo técnico do setor de mobilidade brasileiro.

Levando em conta a história e desenvolvimento do setor de análise e planejamento do Transporte brasileiro, porém, percebemos que este foi constituído a partir do instrumental e desenvolvimento do Transporte de cargas. Os primeiros decretos de planejamento de Transportes , que forjam as demandas pra constituição de órgãos de planejamento, eram evidentemente órgãos oriundos do Transporte de mercadorias e voltados ao interesse da ampliação e maximização da produtividade.

É lógico, concluir, portanto, que a organização técnica do Transporte Coletivo, utilizou como base elementos técnicos do Transporte de cargas. Em especial sua concepção vinculada à produtividade da circulação. Ou seja, à ideia de que o veículo de Transporte estava com produtividade satisfatória quanto mais pessoas carregasse em seu interior. Em torno disso, também,

a ideia de que cada passageiro corresponde a um valor que, somado aos outros, organiza o lucro possível no negócio.

Segue-se aqui com um elemento do argumento geral deste trabalho: a compreensão de que as pessoas são mercadoria que gera lucro ao ser transportada, tal qual uma carga, organiza tecnicamente hoje o Transporte Coletivo. O dado da organização técnica do Transporte Coletivo urbano ter emergido do Transporte de cargas além de sua concepção, parâmetros e índices terem muita similaridade um com o outro poderia ser explicado como um simples desenvolvimento tecnológico não fosse o dano causado aos passageiros e trabalhadores do transporte.

Interessa aqui analisar, desde esta perspectiva, três normas técnicas formuladas neste período que determinam uma série de questões no Transporte Coletivo. São eles o (1) Índice de Passageiros por Quilômetro (o IPK); (2) a Taxa de Ocupação Veicular ou Índice de Ocupação de Passageiros; e, por fim, (3) a formatação tecnológica dos veículos de Transporte Coletivo. Por meio destes três indicadores, interessa discutir como o desenvolvimento da mobilidade no Brasil tem uma função específica.

2.4.1 - Produtividade Do Transporte Coletivo

Os custos da operação do Transporte Coletivo são muito altos. Para que uma empresa opere no setor são necessários grandes investimentos no mesmo. De acordo com Nascimento (2007)

"A questão da "sustentabilidade financeira" versus "lugar central na produção" coloca-se nestes setores porque, na maioria deles, a infraestrutura produtiva é tão grande, os investimentos necessários são tão altos e a lucratividade se dá apenas a partir de uma escala de produção tão ampla que, neles, a tendência é o estabelecimento de monopólios; ou seja, por força de sua estrutura produtiva, tais setores enquadram-se nos chamados monopólios naturais (Seldon e Pennance, 1983). O investimento em Transportes , de fato, é muito alto (...) Por força da formação histórica do setor – surgido da atuação de transportadores individuais que, com o tempo, ou conseguiram manter-se no setor e aumentaram progressivamente sua frota (como, por exemplo, João Havelange), ou quebraram e venderam seus veículos àqueles primeiros (NTU, 1997) –, no caso específico do Transporte Coletivo urbano há tanto um monopólio ao nível das linhas (cujas estrutura será detalhada adiante) quanto uma concorrência monopolística ao nível de uma cidade inteira."

Os custos para operação do Transporte Coletivo mais fáceis de apreender são a compra o locação de automóveis/trens, sua respectiva manutenção, os custos de garagem (locação ou compra de um amplo terreno que comporte a frota e caibam instalações mecânicas, equipamentos de manutenção, escritórios, depósitos, entre outras), folha salarial dos empregados (motoristas, cobradores e demais funcionários da empresa), os insumos variáveis (gasolina, óleo).

Tradicionalmente as empresas de Transporte Coletivo firmam em seus contratos que devem oferecer o Transporte nas diferentes regiões da cidade em todos os momentos do dia, com maior ou menor intensidade de oferta. Neste sentido haverá, pelo próprio fluxo urbano, momentos em que haverá ampla demanda de veículos - especialmente no início do dia, entre 06h e 08h, e no fim do dia, entre as 17h30 e 19h30 - momentos de demanda média – das 10h às 16h – e momentos de demanda muito baixa – de 20h até 05h.

A maior demanda de mobilidade em horários específicos acontece, possivelmente pelo próprio fluxo urbano das atividades econômicas da sociedade – vinculado ao horário comercial, de entrada e saída do trabalho, escola ou atividades sociais em geral. Localizando historicamente, o último século e meio foi aquele onde a sociedade brasileira simultaneamente transicionou do regime escravista para o assalariado, da sociedade rural para a urbana, para as leis trabalhistas, a educação formal. Neste tipo de organização social, com o tipo de cidade e organização espacial que nós temos, as demandas de mobilidade desenvolveram nuances específicas. Em suma, pela formação de nossa sociedade há uma grande demanda de mobilidade das periferias para o centro/zona nobre no começo do dia e uma grande demanda de mobilidade no sentido inverso ao final do dia.

É nestes dois momentos do dia que a Mobilidade Urbana é testada em seu potencial máximo: todos os veículos, vias, profissionais e atenções devem dar conta deste processo. Porém a Mobilidade Urbana acontece para além de seu momento pico. As demandas da sociedade por mobilidade ocorrem nos mais diferentes momentos do dia e pelos mais diferentes motivos. A oferta de Transporte Coletivo nestes períodos entrepicos é, normalmente, para circular sem os veículos estarem plenamente ocupados. Se nos horários de pico o Transporte opera normalmente com demanda superior à sua oferta, nos demais horários ele pode chegar a operar sem demanda para sua oferta em diferentes viagens.

Esta variação de demanda não é uma característica marginal da Mobilidade Urbana. Ao contrário, ela é determinante do tipo de forma de circulação – pendular ou circular – que forja as relações das cidades. Ao contrário do Transporte de carga, que opera com maior regularidade suas viagens para circular sempre com o maior número de carga possível, a Mobilidade Urbana

necessariamente precisa funcionar em momentos de cujo número de pessoas transportadas será muito menor do que a capacidade ofertada.

Porém, de todo modo, a técnica da Mobilidade Urbana opera em torno da ideia de produtividade, compreendida aqui como a necessidade de reduzir o máximo possível os altos gastos para operação dos veículos e maximizar o máximo possível o número de passageiros transportados. Um Transporte é mais produtivo, dentro desta lógica, quanto menos viagens ele realizar para cobrir a demanda de mobilidade na cidade.

A forma de financiamento da mobilidade aqui aparece como elemento central na organização do mesmo. O Transporte Coletivo brasileiro, a despeito de algumas recentes mudanças em algumas cidades – as quais trataremos mais à frente – tem seus custos quitados por meio das passagens pagas pelos usuários e usuárias do sistema. Se por um lado a oferta de Transporte Coletivo tem o desafio de atender ao momento de pico, a demanda de Transporte Coletivo tem o desafio do poder econômico de pagar tantas passagens quanto necessárias forem suas viagens. As políticas de subsídios públicos, quando não ocasionais, estiveram vinculadas a auxiliar e desonerar a compra de veículos, aquisição de terrenos para garagens, perdão fiscal a dívidas trabalhistas ou aportes para reparar momentos de prejuízo das empresas. Assim, compreende-se que a operação do Transporte Coletivo é custeado, principalmente, pela divisão dos custos operacionais da empresa pelo número de viagens pagas por passageiros. Daí se tem o valor recebido pelas empresas divididos entre reinvestimentos, manutenção e lucro.

Esta perspectiva produtivista orienta os indicadores técnicos de financiamento, mensuração e controle do transporte, assim como sua própria tecnologia. Mas para além dos indicadores, esta é a lógica sob a qual o Transporte opera desde o seu surgimento. Neste sentido o debate em torno de rentabilidade do setor, uma vez que operado enquanto negócio capitalista, está centralmente atrelado à ideia de produtividade.

A crítica desta perspectiva pode ser realizada por meio da análise do IPK, da Taxa de Ocupação e da composição da tecnologia dos veículos.

2.4.2 – O Caso Do Índice De Passageiros Por Quilômetro (IPK)

Em 20 de julho de 2023 o Ministério Público do Trabalho do Distrito Federal e Territórios realizou um Webinário⁶⁸ de Lançamento da Segunda Edição da Revista Urbanidade. Esta edição teve como tema principal o Transporte Coletivo rodoviário, trazendo reflexões sobre os diversos aspectos desta política pública. Um dos participantes foi o então secretário de Transporte e

68 Debate do Lançamento da Revista Urbanidade: https://www.youtube.com/watch?v=3TXp4v_6G24

Mobilidade do Distrito Federal, Flávio Murilo de Oliveira⁶⁹. Ele foi convidado a tratar da realidade do Transporte Coletivo no Distrito Federal e Entorno. Porém, em determinado momento de sua exposição, ele abordou o debate e crítica corrente em torno do Índice de Passageiros por Quilômetro com o seguinte argumento:

“Já ouvi alguns técnicos condenando o uso do IPK mas eu sou engenheiro civil. Sempre medimos o Transporte pelo momento: o que é transportado dividido pelo quilômetro transportado. Então é o número mais significativo que nós temos é o IPK. Se fosse carga chamaríamos de momento, como chamamos o vagão para carregar carga. E quando carregamos humanos, falamos de carro, o momento quando estamos tratando de vidas, chamamos de IPK. (...) (O IPK) é um número técnico com o qual temos que trabalhar. Se queremos um Transporte onde o ônibus carregue trinta pessoas com cinto de segurança, precisamos de um IPK menor. Ele não vai deixar de existir para que cheguemos a um custo verdadeiro. Como ele é usado, ele tem que ser criticado de fato.” (Secretário de Mobilidade do Distrito Federal, Sr. Flávio Murilo de Oliveira, 2023)

Do ponto de vista da realização e reprodução cotidiana do serviço, a principal, e muitas vezes única, fonte de financiamento do mesmo é a tarifa, cobrada de cada usuário a cada viagem realizada. Desde o início da década de 1980 foi progressivamente normatizada a fórmula de cálculo do serviço em torno do Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK).

O Índice de Passageiros Por Quilômetro, na forma como ele é hoje utilizado, é oriundo de um documento “Instruções Práticas Para Cálculo De Tarifas De Ônibus Urbanos” (1982). Este documento apesentou uma metodologia de cálculo tarifário, que teve algumas pequenas atualizações em documentos seguintes.

O documento estabelece a forma de calcular a tarifa tendo por base os diferentes custos que a ela devem ser agregados como itens componentes do calculo tarifário. Os itens componentes deste cálculo de custos, em forma de coeficientes, são parâmetros para serem usados como referências. Questões como o número de passageiros transportados, quilometragem percorrida, custos variáveis, custos fixos.

O conjunto destes custos em torno do número de passageiros é articulado em torno de uma fórmula simples que realiza uma das medidas produtividade do Transporte Coletivo. A fórmula do

⁶⁹ Segundo seu próprio LinkedIn, “Flávio Murilo Prates - Engenheiro Civil com larga experiência em infraestrutura de Transportes , já tendo atuado em diversas áreas da infraestrutura rodoviária (projeto, construção, manutenção e operação) e no Transporte de passageiros sobre trilhos (infraestrutura, manutenção e operação).” Ele foi secretário de Mobilidade no DF entre Abril de 2023 a Fevereiro de 2024

Índice de Passageiros por Quilômetro divide a média do total de passageiros que utilizou o veículo pelo total de quilômetros percorrido pelos veículos.

Segundo pesquisa da Associação Nacional dos Transportes Públicos, “Quanto maior esse indicador, maior é a produtividade do serviço de transporte, ou seja, quanto mais passageiros forem transportados com menos quilometragem, melhor” (ANTP, 2017). Eles definem assim este índice

Onde:

$$IPK = \frac{PT}{KP}$$

- *IPK* é o índice de passageiros transportados por quilômetro;
- *PT* é a média mensal de passageiros transportados, conforme descrito no item 1.1.1; e
- *KP* é a média mensal da quilometragem programada, conforme demonstrado na Equação 1.7.

Figura 59: Figura
Calculo IPK Fonte:
ANTP, 2017

O Relatório de ação técnica Indicadores para concessões no Transporte Público coletivo de Uberlândia e Sorocaba⁷⁰ afirma que o IPK “Refere-se à relação entre o número de passageiros embarcados e a quantidade de quilômetros percorridos. Pode-se calcular tanto para uma linha, quanto para todo o sistema.”, sendo sua Métrica e Cálculo a “Relação entre o número de passageiros embarcados em uma linha de Transporte Público e a quantidade de quilômetros percorridos pelos veículos que operam nesta linha, em um mesmo período de tempo. Para todo o sistema, o cálculo é similar.”

Este indicador mede, de acordo com a lógica dos operadores de transporte, a rotatividade de locais oferecidos dentro dos ônibus. Uma linha com IPK baixo é aquela com pequena renovação de passageiros durante o percurso, normalmente tratando de migrações pendulares. Uma linha com IPK alto indica que muitos passageiros entram e saem do veículo durante o curso da linha, com boa renovação de passageiros. Normalmente em linhas circulares dos centros da cidade ou internas aos bairros esta alta renovação é mais comum. O IPK também pode ser baixo quando há muitos veículos oferecidos para a mesma linha, fazendo com que a oferta seja muito superior à demanda.

Por outro lado, IPK's muito elevados também podem significar veículos muito lotados, com alta relação de passageiros por metro quadrado. Isso significará desconforto, insegurança e baixa qualidade nas viagens. Igualmente, o IPK de uma linha faz a média das viagens realizadas por este veículo durante o dia inteiro sem necessariamente considerar que as viagens dos períodos de pico

⁷⁰ Relatório de ação técnica - Indicadores para concessões no Transporte Público coletivo Uberlândia e Sorocaba - Projeto Demonstrativo de Estratégias de Gestão de Mobilidade Urbana em duas Cidades Médias Brasileiras - Elaborado por: Consórcio GITEC - ITDP Brasil (Brasil, 2015)

terão altíssima relação de passageiros por metro quadrado. Mesmo linhas com IPK baixo não estão imunes à superlotação.

Normalmente, para cálculos tarifários amplos, é utilizado o Índice de Passageiros por Quilômetro Econômico (IPKe), que é calculado pela média mensal de passageiros dividida pela média mensal de quilometragem programada.

$$IPK_e = \frac{PE}{KP}$$

Figura 60: Figura
Calculo IPKe Fonte:
ANTP, 2017

Onde:

- IPK_e é o índice de passageiros equivalentes por quilômetro;
- PE é a média mensal de passageiros pagantes equivalentes; e
- KP é a média mensal da quilometragem programada.

Fonte: Custos Dos Serviços De Transporte Público Por Ônibus - Método De Cálculo (Antp, 2017)

Ferraz e Torres (2004) argumentam que, para a ótima eficiência econômica do sistema de Transporte Coletivo, um IPK de 2,5 é considerado satisfatório. A Associação Nacional das empresas de Transportes Urbanos produziu em 2008⁷¹ um estudo sobre o desempenho e qualidade dos sistemas de ônibus urbano, no qual realizou um balanço do IPK de alguns municípios brasileiros por faixas de população. Como observa-se nos gráficos abaixo, o IPK das cidades estudadas oscilou entre 1,95 e 2,11 no período analisado. Ou seja, abaixo do satisfatório.

71 Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos, NTU 2008 - Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109544561475593.pdf>

– Municípios brasileiros
Passageiros por quilômetro (IPK)¹ segundo faixas de tamanho da população – 2008

Faixas de População	Passageiros por quilômetro	Municípios pesquisados
100.000 - 200.000	1,97	50
200.001 - 500.000	1,95	39
501.000 - 1.000.000	2,18	13
Mais de 1.000.000	2,11	7
Total	1,99	109

(1) Passageiros totais transportados e quilometragem percorrida por dia útil

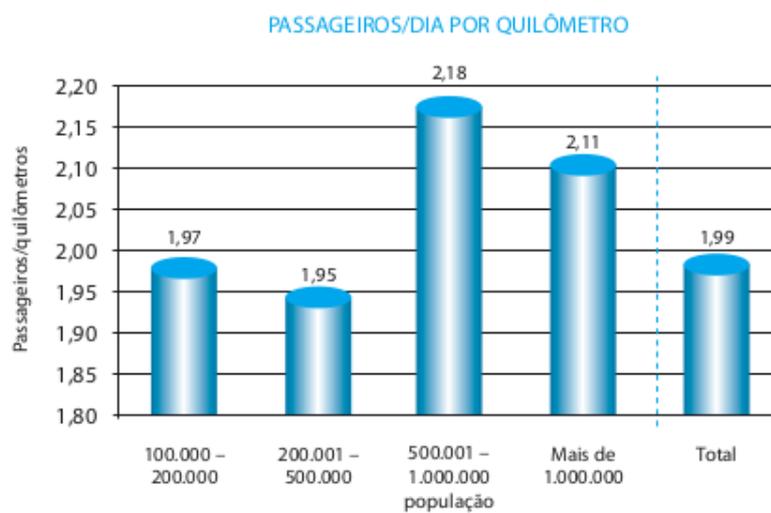


Figura 61: Média do IPK segundo faixas da população. Ferraz e Torres, 2008

Ao medir a produtividade do Transporte Coletivo, o IPK é o índice de base para os cálculos econômicos do setor. A partir dele é calculada a tarifa do Transporte Coletivo. A Tarifa de Transporte Coletivo é o valor pago por usuários e usuárias do serviço para realizar viagens. Ela pode ser definida também como um rateio do custo total do Transporte pelos seus passageiros pagantes. Seu valor é calculado a partir de fórmula feita pela divisão do custo total do serviço pelo número de passageiros pagantes nele transportados. No custo total estão inseridas as taxas de pagamento de trabalhadores rodoviários, custos operacionais da empresa, impostos, taxas de manutenção da frota e combustíveis. O número de passageiros é realizado a partir da média de passageiros que ingressam no veículo dividida pelo total de quilômetros da viagem, daí a utilização do IPK como índice normatizador.

$$IPK = \frac{\text{Passageiros pagantes}}{\text{Quilometragem}}$$

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{custo por quilometro médio total}}{IPK}$$

Figura 61: Fórmula de Cálculo da Tarifa de Transporte Coletivo. ANTP, 2017

2.4.3 - Crítica Do IPK

O Índice de Passageiros por Quilômetro é o principal parâmetro de referência para cálculo de tarifas do Transporte Urbano no país. Porém, como observado no gráfico acima, há algumas décadas o número de usuários e usuárias do Transporte Coletivo tem diminuído sensivelmente, de forma que o IPK está progressivamente mais baixo. Com isso as empresas de Transporte Coletivo tem enfrentado desafios financeiros, dado que sua produtividade tem baixado.

Juntamente a isso diversos movimentos sociais de usuários/as e organizações da sociedade civil têm realizado uma crítica deste modelo. Há diversos questionamentos sobre a eficiência do IPK como forma de mensurar a produtividade do Transporte Coletivo. Aliás, há grande questionamento também sobre o próprio valor de produtividade do mesmo, uma vez que essa noção tem perdido mais às necessidades das empresas e empregadores e menos no conforto, valores e necessidades dos usuários de Transporte Coletivo.

O IPK pode ser criticado a partir de diferentes aspectos que não demandam sua crise no Transporte Coletivo. Uma primeira delas é sobre este índice premiar a lotação do Transporte Coletivo. Pois, se o ideal é que tenhamos um IPK alto é importante que todos os lugares sentados e em pé do Transporte estejam sempre ocupados. Os impactos desse índice são, então, diretos na lotação dos veículos, estimulando o conjunto dos esforços para fazer com quem o IPK esteja sempre crescente.

Os mecanismos para atingir estes objetivos tendem a ser prejudiciais a quem viaja. A redução do número de veículos opera de maneira duplamente perversa em todos os horários de circulação. Nos momentos de baixa demanda a oferta de mobilidade tende a ser baixa ou nula, prejudicando o exercício da mobilidade com pouca oferta e muita espera. Nos momentos de pico, para equilíbrio do IPK, a tendência é que a oferta de veículos seja também abaixo do necessário para que a viagem seja realizada com mínimo conforto. No limite, a lógica do IPK impõe que usuários e usuárias do Transporte não tenham linhas noturnas ou nas madrugadas, pois suas viagens não são suficientes para que o Transporte seja produtivo⁷².

⁷² Tendencialmente vamos entendendo aqui que a Produtivo converte-se em um eufemismo para Lucrativo.

Do ponto de vista das contratações, a diferença relativa do IPK em relação às linhas também gera um problema de concentração e interesse empresarial. O Ex-Secretário de Transportes de São Paulo e formulador público da política de tarifa zero universal, Lúcio Gregori, argumenta em um artigo sobre o tema

“Cada área deverá ter inclusive linhas com baixo rendimento. Daí é que surgiu um indicador muito difundido que é o IPK, índice de passageiros por quilômetro, a forma de se classificar as linhas ditas mais eficientes sob o ponto de vista de passageiros transportados. Então a concessionária monta sua garagem na área de operação e busca ter o maior número de linhas com IPK alto e o mínimo possível daquelas com baixo IPK. E por essa razão existem áreas da cidade que são mais cobiçadas pelas empresas, justamente as que têm maior densidade de usuários.” (Gregori, 2022)⁷³

Assim, as linhas com maior demanda são mais disputadas pelas empresas em licitações, deformando a oferta de transporte. Há um tanto de denúncias de linhas que não circulam em determinadas áreas nos horários determinados pois haverá poucos pagantes. Há também um tanto de relatos de empresas que circulam com menor número de veículos do que o indicado para aumentar sua margem de lucro.

O IPK mostra também sua fragilidade em momentos de crise de financiamento da mobilidade, ou seja: aqueles momentos em que usuários e usuárias não têm condições de pagar suficientemente as tarifas para sustentar o sistema. Nestas situações, a tendência média é de aumento progressivo dos custos do Transporte e diminuição progressiva do número de passageiros, o que tende a fazer com que a tarifa necessária ao equilíbrio do sistema aumente de valor. Porém os aumentos ou causam protestos políticos ou causam nova perda de passageiros, de forma que eles sozinhos não resolvem o problema, se não parcialmente.

A consequência disso é que as empresas busquem reduzir seus custos em forma de precarização das relações de trabalho e do serviço (por exemplo, retardando manutenção e/ou renovação da frota, reduzindo o número de veículos, demandando desoneração de impostos ou combatendo as gratuidades).

Os aumentos progressivos da passagem somados à precarização constante do serviço e ofertas automobilísticas provocam evasão de usuários do Transporte Coletivo, seja por falta de recursos ou por rejeição ao Transporte Coletivo. Assim, por fim, restam como financiadores do sistema de Transporte justamente a parcela da população mais vulnerável e oscilante

⁷³ Sobre a contratação de Transportes públicos: [https://aterraeredonda.com.br/sobre-a-contratacao-de-Transportes - publicos/](https://aterraeredonda.com.br/sobre-a-contratacao-de-Transportes-publicos/)

economicamente, de forma que o financiamento geral da operação do Transporte Coletivo tende estruturalmente à crise.

Este índice, quando utilizado como base para cálculo da tarifa do Transporte Coletivo, realiza também uma relativa corrupção da concepção e compreensão do passageiro na Mobilidade Urbana. Quando calcula o grau de presença de passageiros por linha e divide este número pelo custo total do serviço, realiza-se de forma arbitrária uma correlação dependente entre o custo, número de passageiros e quilometragem.

Chamamos de arbitrária pois esta correlação não tem sentido lógico à priori. O custo de um veículo de Transporte circular pela cidade tem variação pequena e marginal em relação ao número de pessoas que ele transporta. O número de passageiros não altera significativamente o custo de circulação de um modal de Transporte Coletivo. Um veículo não terá significativa diferença de gastos se operar com dez, vinte, sessenta pessoas ou oitenta pessoas. Do ponto de vista econômico, por se tratar de um bem público, um produto não altera seu preço em função do número de funcionários (Dias, 1991).

Assim, as formas de cálculo do custo do serviço não ponderam o número de usuários como um elemento que aumente o custo, mas sim como capacidade de cumprir ou não o pagamento da receita. Há, porém, uma situação onde o número de pessoas pode causar aumento de custo: é no raro caso de depreciação causada por um extremo sobrepeso à capacidade máxima do veículo⁷⁴. O peso extremo pode aumentar o gasto com gasolina e acelerar o processo de depreciação do veículo (Geipot, 1983). O número de passageiros necessário para que isso ocorra, porém, é sempre um valor muito acima daquele necessário para manter a mínima taxa de ocupação, dado que os veículos são organizados tecnologicamente para aguentar o maior peso, ou carga⁷⁵.

Por outro lado, quando esta correlação entre elementos é realizada, ela possibilita que o passageiro, aparentemente tratado junto do custo como parte dele, seja intrinsecamente vinculado à receita obtida com a viagem. Ou seja, a forma de cálculo do Transporte Coletivo hoje condiciona o pagamento da viagem à maior presença de usuários dentro do veículo durante a viagem.

74 A depreciação é a redução do valor de um bem durável, resultante do desgaste pelo uso ou obsolescência tecnológica (Geipot, 1983). Ela é calculada com base em uma relação da quantidade de uso relacionada à idade do veículo. Há algumas situações em que a depreciação acontece mesmo sem uso, quando se trata de alguma inovação tecnológica que torne um produto obsoleto. Porém, para o caso do Transporte Coletivo, é principalmente o uso que determina a obsolescência de um veículo.

75 Para ser uma ideia, a regulamentação que determina as especificações técnicas de veículos automotores de Transporte Coletivo (Portaria nº 21 de 29/11/2004) dividem os ônibus nas categorias de Ônibus leve, com capacidade máxima de 10t; ônibus médio, com capacidade máxima de 14t; ônibus pesado, com capacidade máxima acima de 14t. O peso médio das pessoas é compreendido entre 75kg e 80kg. Cem pessoas dentro de um ônibus, o que só é possível em um ônibus pesado por dimensões de tamanho, pesaria oito toneladas. Ou seja, somente em situações muito extremas o número de pessoas aumentaria o custo de um veículo.

Este vínculo, repetimos, é arbitrário e vinculado a uma lógica específica da mobilidade. O Transporte Coletivo pode ser financiado de maneira que desvincule a circulação do veículo de índices que ocasionem sua superlotação. Por exemplo, algumas cidades utilizam o índice de pagamento por fretamento, com valor pago orientado pelo custo de operação independente de quantos passageiros estejam no veículo. Ao dissociar a fonte de pagamento do usuário presente no veículo, criam-se condições de pensar a mobilidade sem a superlotação do veículo como elemento determinante.

O IPK também contribui para o aumento das desigualdades raciais na mobilidade. É um índice que atende mais aos interesses de quem lucra no Transporte- brancos - do que de quem trabalha e circula no mesmo – a população negra. Ao premiar a superlotação, prejudica a maioria negra dos usuários de transporte. Ele desprestigia as linhas dos bairros mais distantes e isolados que são maioria de bairros negros. Isso diminui a oferta de linhas para estas áreas da cidades. Por outro lado - e do mesmo modo -, beneficia as linhas centrais ou do centro da cidade, que são as linhas de bairros de maioria branca. Ou seja, causando desigualdade racial na oferta de transporte.

O IPK responde às crises de financiamento e de mobilidade com aumentos de tarifa ou precarizações do serviço, prejudicando o conforto nas viagens. A evasão de usuários ocasionada pelo aumento de tarifa oriundo da lógica do IPK cria barreiras no acesso ao Transporte que, de pronto, exclui a população negra do mesmo – maioria de usuários/as mais pobres e com menor possibilidade de pagar o transporte.

Interessa então questionar sobre quais os motivos da constituição do IPK como modelo técnico de cálculo da tarifa; um modelo que trata usuário como receita do sistema mesmo que ele não represente custo ao mesmo – dado que um ônibus/metrô/trem não tem significativos adicionais de custo de operação se estiver vazio ou lotado. Supõe-se que a constituição da o IPK tratando passageiro como mercadoria/custo, que ocasiona superlotação, tenha vínculo com a fórmula de cálculo do Transporte de mercadorias onde o veículo com mais produtos é mais lucrativo. O vínculo entre passageiro de Transporte Coletivo e mercadoria de Transporte de carga é possível, cremos, pela origem comum dos dois no tráfico do sistema escravista.

2.4.4 - Sociedade Do Automóvel E Ocupação Veicular

O século XX foi determinantemente no mundo o século do automóvel. Em torno da indústria automobilística organizaram-se modos de produção fabril – fordismo, toyotismo, volvismo. O impacto da produção massiva de automóveis teve também um impacto na estrutura de consumo, modos de vida e projeção de uma forma de vivenciar a cidade e o urbano. Neste sentido também importante apreender a força do automóvel no desenho do urbanismo mundial,

reordenando as cidades para os veículos individuais circularem e, também, constituírem novos desenhos urbanos.

A crítica desta chamada ideologia do automóvel é, apesar de marginal, forte. Muitos autores fizeram profundos recortes e análises acerca do quão prejudicial é o automóvel para a cidade. Em *Apocalipse Motorizado* (Ludd, 2005) temos uma crítica contundente sobre a forma como os automóveis têm poder determinante sobre a cidade, nas formas de organização e de vida.

Os movimentos sociais contrários à sociedade do automóvel apontam tradicionalmente as alternativas do Transporte Coletivo e da mobilidade ativa como formas de superar a ênfase danosa no automóvel nas cidades. Um argumento de grande penetração social vinculado a esta crítica é a formulação gráfica do espaço ocupado por automóveis em relação a um ônibus. Observemos abaixo uma figura muito utilizada demonstrando esta crítica.

ESPAÇO X MOBILIDADE



Figura 62: Imagem: disposição de uso do espaço por Bicicletas, Ônibus, Carros. Fonte: Via Trólebus - <https://viatrolebus.com.br/2014/03/o-aumento-da-frota-de-carros-x-pessima-qualidade-do-transporte/>

As figuras tratam de uma razão simples de um automóvel por quarenta, cinquenta, sessenta e até setenta pessoas. Ou seja, os automóveis utilizam muito mais espaço de pessoas que poderiam estar em veículos coletivos que causam menos prejuízos ambientais, urbanos e sociais.

Porém, a realidade do Transporte Coletivo brasileiro é um tanto diferente da realidade apresentada nestas simpáticas figuras. Ao invés de quarenta, cinquenta ou setenta, nos horários de pico a lotação do Transporte Coletivo chega à casa de centena ou centenas de pessoas por veículo.

A lotação dos veículos, aliás, é tradicionalmente a crítica mais comum ao Transporte Coletivo na maioria das pesquisas de opinião que envolvem usuários do mesmo. Junto dela figuram a qualidade dos veículos, a demora entre as linhas e, finalmente, o preço das passagens.

Estas três principais formas do Transporte Coletivo são coordenadas e organizadas em torno de uma concepção do mesmo. Os índices e taxas de organização do Transporte estão, fundamentalmente, vinculados à ideia de produtividade do transporte.

Esta concepção de produtividade, conforme afirmamos na sessão anterior, organiza e articula seus indicadores, ferramentas técnicas de controle e monitoramento, planejamento de políticas posteriores. Elas ocasionam, como efeitos colaterais de sua concepção, aumentos de tarifas, precarização dos veículos, redução de oferta e, por conseguinte, superlotação de veículos.

Esta superlotação, porém, tem um mecanismo relativo de controle e concepção. Analisaremos aqui a taxa de ocupação do Transporte Coletivo como um indicador que ajuda a entender esta situação da mobilidade.

2.4.5 – O Caso Da Taxa De Ocupação

O Transporte Coletivo opera durante o dia com diferentes demandas e, em torno disso, regula suas diferentes ofertas. Para tanto, é necessário mensurar minimamente as distintas ocupações dos veículos distribuídas pelos diferentes horários e assim classificar os usos. Conforme FERREIRA (2013)

“A ocupação é a quantidade de passageiros transportados ao mesmo tempo em um veículo durante uma viagem. De acordo com os estudos apresentados por Ferraz e Torres (2004) existe uma variação horária típica da demanda ao longo de um dia útil no trecho de maior carregamento de uma linha de Transporte Público urbano, conforme exemplificado na FIGURA 4.6.”

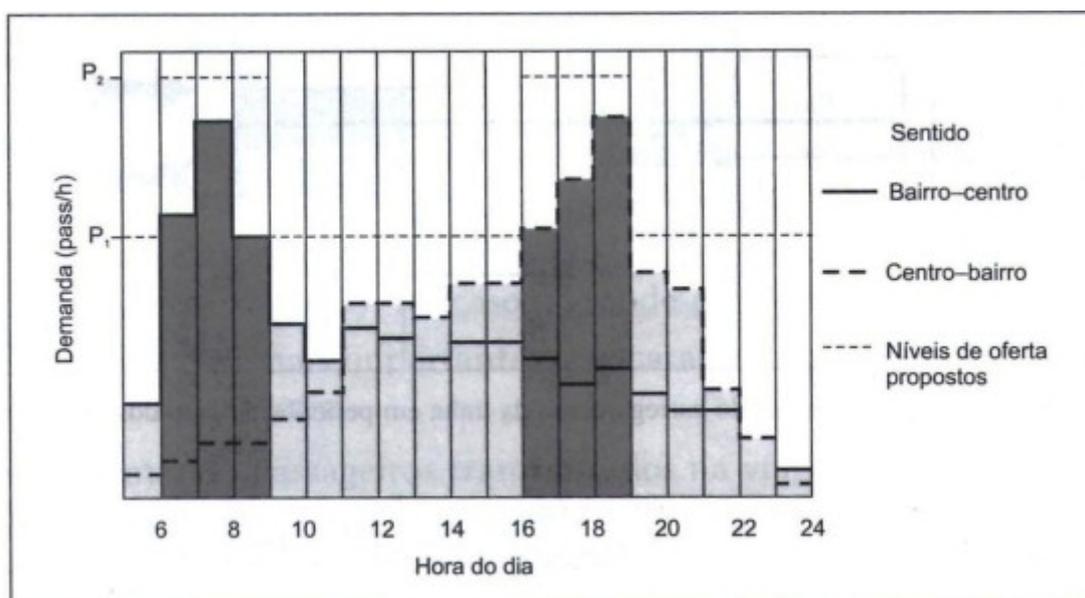


Figura 63: Ocupação de passageiros / Horário (Ferreira, 2013)

“A FIGURA 4.6 mostra os períodos de maior movimento, que são os picos e ocorrem geralmente no início da manhã no sentido bairro-centro e no final da tarde no sentido centro-bairro. Os períodos de menor movimento são denominados períodos de vale ou entre-picos. Nos sábados, devido à redução de atividades, principalmente trabalho e estudo, a demanda pelo Transporte público é menor em relação aos dias úteis, e nos domingos e feriados a demanda é ainda menor, sem ocorrência de picos acentuados. A figura mostra ainda os níveis de oferta propostos, sendo P1 a oferta mínima aceitável e o nível P2 capaz de absorver a totalidade de passageiros, e com uma boa margem de tolerância para amortecer variações sazonais da demanda, com o objetivo de evitar a demanda reprimida e/ou a redução do conforto.” (Ferreira, 2013)

A lotação dos veículos é característica comum no imaginário de como funcionam os Transportes coletivos atualmente. Não são poucas as experiências relatadas de desmaios, náuseas, crises de pânico e sufocamentos ocorridos em Transportes coletivos. Some-se a isso o tanto de assédios, furtos e outros inconvenientes causados por entulhamento humano na mobilidade. Trata-se, seja em Transporte por ruas ou trilhos, de veículos muito lotados.

A Lotação dos veículos é organizada subsidiada e permitida nos marcos legais do Transporte Coletivo. Cada município ou contrato utiliza e determina seu Índice de Lotação dos veículos, mensurando a quantidade de pessoas lotadas por metro quadrado no mesmo.

Atualmente a mensuração e regulamentação da ocupação dos veículos é feita tendo como base dois conceitos, estipulados a partir da NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 15570 – Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para Transporte Coletivo de passageiros (ABNT, 2009). Este documento define a Taxa de Ocupação por veículo do Transporte Coletivo, com distintos critérios em relação à área para passageiros sentados, em pé, lotação máxima.

A Taxa de Ocupação é o número de passageiros por metro quadrado que se admite viajar em pé na área útil do veículo. A partir disso determina-se municipalmente a Capacidade Nominal do Veículo (CNV), estipulada como o número máximo de passageiros que poderão ser simultaneamente transportados, em um veículo padrão da linha, em condições limites de conforto, nos períodos de pico. É expressa pelo número de assentos e por uma taxa de ocupação máxima da área útil conforme regras da ABNT NBR 15.570;

Segundo este documento as capacidades máximas de ocupação dos veículos seguem um padrão de ocupação veicular que define, por um lado, o número total de passageiros por veículo e, por outro, a metragem quadrada de passageiros em pé. O limite de passageiros depende do tamanho do ônibus. Os veículos são classificados em sete categorias: micro-ônibus, miniônibus, midiônibus, ônibus básico, ônibus padron, ônibus articulado e ônibus biarticulado.

Tabela B.1 — Tabela-resumo de características técnicas por classe de veículo

Características	Unidade	Classes						
		Microônibus	Miniônibus	Midiônibus	Ônibus Básico	Ônibus Padron	Ônibus Articulado	Ônibus Biarticulado
Capacidade	-	Entre 10 e 20 passageiros, exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 80 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 100 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	Mínimo de 160 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia

Figura 64: Tabela: Tipos de Ônibus - NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 15570

Tabela 2 — Taxa de ocupação de passageiros em pé por metro quadrado

Classificação	Capacidade máxima de transporte de passageiros em pé por metro quadrado
Microônibus	0
Miniônibus	4
Midiônibus	6
Ônibus Básico	6
Ônibus Padron	6
Ônibus Articulado	6
Ônibus Biarticulado	6

Figura 65: NORMA BRASILEIRA - ABNT NBR 15570

Por óbvio, a experiência vivida em horários de pico do Transporte Coletivo é muito distante mesmo destes limites. Os ônibus, trens, BRTs e demais veículos experimentam lotações muito maiores do que essas em horário de pico. A gravidade deste assunto teve episódio recente de grande evidência.

A pandemia de COVID-19 teve como mote de seu desenvolvimento e rápido espriamento populacional a proximidade entre pessoas. A proximidade entre elas aumentava significativamente a possibilidade de transmissão do vírus. Especialmente se estivessem em local fechado, sem ventilação, amontoadas e assim permanecessem por muito tempo. Alguns locais foram apontados imediatamente como aqueles mais propícios à propagação do Corona Vírus. Dentre eles, com grande destaque, figuravam os Transportes coletivos.

Toda recomendação e sugestão de esforço relacionado ao Transporte Coletivo foi de evitar que este se tornasse um vetor da propagação do vírus. Além dos canais de circulação do ar, foi apontado que, para evitar o contágio, era extremamente necessário combater a superlotação dos veículos.

Curitiba, por exemplo, regulamentou uma forma específica de ocupação do Transporte Coletivo ⁷⁶

⁷⁶ Disponível em <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/com-limite-de-lotacao-de-50-expressos-e-linha-direta-sairao-com-30-de-ocupacao-dos-terminais/56288>

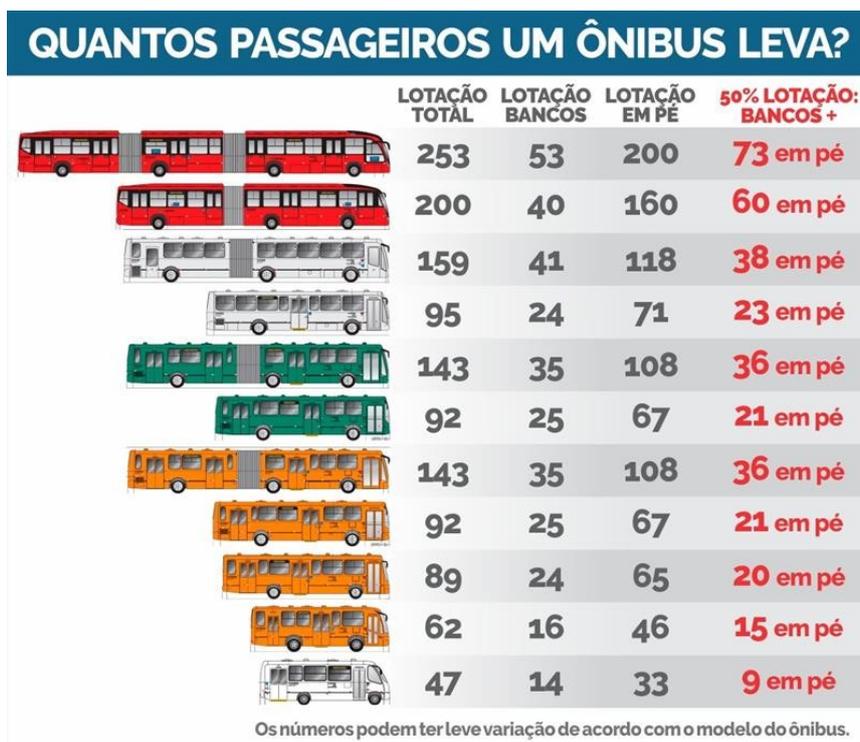


Figura 66: Com limite de lotação de 50%, Expressos e Linha Direta sairão com 30% de ocupação dos terminais. Fonte: Prefeitura de Curitiba

Porém a natureza do financiamento da operação do Transporte Coletivo entrou em contradição, uma vez que o Transporte Coletivo é sustentado pelas tarifas pagas pelos usuários e o número de viagens diminuiu muito em função do isolamento social característico do período. A resposta imediata das empresas foi a de reduzir o número de veículos para aumentar a lotação dos mesmos de forma a garantir uma rentabilidade suficiente do mesmo.

Por exemplo, a pesquisa Perrengues do Busão na Pandemia ⁷⁷ buscou medir o nível de satisfação das pessoas que andaram de ônibus durante a pandemia na capital mineira por meio de questionários online. Das 519 pessoas que responderam à pesquisa, 432 informaram ter utilizado Transporte Coletivo na pandemia - das quais 93% informaram que estiveram em veículos lotados no referido período.

⁷⁷ Disponível em https://drive.google.com/file/d/1dwtHf_tLfI5f7d_TmMBhpOirZz56YiwW/view

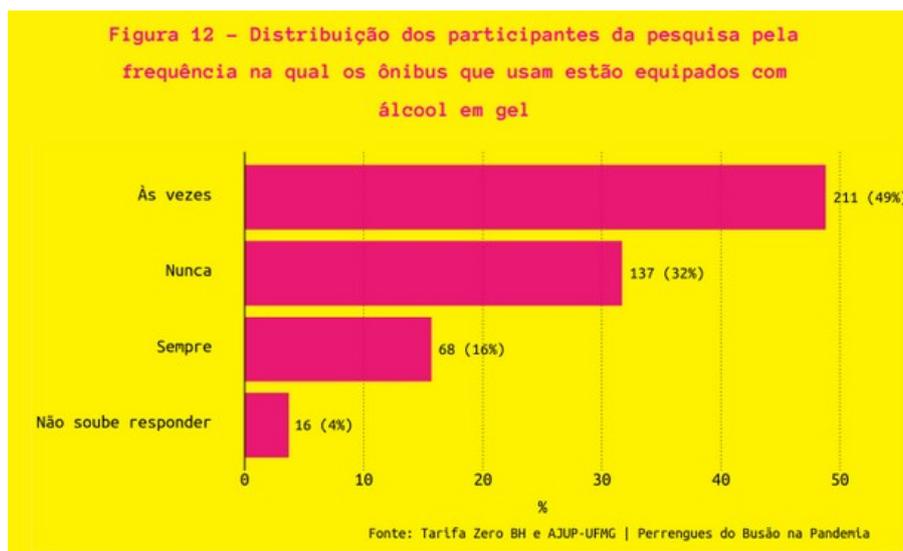


Figura 67: Perrengues do Busão na Pandemia - Pesquisa sobre o Transporte Público de ônibus em Belo Horizonte

O valor da lotação do Transporte Coletivo é muito distinto das capacidades de lotação permitidas ao Transporte individual. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), carregar no carro mais pessoas do que permitido é uma infração gravíssima que gera a apreensão do veículo. Para carros particulares, a ocupação tem como objetivo garantir que todos estejam sentados, confortáveis e com cinto de segurança.

O mesmo não acontece no Transporte Coletivo. A maioria esmagadora/quase absoluta dos veículos não possui cinto de segurança para passageiros sentados e quanto menos mecanismos de proteção para aqueles e aquelas que estão em pé. A capacidade máxima de lotação em horários de pico, aliás, cria situações de maior vulnerabilidade para quem está em pé, muitas pessoas não tendo condições de sequer segurar nas barras de mão e estando mais sujeitos a serem esmagados/as e/ou passarem por sufocamento.

Esta diferença de mensuração entre os diferentes tipos de Transporte está vinculado ao fato de que o Transporte Coletivo opera seus indicadores técnicos a partir do seu vínculo com o Transporte de cargas. Ambos utilizam o conceito de Lotação, Tara e Peso Bruto Total⁷⁸ para mensurar suas capacidades.

Lotação (L) é a medida que expressa a capacidade de carga útil. É o peso somado de tudo aquilo que o veículo pode carregar, incluindo a sua carga máxima, mais o motorista e os passageiros (no caso dos ônibus). Nos Transportes de carga, a lotação é indicada por quilogramas. Nos de passageiros, pelo número máximo de pessoas.

⁷⁸ Artigo “Diferença entre TARA, LOTAÇÃO e PESO BRUTO TOTAL do veículo” Disponível em: <https://www.antt.net.br/artigos/13248>

A Taxa de Ocupação é um balizador do limite de lotação do Transporte Coletivo. Ele funciona de acordo com o Transporte de cargas e, por isso, sugere que o passageiro é compreendido como mercadoria transportada. Ou seja, assim como o IPK, trata-se de mais um indicador que reafirma a conclusão de que o usuário do Transporte Coletivo tem sua dimensão humana – que envolve conforto, realização de desejos, bem estar, passionalidade, prazer - como prioritária ou mesmo determinante na operacionalização do transporte.

As consequências disso, segundo avaliamos, vão para além da mera execução de circulação de pessoas e funcionamento das cidades. Os impactos na saúde pública, disciplinamento coletivo, conflitos sociais e subjetividade urbana são variados. A mobilidade de parte da população tem forma material e concepção intelectual que vincula, calcula e ordena os mesmos como mercadorias.

2.4.6 – Transporte De Carga Ou De Pessoas?

Andar de ônibus, trem ou metrô é regularmente uma experiência desagradável mesmo quando estamos viajando sozinhos, em veículos vazios. É um espaço com muito barulho proveniente dos motores; uma viagem cujos nossos corpos são jogados de um lado para o outro em cada curva; uma experiência sempre sufocante vinculada aos momentos em que passamos por quebra molas, buracos na pista, solavancos de subidas ou descidas nas ruas. Nossos quadris, ventres, cinturas e pernas muitas vezes sentem o impacto de todo contato realizado pelo veículo. Não temos cinto de segurança que possa evitar qualquer acidente. Quando estamos em pé, realizamos manobras próprias do surf, do skate, do equilíbrio em cordas.

O veículo do Transporte Coletivo que transporta o maior número de pessoas no Brasil é o ônibus. A qualidade das tecnologias destes veículos são notadamente criticáveis, para além de seu desgaste natural por não renovação e manutenção da frota. Interessa aqui analisar a tecnologia utilizada para montar ônibus de Transporte de passageiros especialmente em sua semelhança com a do Transporte de cargas. Tecnologias de motor dianteiro, não utilização de suspensão, bancos sem amortecimento nem segurança serão analisados à luz do vínculo histórico entre Transporte de cargas e Transporte de pessoas.

Há uma percepção comum sobre a má qualidade da frota de veículos de ônibus no Brasil. Esta percepção da má qualidade tem relação com alguns tipos de critérios: em primeiro ponto, o do design dos veículos, que é pouco confortável com bancos duros, orientado para as pessoas andarem em pé; um segundo critério diz respeito à própria manutenção e idade dos veículos, que tradicionalmente são muito velhos; o terceiro elemento é a própria tecnologia agregada aos veículos, que são barulhentos com motores dianteiros, frágeis às variações do ambiente por não terem suspensões adequadas, muito quentes ou muito abafados.

O design interno do Transporte Coletivo foi tradicionalmente organizado não para o conforto do usuário mas sim para o aumento de passageiros possíveis dentro do veículo. Neste sentido os maiores esforços não são no sentido de promover extremo bem-estar do usuário, se não de aumentar a produtividade do veículo.

A idade do Transporte Coletivo é uma reclamação presente e recorrente dos mesmos. Seja, por um lado, na histórica leniência do poder público com empresários de Transporte que chegaram a carregar veículos com décadas de uso sem renovação de frota. Seja nos casos em que a idade média dos veículos foi falsificada pelas empresas. Seja, por fim, na situação atual em que a média de veículos com mais de seis anos tendencialmente cresce, conforme aponta relatório da NTU

“A última década viu também a frota disponível de ônibus urbanos encolher quase 25%, atingindo o menor índice desde abril de 2013, e envelhecer, com a idade média dos veículos chegando, em 2022, a 6 anos e 4 meses, a mais alta da série histórica, nas nove capitais monitoradas pela NTU.” (NTU, 2023)

A tecnologia dos veículos é um tema de razoável discussão no caso Brasileiro. Atualmente vive-se em processo de reorganização e reordenamento técnico da frota nacional, com horizonte de eletrificação de toda frota do Transporte Coletivo. O debate sobre a eletrificação trás junto uma série de inovações técnicas e aspectos da circulação, preservação do meio ambiente e conforto vinculados aos veículos. Porém a realidade brasileira do último século foi e é, ainda de um Transporte com tecnologias que, no limite, causam muito desconforto a motoristas e usuários/as do transporte. Por exemplo, Figueiredo; Silva; e Barnabé (2015) demonstram como a vibração de corpo-inteiro causada pela trepidação do Transporte Coletivo causa desconforto a quem nele viaja. Dizem que “ há um risco importante de ocorrência de dor lombar entre os condutores. No tocante à realidade do passageiro, a situação foi classificada como "pouco confortável" e "desconfortável", em especial no eixo z, para o assento na seção central do veículo.” (Figueiredo; Silva; Barnabé, 2015)

A partir de 2008 a ABNT passou a determinar normas de qualidade, acessibilidade e estabelecimento mínimo de critérios para os veículos do Transporte Coletivo. A elaboração desta Norma Brasileira foi feita a partir de um GT que envolveu técnicos, gestores públicos e empresários do Transporte em sua elaboração. O documento NBR NBR 15570: Transporte: especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para Transporte Coletivo de passageiros já foi abordado na sessão anterior discutindo as especificações de lotação dos veículos.

Porém, ele aborda também em suas páginas uma série de outros aspectos relativos à tecnologia dos mesmos.

Trata-se de uma Norma que “busca requisitos mínimos para as características construtivas e os equipamentos auxiliares aplicáveis nos veículos produzidos para operação no Transporte Coletivo urbano de passageiros, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial.”. Seus pressupostos e princípios são de que “A segurança do usuário deve prevalecer sobre sua autonomia nas situações de anormalidade no sistema de transporte.” (ABNT, 2009)

O documento versa sobre aspectos como a necessidade de piso baixo dos veículos, conforme exemplo

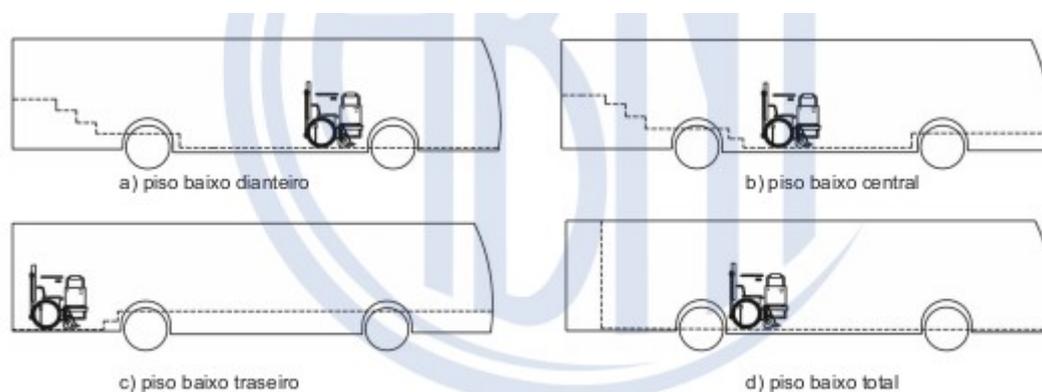


Figura 1 — Exemplos de veículo de piso baixo

Figura 68: Exemplos de Veículo de Tipo Baixo - Fonte ABNT 14022

O texto trata de diversos aspectos técnicos relacionados a sistema de freios, motores, altura do veículo, sistema de portas, dirigibilidade, largura, teto, acessibilidade, poltronas, iluminação, ventilação, saídas de emergência, entre uma série de critérios. Trata-se de um avanço recente na normatização mínima para o futuro da mobilidade, com talvez algum horizonte de que em algumas décadas todos os ônibus do Brasil tenham condições razoavelmente confortáveis para viagens. Porque atualmente e, nas últimas décadas, andar de ônibus no Brasil tem sido um completo martírio.

2.4.7 - O Ônibus É Feito De Chassi De Caminhão?

O sistema de Transporte Coletivo em todo o Brasil foi constituído a partir de empresas e iniciativas locais que se vincularam ao transporte. O Transporte Coletivo de Brasília, porém, possui a história empresarial que merece ser analisada, pois está vinculada à própria história e natureza segregadora da capital do país.

Brasília foi planejada e projetada por presidentes, arquitetos e urbanistas de grande relevância e renome internacional. Porém, quem realizou as obras de sua confecção foram trabalhadores pobres e de maioria negra oriundos do campo, cidades do interior e em migração do norte nordeste para o centro-oeste. A migração destes trabalhadores para cá foi uma grande empreitada que precisava ser realizada regularmente dadas as necessidades de sempre virem novos trabalhadores. Além dos trabalhadores que viriam construir a capital, muitos equipamentos, armações e outros insumos da construção necessários às obras também eram transportados para o Distrito Federal.

Vasconcelos (2021) estuda a constituição das empresas do Transporte Coletivo no Distrito Federal, ou seja, a partir da década de 1950. Ela analisa a característica de empresas que são vinculadas a famílias, que é a grande característica do setor neste período inicial da cidade. Uma coisa relevante que a autora nota é que estas empresas realizavam simultaneamente e com mesmo arsenal Transporte de cargas, de pau-de-arara e, por extensão, de passageiros.

A autora ressalta uma característica importante da formação destas empresas. O Transporte de passageiros, sobretudo por ônibus, nunca foi pensado inicialmente para passageiros. Ele era uma oportunidade de negócio que surgia a partir do Transporte de cargas. Empresas realizavam viagens longas para transportar cargas e outros equipamentos para a construção da nova capital. Em um dos trechos da viagem, porém, o veículo operava vazio. Assim as empresas às vezes realizavam neste trecho Transporte de cargas, às vezes de passageiros e, assim, foram operacionalizando o Transporte também dentro dos municípios. Esta era uma característica nacional do Transporte Coletivo, presente em muitas cidades do norte, região central, São Paulo. As empresas de Transporte Coletivo urbanas estão, então, vinculadas ao processo de transição do campo para a cidade e das cidades pequenas para as metrópoles.

Assim forjaram-se as empresas da primeira geração do Transporte Coletivo do Distrito Federal. O momento seguinte é caracterizado pela concentração do negócio de Transporte em poucas empresas. Então estas operadoras são compradas e fundidas por algumas empresas específicas. Uma delas, oriunda do interior de Minas Gerais, tinha a mesma trajetória de transição do pau-de-arara e Transporte de cargas pro Transporte de pessoas. Conforme o proprietário da empresa explica acerca de sua história

“Desde menino eu trabalho transportando. Comecei transportando verdura com sete anos de idade. Com dez anos comecei transportando lenha com o caminhão. Depois aos dezoito, transportando gente, frango, galinha, porco, nas jardineiras. E depois com o caminhão, carregando o pau-de-arara. Daí, a

partir da jardineira para o ônibus e estou até hoje. O transporte, o diesel, a gasolina correm nas minhas veias.” Constantino de Oliveira - BAZANI, Adamo Alonso. Nenê Constantino fala com o jornalista Adamo Bazani. 2012. (2m39s)⁷⁹

Constantino comprou empresas do Distrito Federal e consolidou seu espaço na capital como maior empresário da região. Sua empresa constituiu-se como uma das maiores empresas do DF e depois expandiu seus negócios para todo o país, sendo uma das maiores empresas nacionais de transporte. Além do Transporte rodoviário local e interestadual, a empresa expandiu seus negócios para a viação aérea, tendo uma das maiores empresas de Transporte do Brasil.

“um dos maiores conglomerados de Transporte do mundo com mais de duzentas empresas no setor e nos ramos imobiliário, revendas de veículos e peças, fazendas, além da segunda maior companhia aérea do Brasil, todos administrados pela segunda geração da família,” (Vasconcelos, 2021)

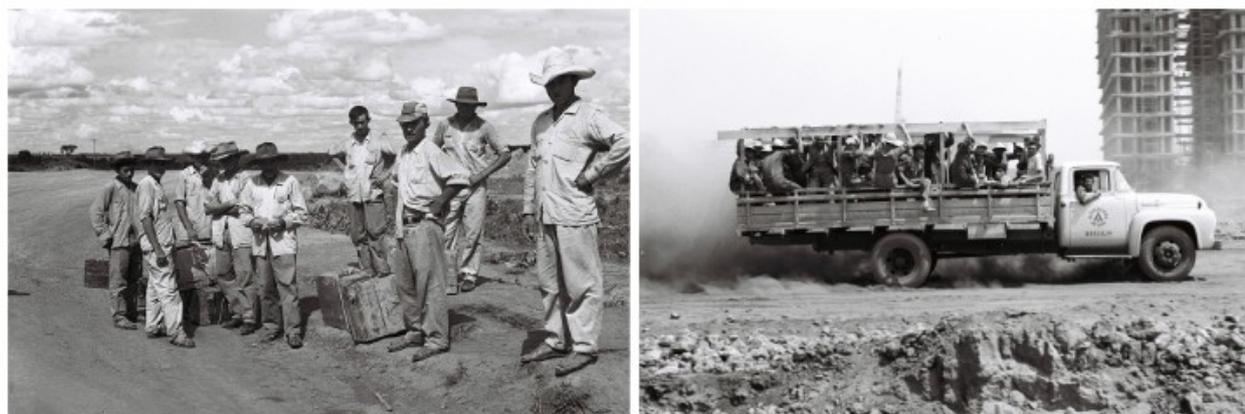


Figura 1 - imagens dos cangangos nos canteiros da construção de Brasília.
Fonte: <http://memorialdademocracia.com.br>

Figura 69: FIGURA: Pau de Arara e Migrantes Cangangos - Fonte: Memorial da Democracia

⁷⁹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=J_xV8NGsW1A&t=2s.



Figura 3: imagem da utilização do Pau-de-Arara pelos Candangos na viagem para Brasília.

Fonte: < <http://oganzapan.com.br/>>

Figura 70: FIGURA: Migrantes e Pau de Arara - Fonte: Oganpazan

O Pau-de-Arara não é só como figura de linguagem mas sim uma forma concreta de Transporte de boa parte da população negra brasileira em suas migrações pelo país. Trata-se de uma experiência coletiva de circulação em torno do mesmo veículo constituído para o Transporte de cargas no país. Ademais, trata-se também de uma forma de Transporte intraurbano experimentado por esta parcela da população. Igualmente, a terminologia Pau-de-Arara é vinculada à forma de Transporte mas é originalmente, um método de tortura destinado inicialmente a negros/as escravizados/as e depois a dissidentes políticos⁸⁰.



Figura 71: Pau de Arara como instrumento de tortura - Fonte - Site A província

Assim, quando afirma-se que o Transporte brasileiro carrega pessoas como se carregasse animais ou commodities, não se está falando como ironia. De fato a maioria dos ônibus do país

⁸⁰ Não vemos nenhuma coincidência entre o uso dos termos. O Transporte Coletivo é tortura e disciplinamento.

historicamente utilizaram as mesmas tecnologias automotiva empregadas nos caminhões dos Transporte de cargas: motor dianteiro, suspensão alta e poucos amortecedores. O Transporte de cargas é muito semelhante ao Transporte de pessoas na tecnologia utilizada também para trens urbanos.

Assim cunhou-se o termo comum de que os ônibus brasileiros são feitos com chassis de caminhão. Um debate que tem relativa polêmica: usuários, movimentos e alguns técnicos do Transportes utilizam este jargão no debate público: empresários de transporte, montadoras e outros técnicos garantem que atualmente não é assim.

Antes de entrarmos no debate sobre os veículos dos últimos anos, há um acordo histórico de que os primeiros ônibus que circularam no país são oriundos de chassis de caminhões. São as famosas jardineiras

“O início do Transporte rodoviário, competindo com os trens, provocou o surgimento de fábricas de carrocerias para Transporte Coletivo, montadas sobre chassis, na maioria de caminhões importados dos Estados Unidos – que vinham das indústrias automotivas apenas com a cabine e o cofre do motor. Fábricas europeias, como a alemã Mercedes Benz e a britânica Austin, também forneciam chassis. Entre algumas lendárias fábricas de carrocerias do Rio Grande do Sul, destacamos aqui a Carrocerias Santa Cruz, a Ott, a Eliziário e a Nicola – fundada em Caxias do Sul em 6 de agosto de 1949 e que se tornaria a gigante **Marcopolo.**”⁸¹

81 *No tempo das "jardineiras.* Disponível em: "<https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/cultura-e-lazer/memoria/noticia/2022/06/no-tempo-das-jardineiras-cl4o7klmg001j019i80bqbtf.html>



Chevrolet 1950: bagageiro externo era uma característica da maioria dos modelos
José Abraham / Acervo Alfonso Abraham

Figura 72: Imagem: Ônibus com bagageiro Externo (José Abraham)

Em matéria de entrevistas para o site Busologia Mundial⁸², de 2010, vários técnicos argumentam que, apesar de já ter sido muito utilizada, esta tecnologia está mudada. Dizem que “Muita gente ainda acredita que os ônibus são montados em chassis de caminhão. Sabemos que esta era uma prática comum nas décadas de 50 e 60 e início dos anos 70. Há muitos anos que cada veículo possui chassis com características adequadas ao seu serviço, seja ele Transporte de passageiros ou de carga. Mesmo assim, a crença persiste.”

Para sustentar seu argumento, conversam com Constantinos Valtas, supervisor de Marketing Ônibus da Mercedes-Benz, e Gustavo Novicki, engenheiro de vendas de ônibus da Volvo do Brasil, ambas fabricantes de chassis de ônibus e caminhão. Eles realizam algumas afirmações em contrário desta ideia.

“Constantinos Valtas – Isso vem sendo desmistificado cada vez mais, principalmente com os atuais ônibus com motor traseiro. (O mito também se deve ao fato de que ônibus e caminhões eram montados na mesma linha de produção. Aqui mesmo, na Mercedes-Benz, isso acontecia até o ano passado. Hoje, já temos uma linha específica para montagem de ônibus e outra para a de caminhão. Porém, mesmo quando construídos na mesma

82 Ônibus montados sobre chassis de caminhão. Isso ainda existe? Disponível em <http://busologiamundial.blogspot.com/2010/08/onibus-montados-sobre-chassis-de.html>

linha de produção, as peças dos dois veículos são totalmente diferentes. Amortecedores, molas, eixo, freio, tudo isso tem que estar de acordo com as necessidades de um ou outro veículo. E o ônibus é um veículo que transporta pessoas. Quando um projeto de ônibus é desenvolvido esse é o principal fator levado em conta. Portanto, são projetos diferentes, cada um com vocação diferente. Temos ônibus com motor traseiro, motor dianteiro, urbano, rodoviário etc. O motor traseiro, por exemplo, gera maior conforto para o passageiro pois, não provoca ruído dentro do ônibus. O ônibus com motor dianteiro, por ser mais alto, consegue operar em locais de periferia em que um veículo com motor traseiro teria mais dificuldade. Aqui no Brasil ainda temos muitos locais sem asfalto, onde os ônibus com motor dianteiro são mais apropriados. Atualmente, já estamos conseguindo modificar a suspensão desses ônibus fazendo com que o carro levante e abaixe. Mas, o desenvolvimento de um veículo com motor traseiro impacta no preço e essa é mais uma razão, além da questão da vocação de cada veículo, para que os dois tipos de motores coexistam. É importante destacar que um veículo depende do conjunto chassis mais carroceria e que a evolução também foi conjunta, agregando cada vez mais conforto para o cliente.”

“Gustavo Novicki – Este mito persiste pelo fato de as empresas continuarem produzindo e encarroçando chassis com motor dianteiro. O motor na frente lembra muito os antigos ônibus encarroçados sobre chassis de caminhão. Outro ponto que lembra este mito é que estes chassis urbanos com motor dianteiro não possuem suspensão totalmente a ar, tornando o veículo pouco confortável.”

Por outro lado, o canal de Leonardo Abrantes Possui um longo vídeo, de 2019⁸³, demonstrando que ainda são feitos estes procedimentos. Na descrição ele informa que:

“Ainda hoje são fabricados ônibus com chassis de caminhão, os modelos OF1721 da Mercedes Benz e os modelos 17-210 da VW são exemplos clássicos de ônibus com chassis similares aos de caminhões. Ao verificar as configurações desses veículos constata-se diversas incoerências. Uma das mais gritantes é o fato de informar a população que os veículos, cujo piso fica a quase 1 metro de altura do solo, ter acessibilidade! Com degraus altos incompatíveis com a capacidade de pessoas

83 Os Caminhônibus - https://www.youtube.com/watch?v=I_6S05LYN0c

com dificuldades motoras para acessá-lo. Em muitos dos casos os elevadores para cadeirantes ou não funcionam ou nem sequer existem. É notória a negligência e o descaso das autoridades que fiscalizam o sistema de Transporte Coletivo por ônibus em diversas cidades do país. Tais problemas de dificuldades para a acessibilidade seriam facilmente resolvidos se de fato fossem extintos os "caminhônibus", ônibus montados sobre chassis de caminhões com pequenas adaptações como eixo dianteiro mais recuado, suspensão pneumática e pra dizer que se trata de um veículo mais moderno colocam ar-condicionado e até Wi-fi de graça para tranquilizar a população ludibriando-a. Com a ilusão de que se trata de um veículo moderno, os ônibus atuais nada mais são do que aqueles mesmos caminhões de 1950 que transportavam as pessoas debaixo de uma lona, a diferença é que hoje a carroceria está coberta por chapas e com bancos para alguns sentarem. ”

A matéria que aborda este assunto⁸⁴ do ponto de vista dos lobbys e ilegalidades aponta que os motores dianteiros permanecem no Brasil por conluio e vínculo direto entre gestores, fabricantes de veículos, chassis e custos de operação que seriam mais baratos com os motores dianteiros.

“Os ônibus a diesel brasileiros até a década de 80 eram precários. Literalmente pegava-se um caminhão e cortava-se a cabine, onde se soldava uma carroceria com uns vidros e uns bancos parafusados. A Caio era especialista nesses cacarecos, como mostra a imagem. Na década de 80, com os modelos Caio Gabriela e Amélia e, os monoblocos fabricados pela Mercedes, houve uma evolução nessa ignorância de cortar e adaptar cabines. Um raciocínio simples e básico: a fábrica apenas passou a fornecer o chassi do caminhão sem a cabine e uma carroceria inteiriça era adaptada em cima. Pronto, essa foi a máxima evolução tecnológica que o ônibus urbano com motor dianteiro teve, esses modelos que agora circulam nas cidades, são nada mais que essa tecnologia precária, maquiada com ar-condicionado, usb, gps e wi-fi, etc.”

Um dado curioso, porém, é o conjunto de processos que estão presentes no site Jusbrasil⁸⁵ de solicitação de transição no sentido inverso. São milhares de citações tratando de “Alteração de chassi de ônibus para caminhão”. Caso as tecnologias dos veículos fossem tão diferentes não haveria de uma infraestrutura de ônibus ser utilizada para fins de Transportes de cargas.

84 Ônibus com motor dianteiro — uma história de lobby e ilegalidades.-

<https://medium.com/@sigasens/%C3%B4nibus-com-motor-dianteiro-uma-hist%C3%B3ria-de-lobby-e-ilegalidades-83f2df4ea1fa>

85 Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=chassi+de+%C3%B4nibus+caminh%C3%A3o> (Acessado dia 10/07/2024)

Outro dado curioso é que se observarmos algumas matérias ou vídeos ilustrativos de como são feitos os veículos, a indicação dos mesmos é muito semelhante à do Transporte de cargas⁸⁶.



Figura 73: Imagem: Chassi de Ônibus e Chassi de Caminhão - Memorial de Transporte do Ceará

A semelhança na forma de produção dos veículos e a manutenção secular deste modo de produção parece algo um pouco além da mera coincidência significativa entre duas formas de produção de transporte. Parece também algo distinto de uma continuidade leniente que pouco a pouco tende a melhorar.

O que se defende neste trabalho é que a concepção do Transporte de pessoas é totalmente eivada e organizada na dimensão do Transporte de mercadorias. Ou seja, planejamento horizonte e organização dos veículos para circulação de pessoas, seu planejamento tecnológico institucional, as pesquisas e investimentos para melhoria do Transporte Coletivo, tal qual ele está organizado e compreendido hoje, esbarrarão sempre em uma concepção do mesmo. Concepção esta organizada em torno da maximização da produtividade e do lucro do negócio para obtenção do maior número de unidades transportadas.

Para que isso seja possível o foco será em veículos com maior capacidade de Transporte e que utilizem peças mais robustas para dar conta do peso, que sustentem por mais tempo realizando viagens e que possam comportar cada vez mais produtos.

2.5 - Análise Com Base No Modelo

86 ESPECIAL: Veja como um chassi de ônibus é fabricado <<https://diariodotransporte.com.br/2018/09/05/especial-veja-como-um-chassi-de-onibus-e-fabricado/>>

Realizou-se neste capítulo uma longa análise diacrônica da constituição da mobilidade enquanto Forma Social, especialmente centrada nos séculos XIX e XX. A mobilidade tal qual a conhecemos é construída e passa por algumas transições neste período. Cabe então analisá-la.

2.5.1 - Atores

Do ponto de vista dos usuários, a mobilidade é constituída pelos bondes unificando, ainda que com submissão hierárquica, usuários negros/as e brancos/as. Esta unificação perpassa também as tensões sociais em torno da abolição da escravatura e todas ebulições sociais subsequentes. Esta unidade é mantida apesar das divisões territoriais com a transição para os ônibus e, posteriormente, cindida novamente com a inserção do automóvel como mecanismo de diferenciação racial.

Trabalhadores do Transporte são gestados em torno do processo de construção e operação de ferrovias e bondes, em uma relação produtiva que opera em limites frágeis entre o trabalho escravista e assalariado. Estes limites também se mantêm em torno da operação de Transporte de cargas e Transporte Coletivo, com operadores de um circulando ao outro e operando veículos bem semelhantes.

Gestores urbanos são aqueles que realizam as operações institucionais da manutenção das desigualdades sociais na transição da escravidão e constituem mecanismos da Mobilidade Racista. Estes operam reformas urbanas que montam, ordenam e reproduzem a segregação racial nas cidades; incentivam, instituem e financiam a mobilidade realizada por empresários brancos vinculados a elites nacionais e internacionais vinculadas ao tráfico. Eles também realizam uma transição da política de trilhos para uma concepção rodoviarista do trânsito urbano em favorecimento do automóvel como principal mecanismo de mobilidade na cidade.

Técnicos realizam o aparato técnico das estruturas racistas do processo urbano. Seja na constituição das reformas urbanas sanitaristas higienistas, na consolidação do urbanismo segregador. Para além disso, desenvolvem um campo técnico do Transporte Coletivo forjando índices que articulam a compreensão do Transporte de cargas com o Transporte de pessoas em sua concepção econômica e de mercadoria. Os indicadores do Índice de Passageiros por Quilômetro, a Taxa de Lotação e as formulações tecnológicas dos veículos são constituição da linguagem técnica que otimiza a operação do Transporte de pessoa/carga organizado ao molde do navio negreiro.

Empresários de Transporte são um setor cujo nascimento é herdeiro da economia escravista, seja do tráfico ou da produção agrícola do período. Este setor divide-se em investimentos nas obras de infraestrutura (ferrovias, estradas, trilhos) e operação de veículos (trens, bondes, ônibus). Não se percebe uma distinção significativa, inicialmente, entre a operação em nível nacional/intermunicipal e a operação de Transportes locais nem a distinção entre Transporte de cargas e de passageiros pois

as mesmas empresas operam em distintos momentos ambos os serviços. As empresas de Transporte realizam no decorrer do século XX a transição das empresas de característica familista pra empresa em forma de corporação.

2.5.2 - Economia

A economia da mobilidade é forjada em torno dos excedentes do tráfico escravista. É ele que gesta o capital utilizado para os investimentos em infraestrutura e organização do capital nacional. Juntamente aos investimentos ingleses – no período das ferrovias – e norte americano – no período do automóvel, forjam as bases a circulação econômica da infraestrutura do setor.

A organização econômica do Transporte Coletivo foi realizada vinculada ao pagamento da tarifa pelos usuários que financiam o setor, uma forma de espoliação racial da mobilidade, dado que a maioria progressiva dos usuários era negra e a maioria constante dos empresários do setor era branca. Por meio da tarifa também é possível estabelecer formas de controle da circulação pela impossibilidade de famílias negras pagarem o preço de tantas viagens quanto puderem. A economia do país relacionada ao automóvel também realiza este processo de controle da mobilidade por meio da cisão econômica de extratos de renda, condições de trabalho, capacidade de parâmetros parcelados ou por empréstimo. Este controle tem um claro viés racial.

2.5.3 - Urbanismo

As cidades brasileiras tem uma transição de um espaço de composição racial e maioria negra sob regime escravista convivendo com o trabalho livre no século XIX para cidades racialmente segregadas no século XX. Esta situação processa-se inicialmente por meio das reformas higienistas e sanitaristas da virada do século pós-abolição; passam pela política de constituição de periferias e favelas nas primeiras décadas do século XX. Ali monta-se uma forma segregada racialmente em torno da consolidação centro - periferia.

Estas são as cidades que recebem grande afluxo de migração negra no sentido campo cidade, cidades pequenas - cidades grandes, norte/nordeste - centro sul. Assim conformam-se as grandes metrópoles brasileiras que recebem, no regime autoritário, uma política de suburbanização financeirizada e incentivo à moradia ilegal, ampliando e organizando racialmente a segregação em larga escala.

Os impactos desta organização social na mobilidade são o do afastamento físico da população negra dos centros da cidade constituindo muros urbanos.

2.5.4 - Modais

Os modais da Mobilidade Urbana nascem como instrumentos escravistas – a Serpentina, Sege, Rede, Cadeirinha, Cangalha, Carreta, Liteira – são mecanismos de Transporte que se fazem

por meio da hierarquia racial. Além disso a mobilidade no período era composta por negros andando a pé pelas cidades e trabalhando de carregamento de cargas pela cidade. Quando da constituição dos bondes de tração animal urbanos, com linhas regulares, opera-se um tipo de possibilidade de circulação urbana comum a negros/as e brancos/as, constituindo tensões sociais. O desenvolvimento dos Transportes a vapor mantém esta dinâmica, aprofundando as insatisfações com a circulação racialmente comum e ensejando reformas urbanas.

A chegada dos ônibus na mobilidade possibilitam um maior controle da integração (e consequente segregação) racial na cidade dado que estas linhas realizam elas próprias uma integração entre núcleos urbanos que tem maior dificuldade de travessia por mobilidade ativa. O Transporte por ônibus, além de vinculado ao projeto nacional desenvolvimentista, era um melhor mecanismo do espraiamento racial da cidade. Os ônibus realizam também a possibilidade de integração veicular, técnica, econômica e instrumental entre o Transporte de cargas e o Transporte Coletivo urbano.

A constituição a partir dos anos 80 de diversas linhas de metrô/vlt/vlp pelas cidades estão articuladas a novas investidas imobiliárias, reforçando processos de segregação racial.

2.6 - Conclusões Do Capítulo

2.4.1 – Nota Sobre A Maioria E A Cidade: Relação Campo Cidade Num Prisma Racial

A mobilidade constitui-se como um mecanismo que possibilita o afastamento da população negra do centro, constituindo rotas de segregação.

Pode-se abordar duas aparentes descontinuidades históricas possíveis na análise.

Em primeiro lugar, a Mobilidade Urbana foi constituída inicialmente como forma de Transporte de pessoas brancas. Sejam as elites do século XIX ou os trabalhadores europeus migrantes do início do século XX. Ele torna-se um elemento popular a partir do advento do automóvel, da industrialização e do crescimento urbano. O Transporte ao mesmo tempo que foi realizado para segregação racial foi disputado e dialeticamente apropriado pela população negra em diferentes períodos. Esta disputa reorientou seus rumos e perspectivas técnicas.

A maioria da população negra viveu no campo até pelo menos metade do século XX. Todavia sua presença urbana sempre foi significativa e, além, estrutural para a definição das políticas urbanas. A progressiva presença negra nas cidade complexifica e aprofunda os conflitos raciais na cidade, repercutindo sobre o transporte.

2.4.2 – Porque O Transporte De Pessoas É Mensurado Como Transporte De Cargas?

A transição da sociedade escravista para a sociedade pós-abolição é também a transição da sociedade sem Mobilidade Urbana organizada enquanto sistema para a sociedade onde se desenvolvem modelos de mobilidade por trens, bondes, ônibus, carros, metrô. Compreende-se que há um vínculo entre estes dois processos.

Em algum nível, o tráfico escravista é o primeiro sistema de Transporte de massas do país. Assim como apreende-se o rapto do tráfico transatlântico como uma forma de migração forçada, entende-se também a circulação negra nas cidades e engenhos do país durante o período colonial como mecanismos de Transportes. A mobilidade de negros e negras - escravizados/as, livres e rebeldes - pelas cidades neste período, se analisado em torno de um sistema de Mobilidade Urbana, permite compreender muitas características da formação urbana do Brasil.

Ou seja, este raciocínio torna lógico compreender que o tráfico negreiro influenciou a formação e direcionamento da instituição e tecnologia Mobilidade Urbana, em seu trânsito entre empresas de transporte.

Igualmente, compreender que a Mobilidade Urbana funda-se no país durante o período em que a população branca buscou apropriar os centros urbanos - por meio das reformas, sanitarismo, urbanismo, higienizações, instituições públicas - leva à hipótese de que a Mobilidade Urbana foi constituída neste ínterim também como um processo de domínio branco sobre o território.

O tráfico escravista foi uma fenômeno cruel nos mais diversos níveis. Seus impactos sobre as sociedades e civilização africana são vários. Suas práticas de desumanização, morticínio e crueldade com negros e negras escravizados estão com recente documentação em curso por historiadores de todo o mundo.

A ideia de que o Transporte Coletivo é uma herança do navio negreiro causa estranheza por dois aspectos aparentemente inversos, porém não contraditórios entre si: a caricatura e a tautologia.

Por um lado, argumentar que uma instituição e tecnologia da nossa sociedade é vinculada diretamente ao tráfico negreiro soa como falsa argumentação de caráter ideológico; um tipo de falseamento da realidade com fins imediatos de interditar o debate pela força dos dois fenômenos abordados. Articular a violência e rejeição das mazelas do Tráfico Escravista às péssimas condições táteis do Transporte Coletivo faz, caricaturalmente, do vínculo sensível um suposto looping teórico que associa duas dores a uma causalidade estranha. Este raciocínio sugere, em alguma medida, que este tipo de associação prejudica a reflexão pois aproxima irrefletidamente qualquer pessoa que discorde desta ideia de alguma afeição ao tráfico escravista ou, pior, ao Transporte Coletivo tal qual ele se manifesta hoje.

Por outro lado, parte da crítica especializada dirá que é irrefutável e irrelevante afirmar que qualquer Forma Social brasileira tem algum tipo de relação com as instituições que regeram o país nos quatrocentos primeiros anos do país. É tautológico porque óbvio que as instituições nacionais terão traços vinculados ao período anterior. Tratar-se-ia então de um argumento supostamente irrelevante, dado que a grande marca das instituições posteriores à abolição da escravidão é justamente a característica modernizadora das mesmas, com capacidade de transformar um passado opaco em um futuro próspero. Reafirmar o inevitável vínculo com o período anterior seria então uma forma de ignorar a qualidade e solidez das instituições que realizaram, nas piores e efetivas condições que tiveram, um solavanco para que o país não se estagnasse.

Estes dois argumentos possuem validade em localizar o debate em pontos sensíveis, próprios da reflexão acadêmica. Por um lado, não é necessário em primeiro momento tratar qualquer pessoa que discorde de nossas ideias, por mais estranhas e incômodas que elas sejam, como seres incapazes de refletir sem estarem afeitos às emoções, formações sociais e preconceitos. Igualmente devemos reclamar esta condição igual quando afirmamos que percebemos um vínculo direto entre estas duas instituições mesmo abaixo da névoa do debate acalorado que acontece enquanto os indicadores raciais evidenciam aumento de violência para a comunidade negra. A capacidade científica de apreender instituições e fenômenos por meios posicionados porém objetivos serve a todos que realizam análises.

Igualmente a formulação sobre a obviedade da formulação não resiste ao fato de que ela pouco ou quase nunca foi colocada à prova na análise do Transporte Coletivo ou de cargas. O que observa-se aqui é que há elementos sensíveis para que a continuidade tecnológica entre o modelo de tráfico escravista, o Transporte de mercadorias e o Transporte Coletivo de pessoas merece análise. Pois há a possibilidade efetiva de que nesta continuidade tecnológica estejam as explicações para algumas debilidades, disfuncionalidades e problemas da mobilidade contemporânea. Não valeria a pena abdicar da análise aprofundada desta hipótese ainda que ela se mostrasse falha. Afinal o conhecimento é feito de muitas tentativas equivocadas.

O desenvolvimento do Transporte Coletivo está, segundo as informações diacronicamente aqui levantadas, articulado em torno do compreendido como “Mobilidade Racista”. Conforme sugeri em ensaio sobre o tema em 2021:

“No entanto, ao realizar análise específica dos mecanismos próprios da Mobilidade Urbana, emergem pistas de que ela mesma possui dinâmicas específicas promotoras de racismo para além das consequências da

dimensão socioespacial. Assim sendo, a mobilidade possui especificidades racializadoras. Há alguma dinâmica oriunda da forma da circulação que é racista. A estas ferramentas específicas, dinamizadoras e promotoras do Transporte tal qual ele é, propõe-se aqui nomear como Mobilidade Racista.” (Santarém, 2021)

A constituição do campo da mobilidade no Brasil acontece articulada com os conflitos sociais do período do fim do escravismo criminoso no Brasil. Seus preâmbulos estão intimamente articulados ao tráfico colonial, que desumaniza a população negra ao mesmo tempo que a constitui como motor, operador e mercadoria transportada, processo oriundo do tráfico escravista.

O tráfico escravista consolidou, simultaneamente ao seu desenvolvimento, a circulação de mercadorias internas ao país e, por meio desta, construiu a Mobilidade Urbana no país. A tentativa de retomada do espaço urbano pelas elites, inspiradas nas reformas urbanas europeias e eivadas de eugenismo, realizou operações nas cidades brasileiras que levou a população negra às periferias das cidades, com vistas ao seu extermínio em longo prazo.

A mão de obra negra foi utilizada, em forma de trabalho livre ou escravizada, sob a perspectiva racista de desumanização/inumanização da população negra, que foi compreendida então como objeto que realizava a construção, circulação, operação e geração de valor para o acúmulo de capital da construção das cidades. O Transporte de cargas foi elemento dinamizador da transição do sistema escravista ao pós-escravista neste processo, consolidando mecanismos racistas de tratamento do corpo negro na mobilidade.

Assim formaram-se as empresas de Transporte ferroviário e de bondes no Brasil. Combinando o excedente da escravidão brasileiro com o excedente inglês, forjaram-se as bases da mobilidade como forma de controle da circulação da população negra no espaço brasileiro. As empresas de Transporte forjadas no início do século XX estavam vinculadas a este processo.

O urbanismo brasileiro, com influência eugenista, desenvolveu técnica de desenho urbano que expulsasse a população negra dos centros das cidades por meio de reformas higienistas e, assim, conquistasse o espaço urbano a uma concepção europeia branca que expulsasse o corpo negro da concepção de cidade, desenvolvimento e cidadania.

Os muros urbanos foram construídos por meio de mecanismos de controle da presença negra na cidade seja pela expulsão da atividade produtiva, criminalização das práticas negras na cidade e estigmatização do povo negro como propulsor de doenças. A constituição do sistema prisional teve o objetivo direto de reprimir e encarcerar a presença negra nas cidades brasileiras.

O urbanismo posterior aloca esta população negra em periferias, favelas, quebradas e localidades onde a gestão da mobilidade pudesse ser realizado como forma de controle das linhas, horários e porquês de circulação nas cidades.

Um corpo técnico foi forjado neste processo relacionado ao urbanismo higienista e também da tecnicidade da mobilidade. Foram desenvolvidos mecanismos técnicos que compreendiam, em acordo com a ideia do negro motor-operador-mercadoria, formas de extração de valor econômico vinculadas ao transporte.

A forma aleatória de estabelecimento do índice de passageiros por quilômetro e da taxa de ocupação compreendem que a pessoa transportada é mais mercadoria a ser transportada desde que gere lucro – tal qual o Transporte escravista – e com veículos que realizam em mesma tecnologia o serviço do Transporte de cargas ou pessoas.

É por meio do desenvolvimento do Transporte de cargas que se desenvolve o Transporte de pessoas no Brasil. Há uma linha comum entre ambos, dado que somente pela inumanização da população negra foi possível constituir estes indicadores. O Transporte Coletivo é herdeiro do Transporte de cargas que, por sua vez, é direcionamento direto do Transporte escravista.

Isso significa que a atual forma de ordenamento e organização do Transporte Coletivo conserva continuidades tecnológicas com o tráfico escravista. Em retrospectiva, elas foram constituídas influenciando sobre os agentes do transporte, a economia da mobilidade, a constituição dos modais de circulação e forma do urbanismo brasileiro.

Seria uma fórmula perfeita não fosse o caráter completamente conflituoso da sociedade e mobilidade. A resistência negra desde o processo do tráfico escravista, passando pelas lutas que constituíram as cidades brasileiras, as revoltas de Transporte que incendiam regularmente o setor e influem sobre as tecnologias utilizadas.

Como, a despeito das concepções racistas, a mobilidade trata de pessoas negras e brancas, a Mobilidade Racista é uma ferramenta racista em um conflito. Uma ferramenta que sempre experimenta instabilidades e outras construções. É disto que trataremos no próximo capítulo.

2.4.3 - O Ônibus Negreiro – Enxerto

Projota em seu Rap “ônibus” faz analogia entre o tráfico escravista e o Transporte Coletivo.

*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
(Projota, Música “ônibus”)*

Existe um tipo de linha de ônibus chamada “Ônibus Negreiro” ou “Negreiro”. Trata-se de dois tipos de ônibus, que sempre rodam nas madrugadas. São chamadas assim as linhas exclusivas de trabalhadores rodoviários, aquelas que buscam ou deixam os mesmos em suas casas na entrada ou saída do expediente, rumo às garagens da empresa. Este nome também é utilizado para as linhas de Transporte Coletivo que circulam a cidade nas madrugadas em diferentes cidades – normalmente transportando trabalhadores que encerram e/ou iniciam seu expediente neste horário⁸⁷.

Há algumas representações sociais deste tipo de nomeação do Transporte que tornam evidente que se trata de um uso comum em várias cidades do país. “O ônibus Negreiro da Guarapiranga”, por exemplo, é uma crônica de estudantes que saíam tarde da escola e precisavam chegar em casa. A crônica diz que “Depois de uma noite de aulas no Colégio Estadual Melvin Jones, no Socorro, em Santo Amaro, nos dirigíamos ao “negreiro”, último ônibus que saía da Represa de Guarapiranga, bem em frente ao Cassino Vila Sofia”⁸⁸

Crônica de Giba Bergamin Jr. para a Folha de São Paulo em 02 de novembro de 2003, intitulada “Ônibus noturno é martírio para passageiro”⁸⁹ faz uma leve contextualização das linhas de ônibus que operam em São Paulo na madrugada. Analisando as distintas algúrias passadas por passageiros, o texto também faz referência ao Negreiro, pela voz dos próprios passageiros. Ele diz que

"A 3310, cujo trajeto tem 100,8 km, é uma das linhas cujos ônibus foram apelidados de "negreiros". Há algumas teses para o apelido. Segundo motoristas de ônibus, "é porque a linha circula à noite". Para passageiros, é uma comparação com os navios negreiros, que, durante a escravidão negra, cruzavam continentes -da África para a Europa- com escravos.

87 No site “Dicionário informal, Navio Negreiro está descrito como “Último ônibus da noite e ou primeiro ônibus da manhã que passa entregando ou buscando funcionários para profissões que iniciam a atividade antes da maioria da população. Linhas noturnas de ônibus que levam os últimos baladeiros para casa ou para o trabalho. Transporte Público em Geral, geralmente ônibus ou lotação.” <https://www.dicionarioinformal.com.br/significado/navio%20negreiro/183/> Já o fórum Skyscraper City tem um rico debate sobre a existência ou não do negreiro em diversas cidades do país - <https://www.skyscrapercity.com/threads/como-os-motoristas-e-cobreadores-de-%C3%B4nibus-voltam-para-casa-depois.1914734/page-2#post-132209501>

88 “O ônibus Negreiro da Guarapiranga” Disponível em: <https://saopaulominhacidade.com.br/?p=5949>

89 “Ônibus noturno é martírio para passageiro” Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0211200310.htm>

"Este é o ônibus do [líder nazista Adolf] Hitler", criticou o garçom Davi Afonso da Silva, 32, ao fazer uma comparação exagerada do veículo com os trens que levavam judeus para campos de concentração na 2ª Guerra Mundial."

Assim há também várias outras alusões sobre o ônibus negreiro e diferentes interpretações. Curioso mesmo é que, para além de uma referência popular ou do linguajar informal, trata-se de um tema institucionalmente muito citado. Uma busca rápida no site JusBrasil sobre o Ônibus Nегreiro informam sobre mais de dez mil resultados sobre citações à expressão⁹⁰. Tratam-se de disputas trabalhistas relacionadas à regulamentação deste serviço, onde a discussão é acerca do mesmo compor ou não a jornada de trabalho.

90 Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=%C3%B4nibus+negreiro> (última visita 17/06/2024)

PARTE DOIS

AÇÃO NEGRA NA MOBILIDADE

CAPÍTULO 3 – Observar a Mobilidade Antirracista Nas Rebeliões do Transporte

Sem tratar especificamente do tráfico escravista, a artista Juliana Del Lama produziu a arte *Catraca*, onde um rosto negro está preso pelo pescoço articulado em estrutura de catraca no meio de uma região de favelas e morros de uma cidade. Nele há uma mão que realiza um gesto de libertação arrancando uma das hastes da catraca, indicando que há movimento de resistência.



Figura 74: Imagem: Stencil Catraca - Juliana Dellama - 2015

3.1 - Apresentação

"Perguntar-se-á: e o negro? Ficou quieto todo esse tempo? Assistiu passivamente à Liquidação de sua raça? Venceram o negro. Submeteram-no. Passivo ele nunca foi. E nem pacífico. Os quilombos, as insurreições e levantes, provam, ao longo da história do Brasil, seu senso de dignidade humana. Cuja meta é sempre a liberdade. Depois da abolição de 1888 seus esforços duplicaram tendo a vista sobreviver no caos, no abismo em que se viu de repente atirado."
Abdias do Nascimento em "O Negro Revoltado"

Uma leitura desavisada das formulações acerca da Mobilidade Racista podem levar a uma perspectiva e conclusão epistemologicamente equivocada de que este campo seria composto fundamentalmente pela dominação e pelas formas de controle. Ou seja, uma leitura que dissociaria a relação entre tecnologia e o espaço geográfico da Mobilidade Urbana da perspectiva do conflito social. O interesse aqui, precisamente, dar a devida atenção a esta dimensão.

Nos capítulos anteriores discutimos a Mobilidade Racista como ferramenta de controle, segregação e pureza racial. Ao analisar a constituição do racismo na mobilidade e por meio dela, deparamo-nos, de pronto, com a resistência a este sistema. Pois, tal qual discutiremos a seguir, simultaneamente à constituição dos mecanismos de opressão, formas variadas de luta por liberdade constituíram-se em oposição.

O campo da mobilidade, por seu lado, é composto historicamente por uma miríade de conflitos (Velooso, 2017). A circulação livre de qualquer setor social implica na possibilidade de realização plena de seus projetos e horizontes estratégicos. Neste sentido, em uma sociedade organizada em torno de dinâmicas de espoliação, opressão e controle, dominar a mobilidade alheia é uma ferramenta relevante para grupos poderosos (Santarém, 2021).

É neste sentido que insere-se o debate da Mobilidade Racista: tratam-se de amplas ferramentas de controle da circulação da população (Santarém, 2014).

Porém a existência do campo da Mobilidade Racista implica, dialeticamente, na leitura do seu campo oposto dinamizador, que é o da Mobilidade Antirracista. Ou seja, quando se sistematiza aqui um conjunto de ações que implicam em um projeto de controle sobre a população, por conseguinte analisa-se da forma sistêmica o conjunto das revoltas, rebeliões e resistências populares a este projeto.

A Mobilidade Racista está em constante confronto com a Mobilidade Antirracista, como um campo de conflito constante. Ao mesmo tempo que tecnologias de colonização são desenvolvidas, surgem diversas formas de resistência e circulação negras. Das mais inusitadas. Estes conflitos

contantes devem ser compreendidos na história passada e também nas lutas presentes. Para isso devemos realizar o duplo raciocínio de apreender o que há de racial nas lutas de Transporte e o que há que Mobilidade Antirracistas nas lutas negras.

Parte-se de algumas questões que podem ajudar a compreender esta questão: Qual a relação entre a mobilidade e a luta antirracista? Existem lutas históricas contra o racismo e a colonização relacionadas com a mobilidade? Qual a importância de entender o vínculo entre a mobilidade e o racismo?

A realização deste tipo de reflexão leva ao encontro de duas literaturas até então pouco relacionadas: por um lado, a consistente leitura sociológica acerca das lutas realizadas pelo povo negro contra o racismo e colonialidade. Por outro, as formulações e estudos acerca das revoltas da mobilidade, Transportes, circulação. As duas serão brevemente apresentadas a seguir. No momento seguinte serão analisados diferentes episódios de rebeliões do transporte no decorrer da história do transporte. Por fim, serão apresentadas conclusões em relação ao tema.

No campo das relações raciais, como já dito, há alguma consistente literatura. Clóvis Moura argumenta, primeiramente em *Rebeliões da Senzala* (1988), contra a formulação de que o povo negro era dócil. Por meio da análise dos diversos episódios em que a população negra – seja escravizada, livre ou rebelde - esteve em luta durante o período escravista, Moura argumenta que este povo foi um dinamizador ativo da sociedade em suas constantes lutas contra o sistema escravista. Ainda que não tenha, durante este período, gestado uma completa nova relação social que suprimisse o regime sociedade vigente, a população negra enfraqueceu e desarticulou o escravagismo de diferentes maneiras.

“Foi o quilombola, o negro fugido nas suas mais variadas formas de comportamento, isto é, o escravo que se negava, se que transformou em uma das forças que dinamizaram a passagem de uma forma de trabalho para outra, ou, em outras palavras, a passagem da escravidão para o trabalho livre. O escravo visto na perspectiva de um devir.” (Moura, 1988)

Moura analisa a participação negra na política nacional por meio de quatro categorias distintas. Uma forma de luta é aquela constituída pelas insurreições próprias do povo negro: são os quilombos, as insurreições urbanas antiescravistas, como a Revolta dos Malês. Outra forma de ação são as revoltas contra o império português nas quais a população negra esteve na liderança colocando a pauta racial abolicionista em seu programa - foram os episódios da "balaiada" e "cabanagem". Também ocorreu da população negra inserir-se em outras lutas emancipatórias cuja questão racial não era pautada e, por sua participação, imprimir caráter antirracista às lutas – como

no Movimento Constituinte de 1823 e na Inconfidência Mineira. Por último, houve também um conjunto de conflitos civis que tinham um caráter abertamente racista e que ainda assim tiveram adesão da população negra, que participou e por muito nela permaneceu - uma vez que a situação de guerra era melhor que a situação colonial escravista - e a partir dela conquistou espaço respeito e avanços institucionais - por exemplo a Guerra do Paraguai.

Abdias do Nascimento traz um conjunto de reflexões contra a ideia da docilidade e servilidade da população negra. Suas obras “O Negro Revoltado”, “O Quilombismo” e “Genocídio do Negro Brasileiro” apresentam, entre escritos próprios e compilações de documentos, todo um arsenal de ações e formulações. O autor enumera, tanto do ponto de vista individual quanto coletivo, diferentes instrumentos que a população negra utilizou para resistir e enfrentar o escravismo. As ações individuais realizadas são as de banzo, sabotagem, pequenas fugas, envenenamento, redução da produtividade, saques e desvios. Do ponto de vista coletivo ele apresenta as irmandades negras, as organizações religiosas, as ações coletivas, a organização cultural, as greves, as revoltas e os quilombos. Além disso eleva o debate da consciência ao patamar programático e estratégico, apresentando um programa societário para a população negra.

Beatriz Nascimento (2021) conceitua o quilombo a partir da forma de organização e luta do povo Imbangalas, também conhecidos como Jangas. Um povo que possui mecanismos de guerrilha para realizar ações constantes e em movimento. A autora realiza quatro objetivos fundamentais: caracteriza o quilombo como uma instituição africana, de origem angolana pré-diáspora negra; demonstra como esta instituição recebe significados diversos no período colonial e imperial brasileiro; caracteriza-se como princípios para resistência cultural negra em períodos posteriores; torna-se ferramenta prática e ideológica de conscientização da população negra no século XX.

Lélia Gonzales (1988) apresenta o conceito de Amefricanidade como um mecanismo de organização social e política que o povo negro constituiu em relação com outros povos da região.

“As implicações políticas e culturais da categoria de Amefricanidade ('Amefricanity') são, de fato, democráticas; exatamente porque o próprio termo nos permite ultrapassar as limitações de caráter territorial, lingüístico e ideológico, abrindo novas perspectivas para um entendimento mais profundo dessa parte do mundo onde ela se manifesta: A AMÉRICA [...]. Para além do seu caráter puramente geográfico, a categoria de Amefricanidade incorpora todo um processo histórico de intensa dinâmica cultural (adaptação, resistência, reinterpretação e criação de novas formas) que é afrocentrada [...]. Seu valor metodológico, a meu ver, está no fato de

permitir a possibilidade de resgatar uma unidade específica, historicamente forjada no interior de diferentes sociedades que se formaram numa determinada parte do mundo.” (GONZALES, 1988)

Segundo Domingues (2007), no período republicano, o movimento negro enquanto organização social e política é tradicionalmente lido a partir de quatro ciclos.

O primeiro, da Primeira República ao Estado Novo (1889-1937), inicia na época abolição e vai até os anos 30. Tem como características fundamentais a organização de núcleos de estudo, atividades de alfabetização, publicação de jornais e sedição de clubes negros, casas de angu ou espaços de sociabilidade próprios. Este ciclo é marcado pela fundação da Frente Negra Brasileira, com organização de agenda própria, que busca levar o debate racial à pauta nacional.

O segundo ciclo, da Segunda República à ditadura militar (1945-1964), é forjado a partir da repressão e desmantelamento das organizações anteriores. Fica marcado pelo debate intelectual nacional com organização do Congresso do Negro Brasileiro, a experiência educacional em diálogo com experiências camponesas, a efervescência do teatro negro, com especial destaque ao Teatro Experimental do Negro e a União dos Homens de Cor, auto-organização para emancipação econômica negra e publicações próprias para difusão cultural.

O terceiro ciclo, que vai do início do processo de redemocratização à República Nova (1978-2000), se caracteriza pela organização negra em movimentos sociais, pelo vínculo com as lutas de libertação africana, com os Panteras Negras e demais ações internacionais, pela criação do Movimento Negro Unificado contra a Discriminação Racial (MNU), pela articulação de um conjunto de bandeiras em torno da proposta do Estatuto da Igualdade Racial, pelas participações na Conferência de Durban e pela conquista das ações afirmativas, demarcações de quilombos no país.

O quarto ciclo, que é já próprio do século XXI (2000 - ?), é o das organizações negras articuladas em torno de territórios (quilombos, favelas, periferias), de causas prementes (contra a violência policial, genocídio da população negra), em busca de espaços de liderança na sociedade (em empresas e cargos estatais) e com organizações específicas (de mulheres negras e, de juventudes negras). O movimento negro, por meio de suas organizações, constituiu polo de constante mobilidade social e política da população negra mesmo nas situações mais adversas⁹¹.

91 Vale aqui um destaque para o fato de que durante todo este período a população negra esteve, simultaneamente, organizada em torno de experiências simultaneamente sociais, religiosas e culturais. O samba, frevo, tambor, as religiões de matriz africana, o movimento hip-hop, a trajetória do funk desde a soul music até o 150 bpm. Todas estas formações e tecnologias coletivas estiveram em processo de ampliação e consolidação das formas de circulação negra. Trataremos desta dimensão no próximo capítulo.

Findado este pequeno panorama acerca das formas de luta e organização negra no Brasil, segue-se à literatura das reflexões sobre lutas vinculadas à mobilidade. A conexão entre as duas literaturas será realizada no momento seguinte, quando das análises dos episódios.

As lutas do transporte, por outro lado, possuem alguma sociologia nem tão desenvolvida acerca de seus formatos. Nascimento (2008) analisou como o Transporte Coletivo se organiza em torno dos conflitos sociais. Ele argumenta, no texto *Teses Sobre a Revolta do Buzu*, que

“O sistema de Transporte Coletivo urbano, entretanto, atende a interesses extremamente conflitantes, já apontados anteriormente. Por um lado, o trabalhador, que precisa consumir o Transporte Coletivo público como qualquer outro usuário, pretende conseguir Transporte ao menor preço possível, para que o custo proibitivo dos Transportes não viole seu “sagrado direito de ir e vir” — tão valioso para as autoridades em tempo de protestos populares, mas sempre desrespeitado na hora de aumentar as tarifas abusivamente – e para que possa transportar-se mais vezes com a menor despesa possível. Por outro lado, a redução no preço do Transporte afeta diretamente o lucro das empresas de Transporte Coletivo público, pois seu produto – o próprio Transporte – passaria a ser vendido a um preço proibitivo para a viabilidade da manutenção do negócio, por não cobrir nem as despesas com equipamentos e sua manutenção (manutenção dos veículos, contas de telefone, água e luz, compra de novos veículos, limpeza e manutenção das garagens, etc.) e nem muito menos as despesas com pessoal (salários dos rodoviários, do pessoal de escritório e das oficinas, etc.) – isto segundo seus demonstrativos e relatórios financeiros oficiais, preparados exatamente para demonstrar essa baixa no lucro e resguardar-se contra qualquer comentário ou exigência dos sindicatos dos seus trabalhadores e da população em geral.

É neste quadro que surgem as revoltas populares contra as condições do Transporte Coletivo urbano (...) Esta é a análise concreta de um ciclo de eventos históricos que tomamos como parâmetro de comparação com a Revolta do Buzu, devido à quantidade de analogias entre ambos: a onda de quebra-quebras de ônibus e trens suburbanos que aconteceu entre 1974 e 1981 no Rio de Janeiro, em São Paulo, na Baixada Fluminense, em Salvador, nas “cidades-satélite” de Brasília e em outros centros urbanos. Centenas, milhares de trabalhadores,

levados aos últimos limites da superexploração, que sequer tinham às vezes condição de pagar pelo seu próprio transporte, perdiam emprego por causa dos atrasos, e morriam ou ficavam aleijados nos acidentes frequentes.”

Diversas cidades brasileiras tem em sua história grandes episódios de revoltas vinculadas à mobilidade (Velooso, 2017). As revoltas no campo da mobilidade fazem parte da dinâmica conflitiva inerente à mesma. A mobilidade é um campo de conflito que se manifesta em forma de quebra-quebra, insurreição urbana, grandes manifestações. É, simultaneamente, terreno de outras lutas, palco de suas próprias questões e potencializador de diversas demandas. A mobilidade está vinculada a um processo constante e amplo de conflito de explosões urbanas. Dentro dessas explosões é que vale analisar de que forma ela tem vínculo com as relações raciais no Brasil, dado que ela é um dispositivo racial.

Em publicação chamada Transporte Coletivo Urbano e Luta de Classes: Um panorama da Questão, Nascimento (2007) discute os conflitos sociais do Transporte Coletivo dentro desta mesma perspectiva. Ao aprofundar um pouco sobre as formas deste conflito, utiliza metodologia de João Bernardo ([1991]2009) que analisa os conflitos sociais a partir da dimensão de vetores coletivo-individual e passivo-ativo. Estas metodologias são, ao lado do transporte, de categorias semelhantes às utilizadas por Abdias do Nascimento para análise da luta negra.

“Já os passageiros colocam suas alternativas à crise de mobilidade que vivem tanto de modo individual – ao recorrerem a todo tipo de expediente para andar de ônibus sem pagar, ou pagando menos que o devido – quanto de modo coletivo – nos momentos de crise aberta e revolta popular, seja através de seus atos, seja através de comunicados, impressos, boletins, pichações, palavras-de-ordem, faixas e outros instrumentos de comunicação.” (Nascimento, 2007)

No nível Individual “O Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (Itrans) tentou captar algumas delas nas Regiões Metropolitanas de São Paulo (RMSP), Rio de Janeiro (RMRJ), Belo Horizonte (RMBH) e Recife (RMR):”

**UTILIZAÇÃO DE MANEIRAS PARA ECONOMIZAR DINHEIRO
COM TRANSPORTE POR REGIÃO METROPOLITANA,
SEGUNDO AS MANEIRAS CITADAS (JULHO, 2003)**

MANEIRAS CITADAS	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Comprar passes mais baratos	70,6%	9,4%	15,4%	19,5%
Comprar vale-transporte de segunda mão, mais baratos	40%	5,7%	13,8%	72,9%
Andar de carona	22,4%	32,1%	20%	7,6%
Passar por debaixo da roleta	15,3%	28,3%	6,2%	9,7%
Andar a pé	7,1%	5,7%	40%	8,1%
Viajar e não pagar (calote)	-	22,6%	4,6%	3,8%
Usar uniforme da escola para não pagar	-	52,8%	-	-
Não sair	-	-	9,2%	-
Negociar com o cobrador para pagar mais barato e não girar a roleta	-	-	3,1%	4,2%
Andar de bicicleta	-	-	12,3%	4,2%
Outros	2,4-%	5,7%	1,5%	3,8%

Fonte: Pesquisa Mobilidade e Pobreza (Itrans, 2004).

Figura 75: Tabela - Formas de economizar com transporte. Itrans, 2004

A partir de leitura sobre diferentes processos de mobilização popular em diferentes regiões do país categorizadas em períodos, Veloso (2017) realizou um balanço razoável das lutas brasileiras vinculadas à mobilidade entre o fim do século XIX, todo século XX e início do século XXI. Ele realiza uma ponderação acerca das contradições, periodização histórica e análise dos temas e questões com seu devido contexto de época. Passa então a analisar como o transporte esteve relacionado aos processos de conflitos próprios da consolidação das cidades brasileiras. Apesar de regularmente o Transporte explodir em grandes eventos, ele quase nunca foi tratado como tema principal do debate público.

“No Brasil, por sua vez, grande parte das maiores revoltas populares da última centena de anos têm no Transportes eu estopim. Da Revolta do Vintém (1879-1880) ainda no Brasil Império às célebres “Jornadas de Junho” de 2013, passando por grandes enfrentamentos e depredações ao longo de todo o século XX, todas lidaram com o fator explosivo das condições do transporte e sua relação com o cotidiano de espoliação das cidades. Em sua maioria explosões inesperadas e incontroláveis de indignação, essas revoltas expressam reações a contradições que se repõem continuamente na vida urbana e que informam a própria estrutura de relações sociais da população.” (Veloso, 2017)

As primeiras formas de mobilização diretamente vinculadas ao Transporte Coletivo estavam articuladas por revoltas que se expressavam no conjunto do tecido urbano. Tratavam-se de

mobilizações amplas, explosivas relacionadas a outros outros temas, normalmente de cunho racial. Foram revoltas, quebra-quebras, e ações vinculadas especialmente ao período dos bondes, com tensões do período imediatamente pós-escravista. A introdução do transporte motorizado aumenta também as chances de desenho de rotas na cidade e igualmente amplia os tipos de conflitos, que passam também a ocorrer em locais e bairros isolados numa dinâmica própria do populismo daquele período.

A urbanização ampliada a partir da segunda metade do século XX propicia que o movimento operário, estudantil e periférico se encontrem nas mobilizações contra a precariedade do Transporte e também contra suas tarifas. Os quebra-quebras das décadas de 60 e 70 são parte dos eventos fundamentais para a formulação da sociologia crítica dos movimentos sociais. A partir daí emergem movimentos reivindicativos próprios do Transporte Coletivo, que se organizam em comunidades eclesiais de base e também em associações de usuários e usuárias de transporte. O movimento estudantil, a partir de sua pauta do passe livre para estudantes, envolve-se também em lutas contra aumentos de tarifas e assume protagonismo nas lutas do setor. Desde aí organiza-se como movimento social de usuários de transporte, desenvolve mecanismos de ação direta para debate público do tema e encadeia a pauta da tarifa zero em todo Transporte Coletivo. Muitas mobilizações de rua são realizadas neste período em varias cidades do país, sendo os eventos de junho de 2013 os mais conhecidos.

Veloso (2017) apresentou algumas ferramentas utilizadas pelos movimentos do século XXI. Apesar disso, a mais conhecida das primeiras revoltas por Transporte aconteceu ainda no século XIX. Ela inaugurou um ciclo de verdadeiras insurreições urbanas vinculadas à mobilidade. Outras formas de mobilização, ao longo das décadas subsequentes, são ações diretas de grupos específicos em campanhas vinculadas à mobilidade; lutas espontâneas de bairros protestando contra situações de ônibus nas suas cidades; quebra-quebras localizados do transporte. Do ponto de vista individual, muitas ações de pular catracas, negociação direta com cobradores pra não pagar tarifa.

A tarefa deste capítulo é a de, por meio do debate crítico de alguns episódios históricos, analisar a forma como a Mobilidade Antirracista desenvolveu e dinamizou as relações sociais vinculadas ao Transporte Coletivo e à mobilidade. Dada a profunda conexão entre a Mobilidade Urbana e as relações sociais do Brasil, compreende-se que as revoltas vinculadas a ela tem também dinâmicas das relações sociais nacionais. Ao passo que, como será observado, a população negra esteve diretamente vinculada com as insurreições do transporte, isso ocorreu nos termos do conflito racial nacional. Este conflito que, como já observado, acontece racialmente mas se expressa de forma difusa. E a partir do qual as ações serão tanto de cunho individual quanto coletivo.

Os episódios históricos foram escolhidos com o recorte de serem eventos já largamente documentados e analisados por outros autores. São revoltas que vinculam o período das revoltas contra o tráfico escravista às rebeliões pela abolição e às revoltas específicas da mobilidade. Tratam-se, também, de eventos que envolveram o conjunto da sociedade em seu desenvolvimento. Ou seja, não se está tratando de eventos anônimos, paralelos ou que não estejam inseridos na memória popular. Busca-se, nestas diferentes análises, ressaltar como estas mobilizações tiveram impacto e relação com a mobilidade e racismo.

3.2 - Sobre Revoltas Em Navios Negreiros

O tráfico escravista é um cruel elemento da história mundial. É aquilo que Web Dubois classificou como “o mais grandioso drama dos últimos 10 mil anos da história da humanidade: a transferência de 10 milhões de seres humanos da beleza negra de seu continente natal para o recém descoberto Eldorado do Ocidente. Eles desceram ao inferno.”

No entanto, sempre houve resistência a este processo, especialmente por conta dos próprios escravizados. Esta revolta aconteceu por meio de processos de organização entre os mesmos, que constituíram-se no termo *malungo* (Moura, 2004), um nome utilizado por povos diferentes para se reconhecerem, se tratarem e constituírem identidade coletiva. Também por meio de alguns pequenos boicotes, recusas a comer, cantos, ‘fugas’ ao mar, etc.

Há, também, o conjunto de revoltas que buscaram tomar o leme das embarcações. São processos muito amplamente organizados, que exigiam um nível de planejamento e discricção acentuado. Como argumenta Rediker (2011) “a insurreição a bordo de um navio negreiro não ocorria como um processo natural e espontâneo. Era antes o resultado de um esforço humano calculado – comunicação cautelosa, planejamento detalhado, execução precisa. Toda insurreição, independente de ser ou não bem sucedida, era um feito notável, dado que o próprio navio negreiro era organizado, em quase todos aspectos, com o fito de evitar as rebeliões.” (Rediker, 2011)

Estas ações tinham impactos diretos sobre o tráfico, causando danos reais consideráveis ao negócio.

“O historiador David Richardson demonstrou que as insurreições a bordo dos navios afetavam o tráfico em termos materiais. Elas causavam perdas, aumentavam custos, desestimulavam investidores(...). Richardson calcula que um em cada dez navios enfrentava uma insurreição.” (Rediker, 2011)

Assim, o processo de resistência ao sequestro escravista forjou, em outra dimensão uma unidade africana de lutas, uma unidade *malunga*.

“O misterioso navio negreiro transformara-se em um lugar de resistência criativa para aqueles que agora se descobriam como sendo gente negra. Numa dialética de poder estonteante, a comunidade de sofrimento moral a bordo do navio negreiro dava origem a culturas afro-americanas e pan-africanas desafiadoras e resilientes, que primavam pela afirmação da vida” (Rediker, 2011)

Moura (1988) também relata as condições que levaram à ocorrência destes tipos de episódios

“Os escravos, ao serem transportados para o Brasil, algumas vezes se revoltavam durante a viagem, amotinando-se nos navios que os conduziam. Não era fácil tal tipo de revolta, visto que as guarnições desses navios, sempre alertas, ao menor indício de sublevação puniam drasticamente os escravos. Mas, apesar de todas as medidas acauteladoras tomadas pelos traficantes, muitas vezes a carga dos navios negreiros se insurgia. Os sofrimentos eram tais que preferiam, quando havia oportunidade, a morte a continuarem nas condições a que estavam submetidos. (...)”

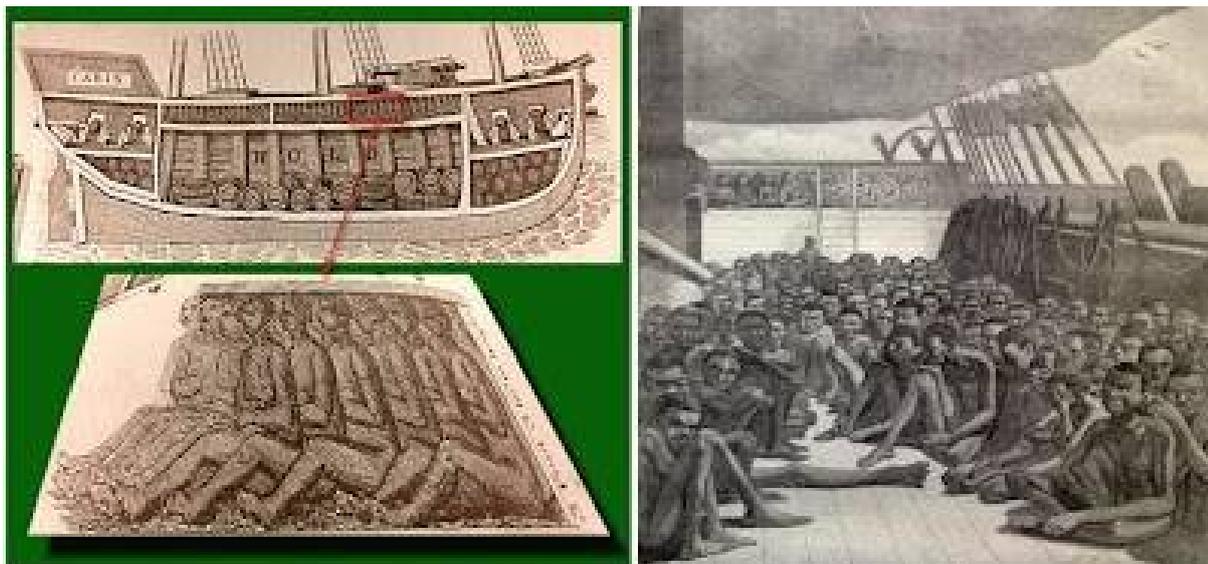
3.2.1 - Revolta Dos Macuas 1823

Um episódio marcante deste período é a Rebelião dos Macuas. Eles foram os primeiros povos a habitar Moçambique. Antes da invasão portuguesa eram conhecidos como o “povo que guarda segredos”. Foram prisioneiros de guerras e sequestrados através do Oceano Índico de diversas regiões da chamada Costa Oriental da África.

Sua revolta ocorreu em 1823 num navio que se destinava à Bahia. Os Macuas estavam revoltados com as condições dos navios, crendo que seriam comidos pelos brancos dados tamanhos maus-tratos.

“Vinha a embarcação com um carregamento de negros Macuas, quando, inesperadamente, estourou a revolta, sendo todos os brancos componentes da sua tripulação atirados ao mar com pancadas desfechadas com achas de lenha.” (Moura, 1988)

A rebelião foi contida e os Macuas levados à cidade de Salvador, onde foram condenados para servir de exemplo a outros africanos.



Desenho 4: “Os macuas e a revolta no navio negreiro na Bahia”, de Malachiyah Ben Ysrayl Bayah (Fonte: Geledés)

3.2.2 - Amistad, 1839

Outra revolta famosa deste período acontece em um navio que embarcou para os estados unidos. Sengbe Pieh e outros cinquenta e dois africanos escravizados tomam conta de um importante navio negreiro para retornarem à Serra Leoa, na África. Os navegadores brancos do navio, mesmo capturados, fazem secretamente o trâmite para entregar os tripulantes à justiça escravocrata norte-americana. Após longo julgamento conquistam liberdade provando a ilegalidade de sua escravidão

A revolta de Amistad de 1839 causou mudanças jurídicas e políticas no processo escravista dos Estados Unidos. Ela se tornou uma lenda cultural retratada de muitas formas. Primeiro em 1938 pelas pinturas do artista plástico afro-americano Hale Woodruff, que retratou em murais os eventos a bordo do navio, para o Talladega College, no Alabama. Uma segunda representação foi pelo poema Middle Passage (1962) de Robert Hayden - intitulado Middle Passage e pesquisas acadêmicas que trataram do tema. Howard Jones publicou em 1987 o livro Mutiny on the Amistad: The Saga of a Slave Revolt and Its Impact on American Abolition, Law, and Diplomacy (1987). Por fim, tornou-se famosa pela sua representação cinematográfica, quando a história foi tornada filme em 1997 sob direção de Steven Spielberg.



Figura 76: Imagem: A revolta de Amistad, Hale Woodruff

Hale Woodruff

Estes são dois episódios de tantos outros documentados ou não. Eles têm importância considerável para o debate vinculado à mobilidade. As revoltas do navio negreiro contrapuseram a concepção de que o negro não era um ser humano. Então toda revolta, toda queda, quebra de navio negreiro tem um aspecto de combate à constituição da Mobilidade Racista ao apresentar humanidade da população negra que estava sendo escravizada. Se, como afirmou-se no capítulo anterior, a desumanização ou inumanização da população negra foi elemento necessário para o desenvolvimento da Mobilidade Racista, seu contraponto realizado pela ação contrária ao tráfico constitui polo opositor.

3.3 - Greve Negra (Ba) 1857, Revolta Do Dragão Do Mar (CE) 1881 E Revolta Do Vintém, 1880

O século XIX no Brasil enfrenta grandes contradições internas vinculadas ao processo de enfraquecimento da escravidão (Moura, 1988). A condição e grande quantidade de negros libertos e rebeldes no período forja espaço para o desenvolvimento de ações e lutas coletivas. Algumas delas vinculam mobilidade, controle e urbanidade. Por exemplo, pode-se tomar a Revolução dos Ganhadores na Bahia (apelidada de Greve Negra) em 1857, a Revolta do Dragão do Mar pela abolição em 1884 e a Revolta do Vintém em 1880 como fenômenos a analisar.



Figura 77: Imagem: Transporte de senhoras e senhores era feito por escravizados ou trabalhadores de ganho nas cadeiras de arruar — Foto: Fotógrafo não identificado/ Acervo Instituto Moreira Salles

3.3.1 - Greve Negra 1857

A Revolução dos Ganhadores é um processo em que o povo negro, distribuído na produção urbana, organizou-se enquanto classe para realizar mobilizações reivindicativas de sua função na Mobilidade Urbana do período. Esta era composta por um processo em que as mercadorias circulavam por meio de trabalhadores negros (livres, escravizados de ganho) que circulavam bens pela cidade. Por medo do poder que estas pessoas possuíam no espaço urbano de Salvador - recém demonstrado pela Revolta dos Malês - as elites buscaram mecanismos de contenção. As tentativas de controle sobre estes trabalhadores tiveram como resposta uma greve que durou dez dias e modificou os cenários e relações de luta na cidade.

Segundo Reis (1993), Ganhadores eram denominados/as os trabalhadores de rua, tanto escravizados quanto libertos e livres. Sua função principal, entre outras, era a de realizar Transportes de objetos e pessoas (quando homens) e transitar pelas ruas vendendo mercadorias variadas (quando mulheres). Este tipo de trabalho acolhia diferentes tipos de negros/as: aqueles escravizados que pagavam cotas semanais a seus senhores assim como aqueles e aquelas que não conseguiam inserir-se no mercado formal de trabalho em função do racismo.

Ganhadores possuíam ampla circulação e conhecimento sobre as rotas urbanas. Este conhecimento havia sido relevante, por exemplo, para que se organizasse em 1835 a Revolta dos Malês - onde esta categoria colaborou significativamente. Este espectro aterrorizava às elites, que buscaram mecanismos de controle urbano por meio de leis, normas e decretos. Por exemplo, a obrigação de registro junto à câmara municipal e pagamento de impostos.

A essas medidas, trabalhadores negros/as de Salvador reagiram utilizando um expediente inédito: uma greve de cerca de dez dias que paralisou praticamente toda a cidade. Em 1º de junho o movimento paredista entrou em ação, demonstrando toda dependência de comerciantes e passageiros em relação aos Ganhadores.

"Atendo-se aos dias de paralisação, vemos os impactos sendo sentido em toda a cidade e as pressões que já no segundo dia levaram a derrota da parte fiscal da postura municipal. Fazendo-se notar as primeiras baixas por parte dos escravizados, que pressionados pelos seus senhores retornavam as atividades, os grevistas procuraram reagir antecipando o que seriam as modernas táticas de piquetes: ao saírem às ruas, eram constrangidos não só por seus companheiros que os maltratavam como pelos moleques e as mulheres ganhadeiras que os escarneavam. Estas últimas virariam aliadas, revelando que o quadro de resistência em determinado momento se ampliou em número e gênero." (REIS, 1993)

A greve teve sucesso parcial, dado que as taxas foram abolidas, mas algumas outras medidas de controle se mantiveram. O fundamental, porém, foi o recado de que trabalhadores negros/as da mobilidade dominavam a circulação na cidade.

3.3.2 - Dragão Do Mar, 1884

Outro episódio relevante é a Revolta do Dragão do Mar em 1884. Esse evento antecipou o fim da escravidão negra no Ceará por meio de uma ação de trabalhadores da logística de escravizados. Francisco José do Nascimento (Canoa Quebrada, Aracati, 15 de abril de 1839 — Fortaleza, 5 de março de 1914), também conhecido como Dragão do Mar foi um líder dos jangadeiros que participou ativamente do movimento abolicionista. A partir de janeiro de 1881 esteve à frente de um movimento no qual ele e seus camaradas de jangada recusaram-se a transportar para os navios negreiros pessoas escravizadas que entrariam a partir dali na rota do tráfico intermunicipal. Ele proferiu a célebre frase "no porto do ceará não embarcam mais escravos". Quando, em agosto de 1881, recusaram novamente a realizar Transporte da mesma

natureza, o porto do Ceará foi considerado, pelo movimento abolicionista, oficialmente fechado para o tráfico interprovincial.

Estes fatos foram decisivos para que em 1884 o Ceará tenha se tornado a primeira província a abolir a escravidão no Brasil.

“Representando uma força libertária contra o tráfico interprovincial, advindo da proibição do tráfico de escravizados da África ao Brasil, pela Lei Eusébio de Queirós, a paralisação dos portos do Ceará, tanto em janeiro quanto em agosto de 1881, deu o pontapé para abolição da província – quatro anos antes da abolição total no território brasileiro (em 13 de maio de 1888) – como também elevou, simbolicamente, a imagem do principal líder das greves portuárias, Chico da Matilde, mais tarde, nomeado Dragão do Mar.” (Resende; Sousa, 2022)

3.3.3 - Revolta Do Vintém, 1879-1880

Um terceiro caso ocorreu entre 1879 e 1880. É considerado a primeira grande revolta vinculada diretamente à Mobilidade Urbana no Brasil. A Revolta do Vintém é um evento de grande relevância pelos seus atos e também pelo que significou.

O chamado “imposto do vintém” foi proposto e implementado pelo ministro da Fazenda como medida de controle do deficit no orçamento da coroa. Com a medida, era realizado o aumento um vintém - moeda de cobre de menor valor naquela época – para ingresso nos bondes que circulavam pelo Rio de Janeiro. A instituição da política de aumentos de tarifas de ônibus como forma de regular o orçamento público chegou a ser questionada por uma das próprias empresas de bonde, que temia alguma movimentação popular. A companhia Botanical Garden chegou a propor um modelo onde os impostos fossem feitos às empresas e repassados às passagens. Porém as outras empresas convenceram a adoção da medida alegando que não conseguiriam pagar os impostos neste modelo. Ficou assim decidido pelo aumento de passagens.

A resposta foi imediata e perpassou muitas outra disputas da sociedade. Conforme Jesus (2006)

“Desde o anúncio do novo imposto, mobilizações de protesto foram encabeçadas por publicistas e políticos, especialmente os republicanos, em geral membros dos setores médios urbanos nascentes da sociedade carioca, que tentavam capitalizar a favor de seus objetivos políticos e ideológicos o descontentamento generalizado da população mais humilde da corte, assolada pela carestia, pelo desemprego, pelas precárias condições sanitárias

e pela falta de moradia. Mesmo antes da data marcada para entrar em vigor o novo imposto, uma multidão se reuniu para expressar em praça pública seu descontentamento com a medida governamental alegando o baixo nível de vida da maioria dos habitantes da capital do império. Foram contidos e a mobilização dispersada pela força policial quando tentavam entregar ao imperador um manifesto por escrito, de repúdio à taxaço. Poucos dias depois, com o início da cobrança do vintém, eclodiriam focos de protestos violentos em vários pontos da cidade, principalmente nas ruas do centro, que duraram pelo menos quatro dias, marcados pela fúria da população que depredava os bondes e armava barricadas para enfrentar a polícia. As manifestações públicas coletivas de protesto popular conhecidas como Revolta do Vintém estenderam-se entre 28 de dezembro de 1879 e 4 de janeiro de 1880.” (Jesus, 2006)

A revolta foi grandiosa e todo alvoroço que a envolveu fez as autoridades anularem o reajuste de tarifa. Seus impactos foram muito grandes sobre as formações sociais da cidade e também sobre as lutas sociais. Conforme Fernandes (2009) em “A revolta do vintém”

“A Revolta do Vintém foi um movimento popular ocorrido no Rio de Janeiro, no início do ano de 1880, que marcou um novo estilo político na cidade. Pela primeira vez, assistiu-se a um confronto armado entre os manifestantes e autoridades policiais. O aumento de 20 réis, isto é, um vintém- novo imposto criado para o Transporte urbano - foi o motivo desencadeante da violenta revolta, que reuniu conflitos distintos e expôs as tensões populares. Passeatas, comícios, reuniões públicas fizeram parte do movimento. Parlamentares, advogados, líderes do motim e a imprensa militante protagonizaram a Revolta do Vintém que significou uma transformação da cultura política da cidade e firmou o exercício da cidadania no Rio de Janeiro.” (Fernandes 2009)



Desenho 5: Imagem: A revolta do Vintém (Domínio Público)

Ilustrações da Revolta do Vintém, no Rio de Janeiro. Por Angelo Agostini (1880) - Domínio Público

Destacam-se na Revolta do Vintém por um lado a participação da população negra e pobre do Rio de Janeiro nos protestos; de outro, a liderança de negros abolicionistas em luta pelo fim da escravidão no Brasil, como José do Patrocínio e Ferreira de Menezes.

Ana Flávia Magalhães Pinto (2018) apresenta a tensão racial presente neste evento como reveladora da relação entre racismo e Transporte naquele período. Ainda que o povo negro não fosse necessariamente maioria nas viagens do Transporte Coletivo, tem significativa participação nas manifestações seja pela agitação de negros abolicionistas - José do Patrocínio e Ferreira de Menezes - seja pela presença massiva nas mobilizações de rua. O impacto daquele aumento era certamente maior à população negra pois limitava sua parca circulação nos veículos. Muitos negros presentes naqueles protestos estavam inseridos nos Zungus, casas espalhadas pela cidade que funcionavam como redes de autoapoio, alimentação coletiva, práticas culturais, religiosas e espaços de acolhimento entre negros/as livres, escravizados/as do Rio de Janeiro. Araújo et. al (2006) ressalta esta confluência a partir do relato de batidas policiais dadas nos Zungus durante o período da revolta atrás de manifestantes.

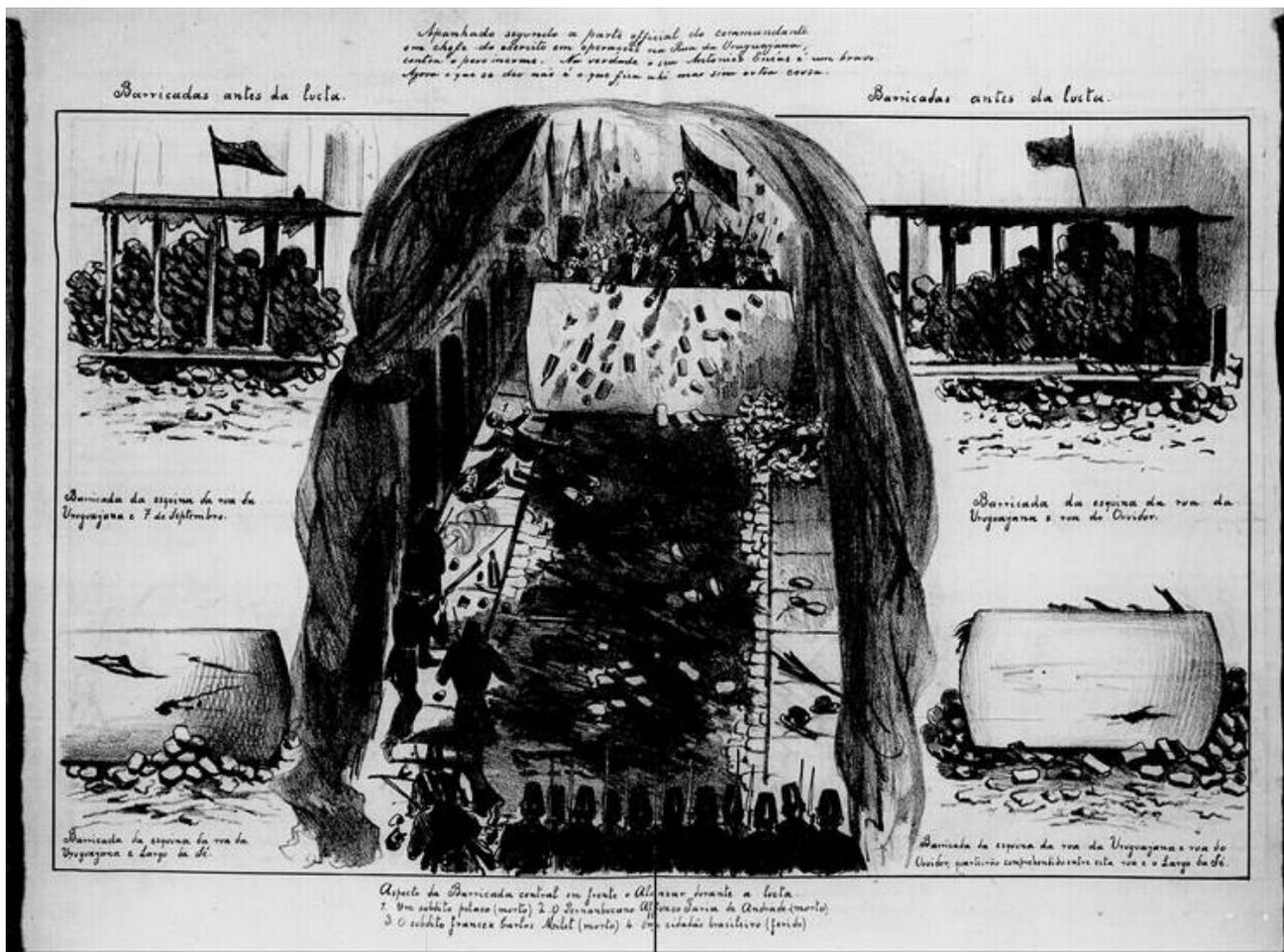


Figura 78: Revolta do Vintém - Autor Desconhecido - O Mequetrefe, 6º ano, 03/01/1880 (Domínio público)

O vínculo entre a Revolta do Vintém e a causa abolicionista foi explícito. Ele influenciou a cultura política da cidade e aprofundou a dinâmica da própria luta abolicionista, uma vez que assumiu maior interlocução social. Como afirma Graham (1980)

“Anteriormente ao motim do vintém, a atividade abolicionista fora fundamentalmente uma preocupação de âmbito legislativo. (...) Os acontecimentos de janeiro de 1880, porém, revelaram uma outra dimensão política, quando desempenhada de maneira mais pública e voltada para a população em geral. Doravante, os abolicionistas adotariam uma nova orientação para o movimento, ao levar justamente em conta o ambiente político que se criara, e ao saber utilizá-lo em favor de sua causa, recorrendo a uma plateia mais ampla. A Sociedade Brasileira Contra a Escravidão foi formada logo após o Motim, em julho de 1880, por iniciativa de Liberais dissidentes, sob a liderança de Nabuco, e dentre seus dezesseis membros fundadores contavam-se seis ativistas da revolta. Da mesma forma, ao longo

dos anos 80, José do Patrocínio, indiciado pela polícia como um dos instigadores da agitação de 1º de janeiro, e que tivera então o seu habeas corpus negado, escolheu uma via semelhante para divulgar a sua incansável determinação de eliminar a escravidão. Afinal, um público politicamente engajado significava a existência de um poder externo ao parlamento, e foi este público que se tornou o alvo da propaganda cada vez mais intensa, e as vezes amarga, da imprensa antiescravista." (Graham, 1980)

Outro aspecto deste episódio é que, pelo desenho institucional do período, negros tinham pouco ou nenhum espaço institucional de intervenção na política, sendo comum a associação negra a diferentes revoltas imprimir-lhe um caráter racial (Moura, 1988). A presença negra na Revolta do Vintém pode ser registrada também a partir deste lundu⁹², produzido na ocasião da revolta do vintém e de autoria desconhecida:

*“Se o povo se levantou
Fez o povo muito bem
Se depois se acovardou
Foi por causa do vintém (...)
O Brasil adiantando
Caminhava muito além,
Se hoje vê-se atrasado,
Foi por causa do vintém.(...)
Foi tudo de cabo a rabo
Por um dinheiro xenxém
Se o povo fez o diabo
Foi por causa do vintém.”*

Souza (2011) analisa esta canção dizendo que

“Os versos deste lundu trazem uma “lição” moral, que poderia ser resumida da seguinte maneira: ainda que contra a força parecesse não existir espaço para resistência, o povo não se comportara como mero espectador no episódio do vintém.” (Souza, 2011)

O impacto da da Revolta do Vintém sobre a sociedade foi relevante na a fragilização do regime imperial, da escravidão e emergência da república. O Dragão do Mar dá caráter popular definitivo ao movimento abolicionista do Ceará. A Revolução dos Ganhadores forja enquanto classe trabalhadora o conjunto da população negra, dando formas de ação que unia negros livres, libertos e rebeldes em um movimento de classe,

92 Lundu é uma manifestação cultural negra de musica e dança. De origem africana, tornou-se muito popular no Brasil a partir do século XVIII. Era bastante criticada e em alguma medida criminalizada pelas elites, que disfarçavam o racismo em torno do teor erótico e chulo da forma de dança e de alguns versos. A existência de um lundu sobre a revolta do vintém indica que se tratava de um tema de diálogo popular e negro.

Estas revoltas representam um tipo de movimentação e articulação que demonstram a força da população negra no controle da cidade e mobilidade no século XIX. Elas serão determinantes para as políticas seguintes de reformas urbanas sanitárias e da implementação da mobilidade como mecanismos de segregação urbana. Estas trataram-se, em parte, de respostas das elites à presença negra no centro da cidade e da produção.

3.4 - Revoltas Contra O Higienismo Eugenista: Revolta Da Vacina (RJ, 1904), Quebra-Bondes/Greve Ferroviária (BA, 1909) E A Revolta Da Chibata (RJ, 1910)

Conforme assinalado no capítulo anterior, o período imediatamente posterior à abolição da escravidão caracteriza-se por muitas reformas nas cidades brasileiras. O amplo esforço da elite nacional em modificar a composição social, espacial, econômica e racial do país teve na cidade um de seus locos de expressão. Igualmente as revoltas e resistências a esse processo foram amplas e elas tem um caráter vinculado à resistência negra ao processo de reorganização racial do país. Por exemplo a Revolta da Vacina no Rio de Janeiro de 1904, o Quebra-Quebra e Greve Ferroviária de Salvador de 1909 e a Revolta da Chibata no Rio de Janeiro em 1910 demonstram estes processos.

Revolta da Vacina, 1904 - Esta é uma rebelião que expressa a revolta da população negra do Rio de Janeiro com a expulsão que estavam sofrendo do centro da cidade, sua periferização e também a conversão de sua imagem pública: nos termos de Moura “De bom escravo a mau cidadão” (2009). O período é imediatamente ao fim da escravidão e da monarquia. As reformas urbanas nos centros das cidades estavam expulsando muitos moradores dos cortiços do centro das cidades. A população negra alforriada não conseguia inserir-se na cidade nem tinha acesso aos serviços públicos. A instituição de uma vacina obrigatória foi estopim para revolta contra estas reformas que eram próprias da constituição de uma cidade e mobilidade segregadora. O protagonismo negro deste episódio tem relação direta com a luta negra contra uma mobilidade segregada.

“Porém, havia muitos outros fatores que criavam um cenário de tensão na cidade, como explica o historiador e pesquisador Carlos Fidelis da Ponte, do Departamento de Pesquisa em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz (COC/Fiocruz). O país tinha abolido a escravidão e adotado o regime republicano há menos de quinze anos. Havia grupos descontentes com os rumos políticos e sociais do governo. “Entre eles os monarquistas que perderam seus títulos, parte do Exército formado por positivistas que não aprovavam a república oligárquica levada por civis, e ex-escravos que sofriam com a falta de políticas sociais e não conseguiam empregos,

vivendo amontoados nos insalubres cortiços da capital”, conta. (...) "A população não aceitava ter a casa invadida para ser vacinado e havia uma forte discussão sobre o direito de o Estado mandar no corpo dos cidadãos. A mesma questão que voltou à tona recentemente, com vacinação contra a covid-19”, lembra Fidelis da Ponte. “Não foi apenas uma questão de ignorância da população, motivada pelos boatos. Figuras como Ruy Barbosa, um intelectual, fizeram discursos inflamados contra a obrigatoriedade da vacina. É importante entender a novidade que a vacinação representava e os muitos fatores relacionados à revolta”, completa.” (Dandara, 2022)⁹³

A Revolta da Vacina deixou a questão sobre como o estado estava utilizando discurso de saúde e limpeza para realizar limpeza étnica. Tratava-se de uma estratégia que se apresentava como coletiva da urbanidade mas que, ao mesmo tempo, tinha evidentes interesses de higienização racial.

3.4.1 - Quebra-Quebra E Greve Ferroviária De 1909

Em Salvador, em semelhante contexto de transformações urbanas segregadoras e racistas na cidade, em 1909 houve um acidente com um bonde que resultou na morte de uma pessoa. Em resposta espontânea, vários pontos da cidade foram tomados por protestos e ao todo 11 bondes foram queimados. Muitas questões estavam vinculadas àquela revolta, passando desde a eletrificação dos bondes, a má qualidade dos serviços, os aumentos de passagens e as próprias tensões raciais de salvador.

Santos (2022) argumenta que o Quebra Bondes de 1909

“também é possível de ser compreendido por essa chave. A Revista do Brasil (1909) foi o único periódico da época que apresentou os desdobramentos do movimento. Em uma das suas páginas, apresenta uma ilustração e nomeia o motim como “A negrada em ação — Ataque aos bondes da Light”. Em outros momentos, utilizam termos que resumem os insurgentes à “negrada da Bahia”; “vasa negra” (Revista do Brasil, 15/10/1909, 31/10/1909), o que sugere que o Quebra Bondes de 1909 também foi pautado em termos raciais.” (Santos, 2022)

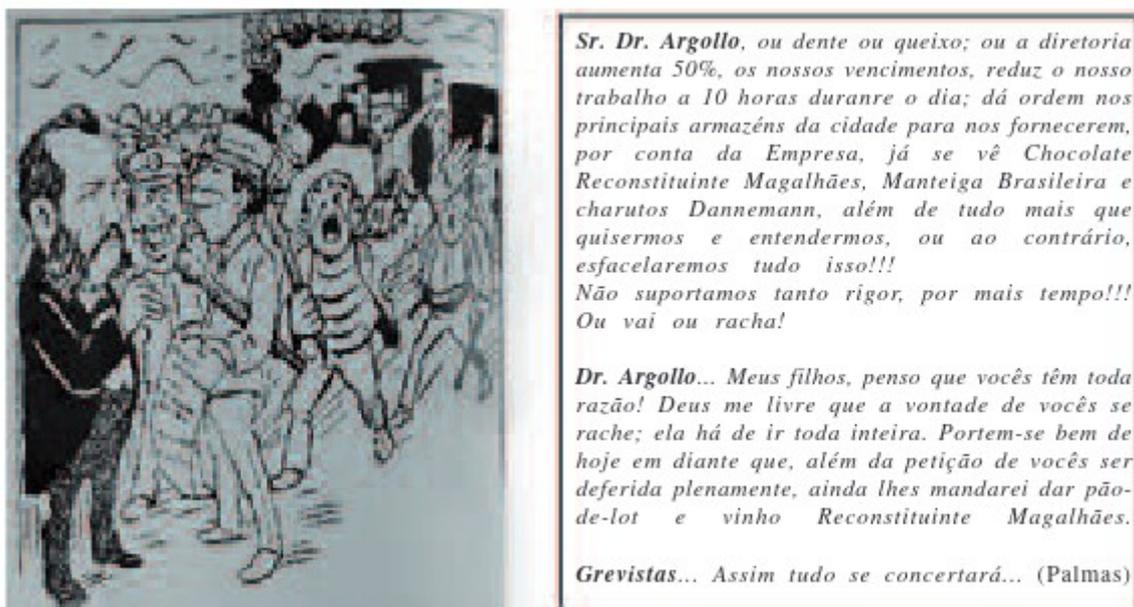
Esta situação não se colocava somente em termos das revoltas urbanas mas também em termos das relações de trabalho. eclodiu na Bahia, no mesmo ano, um conjunto de mobilizações de

⁹³ Cinco dias de fúria: Revolta da Vacina envolveu muito mais do que insatisfação com a vacinação - <https://portal.fiocruz.br/noticia/cinco-dias-de-furia-revolta-da-vacina-envolveu-muito-mais-do-que-insatisfacao-com-vacinacao>

trabalhadores ferroviários extrapolaram os limites regionais, ganhando repercussão nacional. Souza (2023) argumenta que “No último trimestre de 1909, os trabalhadores da única estrada de ferro que ligava Salvador ao interior do estado declararam o início de uma greve que perduraria por um longo tempo.”

Esta greve tinha determinado caráter racial. Por exemplo, em seu boletim dos grevistas, distribuído no dia 13 e publicado no dia 14 de outubro pela imprensa:

“Boletim – Aos honrados e generosos empregados e distintos operários, maquinistas e foguistas da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Alerta! Todos por um e um por todos! Camaradas. O julgo prepotente e indigno da Diretoria da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que tem o nome de Viação Geral da Bahia, quer nos colocar a forma de escravos humilhados (...)”



Fonte: Revista do Brasil. 31/10/1909. BPEB.

Figura 79: Imagens: Greve Ferroviária e Crônica - Fonte: Revista Brasil

Ainda que não haja larga documentação sobre os dados, discute-se a presença da questão racial pós-escravista naquele movimento dada. “A nossa hipótese de que muitos trabalhadores que participaram daquele movimento grevista eram afrodescendentes e que os seus protestos podem informar-nos sobre os encontros e as possíveis fronteiras entre a escravidão e a liberdade.” (SOUZA; 2023)

3.4.2 - Revolta Da Chibata, 1910

Outro episódio do período é A Revolta da Chibata, realizada entre 22 e 27 de novembro de 1910 no Rio de Janeiro. Ela foi realizada por militares de baixa patente, maioria esmagadora afro-brasileiros, que recebiam chibatadas de oficiais navais brancos. A Rebelião se alastrou amplamente sobre as condições de vida e de trabalho nas forças armadas. Ela teve muitos resultados, destacando-se entre eles a reforma militar de 1911, que melhora as condições de vida e trabalho nas forças armadas.



Figura 80: Imagem: Marinheiros da Revolta da Chibata - Autor Desconhecido

A revolta foi liderada por João Cândido Felisberto. Eles enviaram uma carta ao governo, com redação de Francisco Dias Martins, exigindo o fim da “Escravidão” praticada na Marinha. A carta dizia

”Nós, marinheiros, cidadãos brasileiros e republicanos, não podendo mais suportar a escravidão na Marinha Brasileira, a falta de proteção que a Pátria nos dá; e até então não nos chegou; rompemos o negro véu, que nos cobria

aos olhos do patriótico e enganado pelo povo.” (João Cândido, Manifesto da Revolta da Chibata, 1910)

Ou seja, a revolta da chibata é uma luta que reivindica a humanização da população negra nos navios e embarcações. O tratamento desumanizado do negro é, diretamente, oriundo do tráfico escravista criminoso e da prática dos navios negreiros. A revolta da chibata, ocorrida logo após o fim da escravidão, tem justamente seu desenvolvimento vinculado à luta pela quebra dos vínculos e tecnologias coloniais na técnica do Transporte e, por meio disso, constituir humanidade negra na sociedade.

3.5 - Revoltas De Transporte No Período Do Estado Novo: Quebra Bondes, São Bartolomeu, Revolta Dos Bondes E Revolta Das Barcas

Com a cidade já razoavelmente reformada do pós-escravidão e interferida pelo sanitarismo, a configuração da Mobilidade Urbana como mecanismo de segregação e revolta pôde ser apreendida em algumas rebeliões e quebra-quebras ocorridos no Brasil durante a quarta república e o Estado novo. As tensões raciais apareciam a cada revolta durante o mesmo período em que se formulava a ideologia da democracia racial no país. A integração nacional era marcada pelos conflitos disruptivos da mobilidade, onde a participação negra era sempre presente. O quebra-bondes de salvador de 1930, o dia de são bartolomeu de são paulo de 1947, a revolta dos bondes de 1956 do rio de janeiro e a revolta das barcas de 1959 em Niterói demonstram essa questão.

3.5.1 - Salvador: Quebra-Bondes, 1930

Em Salvador, em quatro de outubro de 1930, começa uma revolta urbana popular que só vai acabar no dia seguinte. Circulavam pela cidade, no dia, informações de motins militares iniciados em outras cidades e também a notícia de que a Companhia Ferroviária Este Brasileiro, desejava aumentar em 10% as taxas de sua tarifa. A cidade toda se inquietou até que protestos populares começaram a explodir pela cidade. Negro e Brito (2020) Descrevem assim o início dos protestos.

“No entardecer do dia 4 de outubro de 1930, na capital da Bahia, (...) trabalhadores (em sua maioria negros) e um grupo de estudantes e jornalistas começaram um protesto contra a Linha Circular e Energia Elétrica, empresas estadunidenses que monopolizavam os serviços de transporte, eletricidade e telefone.” (Negro; Brito, 2020)

Santos (2023) avança um pouco sobre o caráter do movimento, afirmando que

“Eles iniciaram um protesto em que acusaram os estadunidenses de estarem empregando a bandeira do Brasil como reposteiro nas imediações do

sanitário das obras que a Circular contratara para o prédio. Os exaltados, após subirem numa escada e arrebatarem a flâmula, conduziram-na em meio a grande alarido pela ladeira da Montanha, a fim de alardear, na praça Rio Branco, o desrespeito ao símbolo pátrio.” (Santos, 2023)

A repressão policial se colocou contra as mobilizações de rua porém elas se rearticulavam em outros pontos da cidade, que ficou tomada por revolta. Em mobilizações distintas relata-se que o povo gritava nas ruas a palavra de ordem “Viva o Brasil e abaixo a Circular, quebra, incendeia, cadê Pedrito, o gato comeu”. O quebra-bondes destruiu dois terços dos bondes da cidade. Segundo o cônsul dos Estados Unidos da América, testemunho ocular do protesto, os manifestantes eram em sua maioria trabalhadores negros.



Desenho 6: Foto Quebra Bondes - Fonte: Getty Images 515143184

Estes protestos amalgamaram uma série de questões presentes na política, cidade e econômica de Salvador e do Brasil. Negro e Brito (2022) Argumentam que

“A revolta foi uma forma de se chocar de frente com a deterioração das condições de trabalho e, portanto, de sobrevivência. A população se constituía de trabalhadores que precisavam de cada dia para sobreviverem. (...) O quebra-quebra foi resposta aos abusos de um cotidiano de descontentamentos. Era grande a insatisfação contra a carestia, o aumento nos preços em 1929 e a má qualidade dos serviços de eletricidade, comunicação e transporte, em grande parte causada pela ausência de

conservação e capacidade do sistema operado pelas companhias Circular e Elétrica.”

Os autores ressaltaram a maneira como o Quebra Bondes foi percebido em termos raciais. O imaginário das elites baianas ficou muito tempo influenciado e marcado pela potência popular e negra desde movimento.

Santos (2023)⁹⁴ dá uma dimensão do contexto de mobilidade que a população negra da cidade vivia.

“Os trabalhadores negros e mestiços escuros residiam em casebres erguidos nas baixadas, que careciam da infraestrutura urbana presente na cidade alta. Os índices de alfabetização eram muito maiores entre os moradores da cidade alta, que em sua maioria eram adeptos do catolicismo romano, ao passo em que na outra zona a população era adepta do candomblé ou do catolicismo sincrético. Essa dualidade é sugerida no cartão postal a seguir, que mostra dois planos da cidade, uma parte alta, com casarões, e uma parte baixa, com casebres. O primeiro plano, onde estão as casinhas, é dominado no postal “uma rua do bairro negro”. Não existia moradia suficiente na capital, sendo parte importante dos trabalhadores obrigados a se mudar para os barracões dos subúrbios. Havia pressão para que a Circular construísse linhas de bondes para atender à população suburbana, embora entre 1926 e 1930 fossem contempladas apenas os subúrbios da Federação, Cabula e Liberdade. O crescimento demográfico, que em parte era a causa do déficit habitacional, gerava sobrecarga no Transporte Público. Constituía-se longas filas diante dos ascensores públicos, ao passo em que nos bondes os passageiros tinham que se transportar em pé ou mesmo dependurados nos estribos.” (Santos, 2023)

3.5.2 - São Paulo: “Dia De São Bartolomeu”, 1947

Em agosto de 1947, após aumento de 30 centavos na passagem de ônibus, houve revolta espontânea em diversos pontos da cidade de São Paulo. A população incendiou 16 ônibus, cinco bondes, dois carros da Prefeitura e ainda depredou outros 347 veículos da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTCC). Aquela manifestação ficou conhecida como “Dia de São Bartolomeu e o carnaval sem fim”. Duarte (2005) descreve factualmente a situação:

94 *Quebra-Bondes: protestos negros em Salvador durante a Revolução de 30* Disponível em <https://www.geledes.org.br/quebra-bondes-protestos-negros-em-salvador-durante-a-revolucao-de-30/>

“Até as 11 horas da manhã a cidade se mantinha calma. “Os veículos da CMTC começaram a trafegar cobrando as novas tarifas, notando-se dentro dos mesmos uma ou outra reclamação proferida muitas vezes em ar de troça e crítica”. É difícil precisar, mas os incidentes “que abalaram fundamente a vida da cidade, alterando-lhe por completo o aspecto de todo dia irromperam”, possivelmente, no Largo São Francisco Populares armados de paus e pedras começaram a depredar e incendiar os ônibus e os bondes estacionados nas ruas próximas. “Sendo certo que em pouco tempo o movimento se espalhou pela cidade inteira”. Dispersados no Largo São Francisco, um grupo desceu para a avenida Brigadeiro Luiz Antônio e outro seguiu para a Praça João Mendes, incendiando e destruindo os ônibus e bondes que encontravam pelo caminho. Na frente do Palácio da Justiça, vários bondes foram atacados, apedrejados, tombados e incendiados. Agravando a situação, os bombeiros não puderam apagar os focos de incêndio porque eram ameaçados de linchamento pela população. As depredações e os ataques seguiram em direção ao bairro da Liberdade, e todos os ônibus e bondes que se encontravam pelo caminho foram incendiados e destruídos.” (Duarte, 2005)



Desenho 7: Imagem: Revolta dos passageiros em São Paulo, 1947 - German Lorca

As manifestações de caráter popular ocorreram em regiões negras da cidade, o que demonstra o caráter racial e periférico daquela mobilização.

Segundo informações do jornal O Estado de S. Paulo, as depredações e os ataques da população se espalharam por outros bairros da cidade, pois mencionam-se ocorrências de ataques sistemáticos no terminal de bondes de Vila Mariana, Penha, Brás e Santo Amaro.

A revolta assumiu grandes proporções na cidade de São Paulo. Seu espraiamento, amplitude e impacto na cidade são marcantes.



Desenho 8: Imagem: Jornal Notícia a Revolta de São Bartolomeu - “O Estado de São Paulo” de 2 de Agosto de 1947

“No dia 2, a CMTC informou que dos seus 600 ônibus, 16 haviam sido completamente incendiados e destruídos; 78 haviam sido danificados de tal modo que sua recuperação levaria algumas semanas. Com os bondes a situação foi bem pior: dos 550 bondes, 242 foram depredados, 29 reboques danificados, 5 bondes completamente queimados. No total, foram 370 coletivos destruídos. O balanço final do quebra-quebra apontava que apenas 380 ônibus e 200 bondes teriam condições de operar. Excepcionalmente, caminhões particulares de aluguel, que já trafegavam regularmente pelos bairros periféricos, tiveram permissão para chegar até o centro da cidade. (...) A manifestação segue em vários pontos da cidade e, ao fim da tarde, uma multidão se junta e tenta invadir a sede da Prefeitura Municipal, que só não é depredada e incendiada porque a turba é impedida pela contenção da cavalaria e infantaria da Força Pública. O saldo da revolta, além de inúmeros feridos e 350 detidos, é de 15 ônibus e 15 bondes completamente destruídos, 30 ônibus e 150 bondes irreversivelmente danificados e 100 ônibus e 400 bondes parcialmente danificados (cf. MOISÉS, 1981). Cerca de um terço da frota de Transporte Público da maior cidade da América do Sul foi destruída em apenas 4 horas de revolta popular. O dano é tão grande 122que apenas 7 anos depois a cidade consegue equiparar sua frota pública ao nível de 1947.” Duarte (2005)

A cidade de São Paulo, à época, passava por um processo de periferação e segregação urbana com espraiamento e constituição de vazios urbanos. A população negra estava sendo jogada para os bairros periféricos cada vez mais distantes do centro, tornando-se mais dependente ainda da Mobilidade Urbana.

“De todos os complexos problemas urbanos na cidade de São Paulo no pós-guerra, possivelmente o mais agudo era o dos Transportes coletivos. Nenhum bairro e nenhuma vila estavam livres dos transtornos causados pela ausência ou pela precariedade dos serviços de transporte. Inúmeros foram os memoriais, abaixo-assinados e cartas dirigidas aos poderes públicos municipal, estadual e federal, mas o problema apenas se agravava. A deficiência nos serviços como pavimentação, coleta de lixo, correios, hospitais, creches e telefones públicos, passando pela moradia, estavam diretamente relacionados à ineficiência dos Transportes públicos. A especulação imobiliária havia reservado as áreas mais próximas ao centro da cidade para uma valorização futura. Assim, loteavam-se áreas cada vez mais distantes, que cresciam sem qualquer planejamento e sem nenhuma infraestrutura. O estabelecimento de linhas regulares de ônibus e bondes para os bairros periféricos estava diretamente subordinado à questão da pavimentação e da instalação de condições mínimas para a circulação dos coletivos, ou da eletrificação para a chegada dos bondes. Grande parte das novas ruas era aberta pelos próprios moradores e, portanto, não reconhecida oficialmente, impedindo o acesso da população aos serviços públicos. A cidade real era construída muito mais rapidamente do que a cidade legal era capaz de absorver.” Duarte (2005)

Uma curiosidade da Revolta de São Bartolomeu é que uma de suas consequências foi que ela resultou em uma mudança no poder. O prefeito Cristiano Stockler das Neves se desgastou muito com as forças do poder e também setores populares, em função do quebra-quebra. Dizem inclusive que a CMTCC passou a receber o apelido jocoso de “Cobre Mais Trinta Centavos”. A partir disso, no dia 28 de agosto de 1947, decidiram pela substituição de Cristiano pelo jurista Paulo Lauro, primeiro negro a exercer o cargo de prefeito de São Paulo.

3.5.3 - Rio De Janeiro: Revolta Dos Bondes, 1956

Após aumento de 100% do preço dos bondes da cidade, a União Nacional dos Estudantes chamou um ciclo de mobilizações na cidade. Dezenas de piquetes foram feitos nas trilhas para

impedir a passagem dos veículos. Após negociação com o presidente Juscelino Kubitschek, a passagem reduziu pela metade.⁹⁵

Na época, o bonde era um meio usado por grande parte da população pra se locomover por ser uma opção boa e barata. O aumento naquele tamanho implicava em consequências para boa parte da população que se locomovia pela cidade.

A União Nacional dos Estudantes mobilizou, inicialmente, universitários e secundaristas para reagir. No dia 29 de junho, quando foi anunciado o aumento da tarifa, este grupo espalhou nas conduções, lotadas, que haveria mobilização no dia seguinte. Vários pontos da cidade foram paralisados de forma estratégica. Estudantes colocaram um piano sobre os trilhos na esquina das avenidas Passos e Presidente Vargas, os estudantes colocaram um piano sobre os trilhos e dançaram ai som de paródias e musicas populares. Em outro local, Largo do Maranhão, uma mesa de xadrez foi colocada para impedir os bondes; no largo São Francisco aconteceu um torneio de pingue-pongue. Enquanto isso uma charanga circulava pelos diferentes pontos de bloqueio na cidade.

“Após as 18h, o número de manifestantes aumentou. E a repressão também. Tropas da Polícia Militar foram enviadas para restabelecer a ordem na base de cassetetes. O confronto foi tão intenso, que o presidente Juscelino Kubitschek voltou às pressas de Belo Horizonte para acalmar os ânimos. No dia seguinte, enquanto os protestos se alastravam por outras capitais do país, JK recebeu líderes estudantis no Palácio do Catete. Após negociação, o aumento da passagem caiu pela metade.”⁹⁶ (Rio Memórias)

95 Aumento de passagem dos bondes provocou revolta popular no Rio em 1956 – Disponível em: <http://antp.org.br/noticias/clippings/aumento-de-passagem-dos-bondes-provocou-revolta-popular-no-rio-em-1956.html> /

96 Revolta do Bonde. Disponível em <https://riomemorias.com.br/memoria/revolta-do-bonde/>



Figura 81: Estudantes protestam contra o aumento da tarifa dos bondes – 1956 – Fotografia não identificada. Fundo Correio da Manhã/Arquivo Nacional

3.5.4 - Niterói: Revolta Das Barcas, 1959

As barcas transportavam ao Rio de Janeiro aproximadamente metade da população de Niterói. Uma greve dos marítimos paralisou os serviços, que foram assumidos provisoriamente pelo exército. O serviço piorou muito, reduziu-se e um caso de repressão policial a usuários explodiu a revolta. Além de centenas de mortos e feridos, a revolta resultou no depredamento das barcas, do patrimônio da família dos empresários de transporte, das ruas e da infraestrutura urbana.

Após o início do motim, a estação foi incendiada e a multidão saiu pelas ruas, dirigindo-se para as casas da família dos proprietários da empresa e deixando um rastro de violência e destruição na cidade. O fato transformou o quadro do Transporte Público em Niterói, levando a estatização do serviço de Transporte marítimo e ao fim do Transporte de bondes na cidade. A imprensa registrou fartamente os acontecimentos⁹⁷.

97 Niterói: Motim urbano e revolta popular: o quebra-quebra das barcas, 1959 Disponível em <http://www.labhoi.uff.br/niteroi-motim-urbano-e-revolta-popular-o-quebra-quebra-das-barcas-1959>



Figura 82: Imagem: Revolta das Barcas - Fonte Acervo O Globo

Estas revoltas são começos dos sinais do processo de periferização negra nas cidades. Igualmente, prenunciavam um tipo de mobilidade na cidade que viria a ser o principal local de moradia dali pra frente. A cidade como maioria da população brasileira se constituiu, todavia, em um ambiente de repressão militar autoritária.

3.5.4.1 Excerto - Ações Internacionais

O Movimento Negro no Brasil passa a discutir suas relações com as mobilizações negras em outros lugares do mundo. Neste sentido, algumas lutas passam a ter influencia definitiva sobre lutadores antirracistas do Brasil. Como maiores exemplos as mobilizações de boicote aos ônibus nos EUA e a luta contra a lei dopasse na África do Sul.

EUA: Rosa Parks, 1955 - Montgomery, Alabama, Estados Unidos, 1955: Rosa Parks se negou a ceder seu assento a um branco e desencadeou ampla mobilização contra as leis racistas do Transporte norte-americano, pelos direitos humanos e contra a discriminação racial.

“As pessoas sempre dizem que eu não desisti do meu lugar porque estava cansada, mas isso não é verdade. Não, o meu único cansaço era estar cansada de ceder.” (Parks)

África do Sul: CNA - Mandela, 1960 - O Congresso Pan-Africano, organização de Nelson Mandela, participou de um ciclo de mobilizações contra o Apartheid Sul-Africano e sua Lei do Passe, que determinava por onde negros deveriam andar na cidade. A repressão foi brutal: a polícia sul-africana reagiu ao protesto com rajadas de metralhadora. 69 pessoas morreram e 186 ficaram feridas.

"Nos outros países africanos, vi brancos e negros se misturando de forma pacífica e alegre em hotéis e cinemas, usando o mesmo Transporte Público e morando nos mesmos bairros. Voltei para casa para relatar essas experiências aos meus colegas. Cumpri meu dever com o povo e com a África do Sul. Tenho certeza de que o futuro mostrará que sou inocente e que os criminosos que deveriam estar neste tribunal são os homens do governo." Mandela (entrevista em 1962)

3.6 - Revoltas Contra A Condições Dos Transportes Entre 1977 E 1981

Na década de 1970 toda movimentação política na sociedade estava pautada pelos anos mais violentos do regime militar. Isso não impediu, porém, que um ciclo de revoltas urbanas contra as condições do Transporte Coletivo explodisse em dezenas de cidades brasileiras. Estas revoltas, que articulavam em parte lutas operárias com lutas de bairros, eram mobilizações contra aumentos de tarifas, contra as más condições do Transporte Coletivo e revelavam uma tensão crescente em relação ao desenho citadino e Mobilidade Urbana. Veloso (2017) descreve o início dessas mobilizações a partir de algumas cidades

“em outubro de 1974, o enguiço e a consequente paralisação de uma composição entre as estações Augusto Vasconcelos e Santíssimo (Baixada Fluminense), no horário de maior movimento na Central do Brasil, levou cerca de 3 mil passageiros, “irritados com os constantes atrasos dos trens”, a atear fogo a três vagões e a apedrejarem outros 12 (...) Simultaneamente, no mesmo dia [16 de outubro de 1974], em Brasília, parte da população das cidades-satélite depredava 40 ônibus. Reagia, assim, contra a introdução de um sistema hierarquizado de Transporte de ônibus e aumento de tarifas. (...) no dia seguinte, as autoridades locais decidem abolir o Decreto 2729, que aumentara o preço das passagens, e estabelecem o sistema de ônibus e a tarifa antiga única para as cidades-satélite.” (VELOSO, 2017)

A partir de 1974 este contexto de grandes mobilizações vinculadas ao Transporte Público toma conta do país. Veloso relata que depredações do Transportes se tornam uma constante na vida política nacional. Ele realiza um levantamento dos principais atos ocorridos entre 1975 e 1981. São sistematizados trinta e quatro mobilizações expressivas das quais onze se destacam por terem atingido enormes proporções.

“A característica fundamental de todos eles, entretanto, é sua enorme repercussão em todas as esferas de poder da sociedade – da midiática à governamental. Nesse sentido, os quebra-quebras da década de 1970 são ocorridos impossíveis de serem ignorados ou censurados pelo governo federal. Em outras palavras, os governantes são obrigados a dar uma resposta.” (Veloso, 2017)

Estes quebra-quebras não tem interlocução ou direcionamento de uma organização específica. O caráter altamente popular destas mobilizações é lido, em alguma dimensão, como uma parte da constituição do clima político para enfraquecimento da repressão da ditadura e abertura política que se desenvolvem na década seguinte. Por outro lado, é possível entender estas revoltas como parte da expressão negra que estava sendo favelizada e periferizada neste período.

A mobilização inominada e sem rosto, de maioria negra, influenciou a composição do Transporte mas, em outra dimensão, a composição da sociedade. É na esteira deste ciclo de protestos, porém não objetivamente em função deles, que uma série de medidas de compensação e reorganização do Transporte acontecem no período. Por exemplo, o vale-transporte é aprovado em 1985 como mecanismo de aceleração produtiva (conforme analisado no capítulo anterior). É uma resposta dialogada aos setores com representação formal envolvidos nas lutas e alguma composição com o movimento sindical. Não há, porém políticas de contenção desta revolta envolvendo os setores informais e das favelas, em um processo de segregação e invisibilidade da população negra.

Neste sentido vale dar uma atenção mais detalhada à composição do quebra-quebra de Salvador de 1981.

3.6.1 - Quebra Quebra De Salvador, 1981

Em um período de aumento da carestia, acirramento da periferização e aumento dos conflitos sociais, movimentos sociais ganharam espaço em todo o país. Em Salvador não foi diferente: diferentes movimentos sociais locais, de bairro se organizavam para mobilizações por direitos. Os problemas do período eram principalmente de desemprego, miséria, informalidade, moradia, segurança e baixos salários. Muitas categorias de trabalhadores realizaram greves nesta época.

Esse contexto foi determinante para que explodisse, em Salvador, uma rebelião popular após um anúncio de mais um aumento abusivo da tarifa do Transporte Coletivo. O aumento foi anunciado após um ciclo de greve de trabalhadores do transporte.

Ferreira (2008) argumenta que a Rebelião popular ocorreu com a reação massiva da população que "após o anúncio de mais um aumento abusivo na

tarifa do Transporte Coletivo e a ausência canais de discussões, saiu às ruas mostrando sua fúria apedrejando os ônibus. Dessa forma, o quebra-quebra não pode ser caracterizado como um espasmo sem sentido ou simplesmente motivado pelo aumento e sim por um conjunto de fatores." (Ferreira, 2008)

Manifestantes foram ao centro da cidade para protestar. A mobilização se radicalizou e o saldo foi de trezentos e quarenta e três coletivos depredados e dez incendiados. Esta manifestação, apesar de seu caráter de espontaneidade, contava com um conjunto de organizações sociais envolvidas.

"Quanto aos sujeitos dessa história, concluímos que existiram três grupos. O primeiro reunia os movimentos organizados – MCC, algumas associações de bairros, o movimento estudantil (universitário e secundarista) e os partidos de oposição (PMDB, PP, PDT e PT). O segundo que podemos chamar de movimentos espontâneos e isso não quer dizer falta de organização e irracionalidade. Esses eram formados por estudantes, trabalhadores, desempregados, moradores de bairros, como pudemos identificar no sentido de conhecer os rostos da multidão." (Ferreira, 2008)

A combinação entre diferentes setores da cidade realizava uma composição ampla da mobilização em Salvador.



Figura 83: Imagem: Ônibus Quebrado.

Fonte: Arquivo Público da Bahia

3.6.2 - Movimentos Reivindicativos Do Transporte Coletivo (São Paulo, 1979 - 1982)

Outro processo relevante neste período, que antecipa características das lutas posteriores, é a constituição dos chamados Movimentos Reivindicativos do Transporte Coletivo (MRTC), com especial destaque ao Movimento “Chega de Enrolação: Queremos Condução” em São Paulo. Affonso (1987) realiza uma ampla leitura acerca da constituição destes movimentos, enfatizando suas formas de organização, relação com agentes políticos da época, métodos de ação e mobilização, e consequências destas formas organizativas.

Como explica o autor, a organização deste movimento acontece a partir de quando

“Fertiliza-se e amadurece uma nova força social na crença de que o saber é social e não privado e que o povo pobre, que vive nas periferias das cidades o seu cotidiano opressor não é imbecil, não ignora seus problemas porque desconhece as propagadas tecnologias que se mostram como solucionadoras dos conflitos e aspirações sociais. Essa força não nasceu da genialidade de nenhum intelectual e muito menos de um brilhante tecnocrata, mas sim sim de um marcante e indiscutível movimento social que foi aflorando nos anos 70, questionando as soluções e promessas tecnocráticas do ‘milagre brasileiro’.” (Affonso, 1987)

O autor informa sobre como vizinhos se juntaram a militantes do movimento operário em organizações vinculadas à igreja, contra a carestia e de movimentos populares para discutir os preços, a falta de veículos, a má qualidade e as interdições equivocadas do governo sobre o Transporte Coletivo. Narra as tentativas de repressão e cooptação por parte do governo, as relações com os partidos políticos formais e ilegais. Além disso trata de como estes movimentos lidavam com uma constituição política e técnica da mobilidade realizada de forma tecnocrática e voltada aos interesses privados.

Detalha-se as formas de ação do movimento: desde abaixo assinados, pesquisas de opinião sobre a o Transporte Coletivo, assembleias do ônibus, manifestações, ações diretas. As formas de realização destas lutas tem consequências efetivas para os governos, que enfim veem uma mudança na correlação de forças e experimentam conselhos municipais de Transporte que possam mediar os conflitos.

Enfim, um grande saldo destes movimentos é a constituição de mecanismos permanentes de participação popular no Transporte Coletivo, rompendo uma amarra tecnocrática característica do período.

“A questão de uma administração popular é portanto de uma relação permanente, nem sempre harmônica entre o poder público e os MRTC. Essa administração necessita de objetivos e de uma prática de conteúdos eminentemente sociais. E para resistir à pressão dos setores econômicos, ela precisa fazer sua administração com a participação direta dos seus trabalhadores e dos movimentos populares e da câmara municipal, empunhando também a políticas no plano nacional.” (Affonso, 1987)

É relevante notar a participação de mulheres negras na direção destes processos de organizativos. Elas foram parte determinante das lideranças de movimentos de bairro, de lutas contra a carestia, de reivindicações sobre o Transporte Coletivo em diferentes momentos da história.

3.7 - O Movimento Estudantil E A Luta Contra Por Passe Estudantil E Aumentos De Tarifas

Na esteira dos processos do movimento operário estudantes organizam campanhas pela ampliação da meia passagem e conquista do passe livre estudantil. São mobilizações com conquistas efetivas e que tem impacto/efeito em diferentes movimentos da cidade. A luta pelo Transporte de estudantes, ressaltando uma dimensão econômica, coloca a realidade de estudantes negros/as e periféricos em processo de inserção na educação formal.

3.7.1 - São Luís: Greve Da Meia Passagem, 1979



Desenho 9: Estudantes em greve pela meia passagem - Foto: O Imparcial, 15/09/79

Em São Luiz do Maranhão estudantes realizaram, entre 14 e 22 de setembro de 1979, a Greve da Meia Passagem. Conforme o próprio nome diz, a principal pauta da mobilização era a

garantia de que estuantes pagassem a metade do valor da passagem no Transporte Coletivo da cidade. A Greve foi composta por passeatas, assembleias, atos públicos (que mobilizaram quinze mil pessoas) e muita repressão. Após muita violência policial, detenções e posterior negociação, a greve foi encerrada de forma vitoriosa com a sanção da lei da meia passagem dia 28/09/79. A medida entrou em vigor dia 01 de outubro do mesmo ano.

Porém há todo um contexto urbano para a deflagração desta mobilização. O estopim para o começo do movimento, por exemplo, foi o terceiro aumento de passagem em um mesmo ano pelo prefeito Márcio Fleury. A cidade de São Luiz do Maranhão passava por um conjunto de transformações no setor de Transportes , com a transição do sistema de bondes para o sistema de ônibus como principal meio de Transporte Coletivo. Esta transição aconteceu juntamente a um processo de reformas urbanas, constituição de bairros afastados do centro, favelizações e também a recente movimentação cultural na cidade em função do contato e fluxo com a cultura jamaicana. Para além disso, havia um contexto nacional de crise econômica, aumento da inflação vinculada ao choque do petróleo de 1979. Havia crescentes mobilizações em outras cidades e um clima favorável a manifestações populares.

Apesar do movimento estudantil ter realizado a mobilização, ela teve grande apoio de outros setores da população. As mobilizações tiveram participação de outros setores populares, apesar de que não tenham sido inseridos definitivamente na pauta. Santos Filho (2024) explica que

"a greve não foi apenas um movimento de estudantes em busca da meia passagem, ele também foi produto das transformações ocorridas ao longo de 1966 a 1979 na capital maranhense. Esse movimento catalisou as insatisfações da capital maranhense de então". E também que "A greve foi uma junção de vários aspectos, dentre eles estavam a substituição do bonde por ônibus. E também aspectos políticos, social, econômica e ambiental de São Luís do Maranhão, tudo isso, juntos contribuíram para a eclosão da greve." (Santos Filho, 2024)

A participação negra nestes eventos está presente tanto no movimento de estudantes, que continha presença negra especialmente em seu setor secundarista como, principalmente, na adesão de usuários/as dos Transportes das periferias.

3.7.2 - Belém, Luta Pela Meia Passagem (Década De 1980)

O movimento estudantil de Belém fez uma ampla luta pela meia passagem, especialmente na década de 1980, que resultou em sua conquista na constituição do Pará, promulgada no dia 05 de outubro de 1989. em seu Artigo 284⁹⁸.

Milhares de estudantes fizeram diversas formas de manifestação, assembleias e mobilizações pela conquista deste direito, enfrentando duras repressões e intimidações de outros setores da sociedade. As manifestações tiveram ônibus incendiados, vidros quebrados, rotas desviadas e muitas pessoas feridas.

Hildete Braz da Silva Costa (2005), resgata esse processo de luta em seu trabalho "História oral da meia passagem, a experiência dos militantes estudantis da UFPA – 1975/2005". A autora conta, em parte, sua própria história de militante e também busca relatos de diversas participantes do processo, que envolveu diferentes gerações de militantes estudantis. Tratando da reorganização do movimento estudantil no período da ditadura, as principais bandeiras levantadas – construção do restaurante universitário, meia passagem, melhoria do Transporte Coletivo e eleições diretas para todas instancias de poder – e o vínculo destas lutas com a redemocratização do país, a autora apresenta como "o movimento se articula com entidades ligadas à igreja progressista, associações de bairros, centros comunitários, comunidades de base, entidades de defesa dos direitos humanos e associações de trabalhadores".



Desenho 10: José Heder Benatti, liderança estudantil, tenta conter a violência dos PMs. Estudantes se mobilizam na luta pela meia passagem pulando a roleta dos ônibus durante vários protestos pela cidade e são reprimidos pela polícia militar. Belém, Pará, Brasil. Foto Paulo Santos – 1984

98 “Art. 284. É assegurado aos estudantes de qualquer nível o benefício da tarifa reduzida à metade, nos Transportes urbanos e nos Transportes intermunicipais, terrestres ou aquaviários, na forma da lei.” <https://www.sistemas.pa.gov.br/sisleis/legislacao/228>

3.7.3 - Brasília – Movimento Por 1/3 Da Passagem – 1988 – 1989

Quando Brasília foi criada, em 1960, ela já trouxe a meia passagem estudantil desde o começo. Isso foi fruto das lutas realizadas no passado, no Rio de Janeiro (antiga capital).

O ano de 1988, época da abertura política, foi de intensas lutas estudantis no país todo. Estava em curso a retomada dos grêmios como entidades de luta (e não como centros cívicos ligados à direção da escola). Também haviam pautas políticas nacionais, como a do voto aos 16 anos. As lutas pela reabertura política do país e contra a recessão econômica do período. Havia a nostalgia dos 20 anos das revoltas de 1968 (Gurgel, 2002).

No Distrito Federal havia um amplo enfrentamento vinculado ao Transporte Coletivo. A cidade era - e é - violentamente segregada (Paviani, 1992; Campos 1988). Havia escolas públicas no Plano Piloto que atraíam muitos estudantes das cidades satélites. Os ônibus eram muito precários e caros (Vasconcelos, 2021).

Especialmente em 1988, fruto do fracasso do plano cruzado do Sarney, a inflação atacou violentamente o país. Neste ano houve aumento de passagem em todos os meses do ano. A cada aumento, estudantes faziam mobilização contra o aumento das tarifas, com muita repressão e violência.

Simultaneamente a esse processo de lutas havia uma cultura marginal de juventude chamada "Movimento do Calote". Na época os ônibus do DF tinham a catraca atrás. A tática do Calote era basicamente quando um grupo se juntava e entrava no ônibus sem passar a roleta, esperando alguma parada próxima para pular do ônibus sem pagar tarifa. Muitos estudantes economizavam muito com essa tática e, assim, usavam a meia passagem como moeda para comprar outras coisas, a maioria das vezes lanche.

Nesta época, o movimento estudantil local lançou a bandeira do passe estudantil reduzido a 1/3 da passagem paga pelos estudantes. As manifestações ocorriam principalmente na praça do relógio em Taguatinga e na rodoviária do plano piloto. Tudo era articulado pelos grêmios estudantis locais, que se reuniam e definiam os locais de ação. Esta luta foi vitoriosa, pois em 1989 a medida foi conquistada com o decreto 11.701/89 artigo 4⁹⁹

O Distrito Federal é um conjunto urbano com grande presença negra em suas áreas periféricas (Santarém, 2014). A luta por redução da passagem para estudantes, especialmente aqueles sediados e moradores das chamadas cidades satélites, é uma pauta com evidente impacto na

99 "Art. 4º - Os preços de passagem com desconto, previstos no artigo 1 B deste Decreto, referem-se ao abatimento concedido ao estudante matriculado em escolas de 1º e 2º graus, supletivo, médio, superior, curso pré-universitário, técnico e de alfabetização e aos membros da Associação dos Ex-combatentes que residem no Distrito Federal." Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/12953/0f08e946-7ed1-3277-812f-5872921ea8ad/arg/0/565fc9c0.pdf> (página 8)

mobilidade estudantes negros. A presença de militantes negros no movimento popular e estudantil deste período estava presente tanto nas mobilizações formais do movimento estudantil como também na prática do Movimento do Calote.

3.8 - Participação Popular, Irrupções E Quebra-quebras Na Abertura Política

Ao fim dos anos 80, com o processo de abertura política em curso e o vale-transporte para os trabalhadores formalizados, as rebeliões contra aumentos de tarifas terão como protagonistas novamente movimentos populares sem organização formal e alguma proeminência de movimentos estudantis. Neste período as organizações eclesiais de base passam a pautar o Transporte Coletivo em seus discursos e surgem organizações que trabalham campanhas organizadas em relação ao tema. Forjam-se assim as rebeliões de usuários de Transporte e as associações de usuários como ferramentas de diálogo.

3.8.1 - Participação Popular No Transporte Coletivo De Curitiba (década De 1980)

O Transporte Coletivo de Curitiba, que caminha sob o rótulo de melhor Transporte Coletivo do país, tinha uma péssima formatação, capacidade dos veículos e acessibilidade nos anos 1970. Lafaiete Neves (2006) relata, em seu livro “Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba” como a partir de manifestações, organização popular, elaboração de pautas, campanhas e pressão pública, usuários e usuárias de Transporte constituíram um polo que modificou a conjuntura do Transporte Coletivo local. Além de compor o conselho municipal de mobilidade, o movimento popular pautou a política local e é o responsável historicamente apagado das modificações da mobilidade curitibana. Muitos assessores, técnicos e agentes públicos locais desenvolveram carreiras políticas em torno de técnicas que constituíram um diálogo com o movimento popular local. Ele, avaliando o balanço do movimento, argumenta que

“A análise das reivindicações, organização e mobilização do movimento popular em relação ao Transporte Coletivo e às medidas adotadas pelas administrações de Maurício Fruet e Roberto Requião para o controle das empresas de transporte mostra as contribuições do movimento popular nas mudanças da política de Transporte Coletivo de Curitiba, como o reconhecimento pela PMC das irregularidades cometidas pelas empresas; a criação da Comissão de Verificação de Custos Tarifários; a anulação dos contratos de concessão de exploração dos Transportes coletivos, através do Decreto Municipal nº 44, de 31/01/87, do prefeito Roberto Requião, após o parecer do jurista Geraldo Ataliba; a edição do Decreto Municipal nº 45, que

instituiu um regulamento do Transporte Coletivo com gerenciamento público, fundo da frota pública, receita pública e pagamento por quilômetro rodado; o avanço do poder público no controle do sistema de Transporte Coletivo em relação ao que existia antes, quando os empresários tinham domínio absoluto sobre a política de transporte; a continuação da influência dos empresários do Transporte Coletivo no poder público, como ficou evidenciado nas denúncias de corrupção de vereadores nas campanhas eleitorais; a superação da fase de conflitos entre os empresários e o poder público municipal; a participação popular no Conselho Municipal de Transporte e no Conselho Administrativo da Urbs que, mesmo em minoria, significou uma vitória importante do movimento popular no processo de efetivação de direitos, conquista da cidadania e construção da democracia; a ampliação da prática e da visão política do movimento popular, através da articulação das associações de bairro com as demais entidades da sociedade civil, que possibilitaram o fortalecimento e os avanços nas lutas sociais urbanas em Curitiba, assim como sua qualificação para enfrentar novos embates.” (Neves, 2006)

3.8.2 - Rio De Janeiro: Quebra Quebra, 1987



Desenho 11: Imagem: Quebra-quebra no RJ - Fonte: O Globo

A população do Rio de Janeiro foi surpreendida com aumento de 49% no preço das passagens de Transporte Coletivo. Os cariocas já gastavam em média 30% de sua renda com tarifas. Manifestantes incendiaram sessenta ônibus, quebraram vidraças e carrocerias de outros cem. Mais de 50 pessoas ficaram feridas. Diante da intensidade dos protestos, a justiça revogou o aumento.¹⁰⁰

3.8.3.1 - Excerto Manaus: Quebra Quebra, 1988

Esse caso não é propriamente uma revolta ampla, mas um caso específico de um bairro periférico de Manaus (AM). A população, revoltada com as más condições do transporte, revoltou-se em manifestação. Paralisaram ônibus, jogaram alguns pelas barrancas e incendiaram outros. O objetivo era chamar a atenção da sociedade para as más condições do transporte. Tiveram sucesso.



Desenho 12: Imagem: Quebra-quebra em Manaus - Fonte: Manaus TV

100 Violência e incêndios no protesto contra o aumento das tarifas de ônibus <https://blogs.oglobo.globo.com/blog-do-acervo/post/paralisacao-de-trens-tumultuou-central-do-brasil-ha-30-anos-problemas-no-sistema-persistem-ate- hoje.html> | Passagem aumenta e o Rio se revolta <http://memorialdademocracia.com.br/card/passagem-aumenta-e-o-rio-se-revolta>



Desenho 13: Imagem: Ônibus virando (Manaus TV)

3.9 - Ciclo De Aumentos De Tarifas E Revoltas De Juventude No Transporte - O Movimento Passe Livre De 2003 A 2013.

No processo de transição da ditadura para a democracia, uma movimentação relevante da sociedade brasileira se inicia no movimento estudantil, em luta contra aumentos de passagens e por melhoria da circulação de estudantes. Esta luta está compreendida fundamentalmente nas lutas por melhorias na meia passagem estudantil que se desenvolvem na campanha do passe livre estudantil. Isso acontece principalmente no final dos anos 80 e início dos anos 90. Durante a década de 90, desenvolvido por algumas juventudes partidárias, a bandeira do passe livre estudantil se nacionaliza. Essas organizações entenderam que poderiam mobilizar estudantes de escolas públicas, em sua maioria estudantes negros/as, que naquele momento estavam se inserindo no processo educacional, a partir das suas condições de chegada à escola. Assim sendo, a campanha pelo Passe Livre Estudantil pouco a pouco foi desenvolvendo estratégias de luta que pudessem articular e vincular estudantes (Veloso, 2017).

Os anos 90 são marcados também por um amplo processo de privatização da gestão do Transporte Coletivo. Com o fim da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e com a ampliação de linhas para em várias cidades, a gestão do Transporte Coletivo passa a ser fundamentalmente, principalmente, de empresas privadas financiadas pela tarifa. Os aumentos de tarifa passam a ser muito recorrentes neste período, de forma que superam gravemente os valores da inflação na época. Igualmente, esse processo generalizado de aumento de tarifas, resulta, por sua vez, em revoltas contra os aumentos das passagens. Um novo ciclo se monta (Veloso, 2017; Lima, 2015).

3.9.1 - Salvador: Revolta Do Buzu, 2003

A primeira revolta deste ciclo acontece em 2003, e se torna um grande marco que influenciará uma série de novas manifestações. A chamada Revolta do Buzu, ocorrida em Salvador, começa após um aumento de 30 centavos na passagem. Estudantes se mobilizam contra esse aumento da tarifa e passam a fazer bloqueios e mobilizações em várias partes da cidade. Tanto o cenário político local quanto a mídia se voltam para estes estudantes, que exigem o cancelamento do aumento de tarifas. A Revolta do Buzu dura três semanas (Nascimento, 2008). A maioria dos estudantes que estava nas ruas era estudantes negros. A Revolta do Buzu está diretamente relacionada tanto ao movimento estudantil dos anos 80 e 90 quanto às revoltas e rebeliões por Transporte que vão se iniciar nos anos 2000. Nesse sentido, a dimensão racial presente nas duas movimentações é um elemento central. Estudantes negros protagonizam, como realizadores, este conjunto de revoltas. ¹⁰¹



Desenho 14: Imagem: Estudantes bloqueiam rua em Salvador. Fonte: Marcelo de Troi

Apesar de as tarifas não terem sido revogadas, esta mobilização chama a atenção em todo o país por suas características, forma de organização e expressão pública. A partir da Revolta do Buzú, pode-se observar nos anos seguintes manifestações em todo o país, mais ou menos organizadas, contra aumentos de tarifa e pelo passe livre estudantil. Os impactos daquela mobilização influenciaram diretamente a criação de organizações para lutar por Transporte Coletivo. Por exemplo, o Movimento Passe Livre (Saraiva, 2010).

101. É interessante destacar um movimento feito por estudantes do CEFET em 2011, inspirado na Revolta do Buzú de 2003. O Movimento exu-tranca-rua-SSA, um movimento de trancar as ruas da cidade de Salvador e fazer ações diretas para estimular o movimento.

3.9.2 - Movimento Passe Livre

O processo da revolta do Buzu inspirou militantes do Brasil inteiro que buscavam perspectivas, formas e alternativas de luta política em um período dominado pela conciliação de classes. Estudantes militantes se inspiraram na potencialidade, nas características dessa revolta e foram atrás desse modelo. Em Florianópolis, no ano de 2004, acontece a Revolta da Catraca, motivada por um aumento de tarifa. A Campanha pelo Passe Livre Estudantil convoca protestos e sai vitoriosa contra o aumento. Estas manifestações foram organizadas pela Campanha pelo Passe Livre Estudantil de Florianópolis. Observando tanto o seu potencial quanto o contexto nacional de mobilizações inspiradas na Revolta do Buzu, membros desta campanha chamam um processo organizativo nacional (Calejon, 2021).

Assim nasceu o Movimento Passe Livre (MPL) que, em 2005, realizou sua plenária de fundação com quase 30 cidades presentes. Este movimento articula a cultura de lutas do movimento estudantil pelo Passe Livre à cultura de lutas e manifestações urbanas e revoltas contra os aumentos das passagens. Articulados nas cinco regiões do país, o MPL desenvolve, durante toda a primeira década do século XXI, manifestações contra o aumento de tarifas, pelo Passe Livre estudantil e contra as más condições do transporte.

Neste processo, o movimento busca, procura e encontra alternativas à reorganização total do Transporte Coletivo, do financiamento do Transporte Coletivo e de sua gestão. Emerge então a pauta da Tarifa Zero, uma bandeira política experimentada em São Paulo durante a gestão da prefeita Luiza Erundina, proposta pelo seu secretário Lúcio Gregori. Essa proposta é resgatada pelo movimento social, que aprende parte da perspectiva com o Lúcio Gregori e desenvolve outra parte de sua perspectiva a partir das reflexões sobre suas lutas, sobretudo a proposta de gestão popular do transporte (Santarém, 2022). Assim, o Movimento Passe Livre estimula o debate da Tarifa Zero em todo o Brasil, ganhando diversos aliados e trazendo uma série de outras pessoas para o debate. Neste sentido, o Movimento Passe Livre constrói uma teia de movimentações, lutas e articulações em todo o Brasil, vinculando o debate do Transporte ao debate do direito à cidade (Velo, 2017).

Junho de 2013, Brasil - O Movimento Passe Livre ao longo de quase uma década, atrai diversos militantes da esquerda radical, sejam militantes anarquistas, marxistas heterodoxos, zapatistas, comunistas revolucionários, comunistas de conselho. Articula também uma série de militantes oriundos de setores radicais do movimento feminista, do movimento negro, do movimento LGBT, do movimento de favelas e periferias urbanas, do movimento hip-hop (Mendes, 2007). O Buriles, a força dessa articulação de projetos, faz com que o Movimento Passe Livre articule-se em torno da luta anticapitalista e anticolonial pelo Direito à Cidade.

Esse processo resulta em uma cultura de lutas contra o aumento de passagens, , congregando tanto jovens militantes que buscavam uma pauta quanto uma juventude que ali se criava. Essa cultura consiste em princípios, modos de organizar manifestações, posições perante à forma de negociar com o poder público, uma leitura crítica da questão da mobilidade urbana nas cidades brasileiras e, inclusive, uma estética própria, que se manifesta nos materiais produzidos e distribuídos por seus coletivos. Todos esses elementos vão levar a que, finalmente, em 2013, ocorra uma ampla rebelião nacional, na qual o Transporte é simultaneamente o conteúdo, o estopim, a questão deflagradora e o ponto de partida. As chamadas Jornadas de Junho tornam-se uma revolta nacional vinculada ao direito à cidade, uma revolta nascida, constituída e forjada em vínculo com o Transporte Coletivo. Neste sentido a luta do Transporte Coletivo atinge áreas de diferentes pautas que se articulam, de forma legítima ou não, para desenvolver, se promover ou tomar conta desta movimentação (MPL, 2013).

As Jornadas de Junho foram um palco para emergência de lutas étnico-raciais. O próprio Movimento Passe Livre, conforme assinalado por Saraiva (2010) tem em sua composição muitos militantes negros e negras, que fazem a conexão da questão da Mobilidade Urbana à luta antirracista. Além disso algumas pautas desenvolveram-se a partir daqueles eventos. Por exemplo, a luta contra a detenção de uma pessoa que estava na rua durante a manifestação: Rafael Braga ¹⁰² estava próximo a um ato e foi preso com uma garrafa de pinho sol na mão, acusado de ser um “black bloc”. Outro caso é do ajudante de pedreiro Amarildo, que é sequestrado por policiais em uma favela do Rio de Janeiro em meio aos protestos de 2013. Familiares e movimentos desenvolvem uma ampla campanha chamada “onde está Amarildo?”. Uma luta também emerge contra os Autos de Resistência, que são essas formas policiais de prender pessoas, majoritariamente negros e negras, e executá-las a partir da sugestão de que elas estariam resistindo.

Estas três situações são, infelizmente, cotidianas para a população negra. Acusações infundadas, sequestros policiais e assassinatos com Autos de Resistência não são atividades incomuns no Brasil. O fato de terem ocorrido em meio a um processo de mobilizações fez com que a demanda por justiça nestes casos específicos tivesse visibilidade. Mas, para além disso,

102 ^h <https://almapreta.com.br/sessao/quilombo/jornadas-junho-seletividade-penal-injustica-rafael-braga/> Houve um grande número de policiais destacados para a repressão do ato e teve enfrentamento entre manifestantes e policiais, mas o único preso, processado e condenado foi Rafael Braga, à época um jovem negro com 25 anos, catador de material reciclável, que ocasionalmente, durante a semana, dormia em diferentes lugares, por não ter dinheiro pra voltar pra casa. Rafael Braga não estava e nem sabia da manifestação, mas circulava nas proximidades portando um desinfetante tipo Pinho e uma água sanitária. A partir somente do depoimento dos policiais que o abordaram, ele foi preso e condenado a onze anos de prisão. O que inclusive foi determinante para uma piora das condições da sua vida e da sua família, porque ele colaborava substancialmente, com a renda familiar.

possibilitou também a construção de amplas campanhas questionando a atuação policial contra a população negra. Mais uma vez a luta pelos Transportes e a luta antirracista mostram seu vínculo.

Rafaela Albergaria avalia, sobre junho, que

“Os atos eram majoritariamente negros e femininos nas ruas. Por mais que quem estivesse com o microfone na mão fossem homens, em sua maioria brancos, eram as mulheres negras e suas famílias que avolumavam as manifestações e lutavam por seus direitos (...) O Transporte é uma máquina de controle. No primeiro momento, as pessoas foram às ruas contra o aumento da passagem. Depois, era sobre a superlotação, demora nos pontos de ônibus, demora do trem e falta de Transporte em algumas localidades. Vale dizer que, até então, as pessoas só saíam das favelas e das periferias para trabalhar. Mas quando elas passam a ir aos espaços de formação e educação, surge uma demanda para a qual a política de mobilidade do Rio de Janeiro, por exemplo, não estava preparada. Porque a política de mobilidade é política de interdição”¹⁰³



Desenho 15: Manifestação no Rio de Janeiro em 2013. Foto: Matheus Alves

3.10 - Algumas Lutas Negras Na Mobilidade Após 2013

Após 2013, um conjunto de lutas articuladas entre mobilidade e a dimensão racial ganhou este caráter explícito novamente na realidade brasileira. Aqui serão salientadas três destas lutas que oscilarão entre uma dimensão e outra. São elas: as lutas da juventude negra contra o racismo

103 Mulheres negras nas jornadas de junho de 2013 <https://www.generonumero.media/artigos/mulheres-negras-junho-2013/>

articuladas pela mobilidade, com especial destaque à juventude negra de Belo Horizonte; a luta em favor e em memória de Joana Bonifácio, desenvolvida na Baixada Fluminense por suas familiares e movimentos da região; e, por fim, a luta dos entregadores. Entregadoras de aplicativos que têm feito o trabalho de mobilidade de mercadorias na cidade.

3.10.1 - BH: A Juventude Negra Vai Circular

As juventudes brasileiras, nas últimas décadas, experimentaram uma transformação significativa. Temos uma transformação no poder de compra do Brasil, no poder de consumo e no acesso a automóveis. Simultaneamente um aprofundamento da favelização, precarização dos subúrbios e infraestruturas urbanas prejudicadas frente a um consumismo acelerado. Essas contradições levaram a juventude a uma demanda e movimentação e circulação nas cidades de forma acentuada. Se movimentam tanto para suas atividades de trabalho, estudo, lazer e também movimentações culturais, políticas e sociais. São batalhas de rap, encontros para dançar break, atividades de cultura popular, fluxos de funk e uma série de outras movimentações.

Nesse sentido, a força, a demanda e a potência da juventude por se movimentar se expressou também no campo das lutas por mobilidade. A Juventude Negra de Belo Horizonte, organizada em movimentos, associações e coletivos, tem feito campanhas contra o genocídio da população negra, articulando especialmente a dimensão da mobilidade.

Com o lema “ Juventude Negra Vai Circular” Elas têm realizado lutas constantes denunciando a precariedade do Transporte Coletivo nas periferias, o racismo presente dentro da mobilidade e apresentado bandeiras para que a juventude negra tenha espaço de movimentação e ter espaço de expressão e movimentação.

“O histórico de conquistas das lutas juvenis em Belo Horizonte e no país, que transcende a sobrevivência e incide na elaboração de políticas públicas e do bem viver, mantém viva a esperança: a juventude negra vai circular.”
(Mara; Costa; Vieira, 2021)

3.10.2 - Não Foi Em Vão

Joana Bonifácio era uma estudante do curso de de serviço social no Rio de Janeiro e morava na Baixada Fluminense - RJ. Todo dia buscava o trem para ir à faculdade, estudar. Um dia ela tem o pé travado e o corpo dilacerado na ferrovia, que resulta em sua morte. Sua prima, Rafaela Albergaria, inicia uma demanda por reparação e justiça.

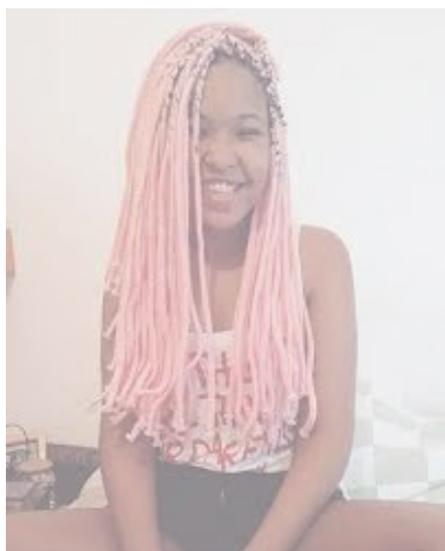
“ Os desafios de Joana não acabaram com o sonho realizado. Ela madrugava todos os dias para viajar por mais de duas horas em Transportes

superlotados, precários e abafados. E ela resistiu. Até que chegou o dia que o Transporte Público não apenas a privou dos estudos, como da vida.” (Albergaria, 2019)

A luta de sua família pela sua memória escancara que há um conjunto de elementos da precariedade do sistema ferroviário do Rio de Janeiro direcionado à população negra e direcionado a setores e habitações negras da cidade.

Ao observar que muitas pessoas já haviam passado por situação semelhante, a campanha chega à máxima de que “Se é recorrente não é acidente”. Trata-se de um tipo de violência recorrente com pessoas que utilizam o Transporte Ferroviário da cidade. Joana não é um caso isolado. Ela faz parte de uma realidade que é isolada de direitos e privilégios, devido à sua cor, classe social e acesso às oportunidades. Entre 2008 a 2018, na Região Metropolitana (RMRJ), aconteceram 368 homicídios culposos por atropelamento ferroviário nos ramais e estações de trem de passageiros do Rio de Janeiro.

Essa movimentação compreende e revela que há uma mediocridade articulada e pactuada entre o poder público e as empresas de trem que resultam em graves violações de direitos humanos, tão extremas ao ponto de ocasionar a perda de membros das pessoas, ou a própria vida. A maioria das pessoas assassinadas nessas situações são pessoas negras e a maioria dos usuários e usuárias desses trens são pessoas negras. Essa elaboração faz emergir uma grande luta contra a situação dos trens da Supervia no Rio de Janeiro. A campanha reforça a sua precariedade, seu caráter de expropriação, sua exploração de classe e o seu racismo. A luta por justiça para Joana Bonifácio está presente em um conjunto de movimentações, em especial no Observatório dos Trens do Rio de Janeiro.



Desenho 17: Imagem: Joana Bonifácio
Fonte: Rafaela Albergaria



Desenho 16: Imagem: Ato por Joana Bonifácio
Fonte: Rafaela Albergaria

3.10.3 - Breque Dos Apps

A Mobilidade Urbana no mundo se modificou com o advento da internet, dos aplicativos de entrega e das redes sociais. Constituiu-se um mecanismo de aprofundamento, aceleração e ampliação do processo de entregas de mercadorias para as residências dos compradores e consumidores. Essa ampliação aconteceu de forma acentuada, de maneira que muitas pessoas hoje preferem comprar alimentos, livros, objetos de consumo e toda sorte de produtos de suas casas pela internet. Produtos de diferentes valores, distâncias e tamanhos são comercializados em comércio local, regional, nacional, internacional e intercontinental por meio de aplicativos.

Esta mudança na forma de comércio interferiu na forma tradicional da Mobilidade Urbana uma vez que alterou a dinâmica de quem circula para que as mercadorias sejam entregues. Se anteriormente a maioria esmagadora das vendas demandava que o consumidor se dirigisse até o local da venda, o comércio online faz com que os fluxos logísticos sejam articulados para que os produtos sejam entregues em nossas casas. Além disso, a cidade também foi sensivelmente alterada a partir da inserção do Transporte por aplicativos. Motoristas que buscam passageiros/as em diferentes pontos da cidade, acionados por aplicativos, constituíram novas formas de pagamento, valores e ampliaram – a quem pode pagar por aquela viagem – as linhas de traslado urbano.

Para ambas as formas de movimentação, um conjunto de trabalhadores precisa ser mobilizado. Os chamados entregadores são o elo humano para que toda logística de entrega chegue até as suas residências. Trata-se de uma categoria com horários um tanto flexíveis mas, também, sem muitos vínculos formais. Hoje, formam uma categoria emergente fundamental para o serviço da cidade e determinante para a circulação das mercadorias e pessoas. Não à toa os entregadores são, em maioria esmagadora, negros. Tratam-se de pessoas ultra precarizadas que trabalham sem garantias do retorno diário e sequer de situações de saúde e segurança.

Essa forma de trabalho na mobilidade, apesar de soar como nova, remete a outra forma de trabalho de séculos atrás. Há um paralelo a se fazer, um paralelo sobre quem são os entregadores hoje e quem eram os ganhadores dos séculos passados. Os os escravizados de ganho eram pessoas que realmente realizavam o fluxo da cidade, o fluxo das mercadorias urbanas, em precaríssimas condições. Em maioria negra, eles realizavam também diversas lutas, articulando o trabalhadores do setor formal e informal.

As lutas dos entregadores de aplicativo estão vinculadas a este amplo processo de rebeliões negras, que por sua vez estão articuladas à mobilidade e à classe. Trata-se de uma movimentação

em que a mobilidade está de novo centrada em seus trabalhadores, que realizam a infraestrutura e o fluxo da mercadoria na cidade, e são novamente trabalhadores e trabalhadoras negros e negras.

Santos (2020), em resenha sobre o trabalho de Reis sobre os ganhadores da Bahia, faz um paralelo interessante:

“O mercado de trabalho no Brasil ainda é marcado pela informalidade e os serviços de entrega e de Transporte por aplicativos de celular, como o iFood e Uber, têm correspondido a uma nova faceta desta dinâmica, se travestindo de alternativa para a crise econômica. Embora não seja equivalente ao contexto do século XIX, o trabalho dos entregadores pela via “uberizada” se aproxima da ideia do “ganho” do oitocentos, na medida em que se remunera pelo serviço prestado e não há vinculações empregatícias formais. A fisionomia da classe de entregadores também se aproxima daquela: 71% de seus agentes ciclistas são negros (AGÊNCIA BIKE, 2019, p. 9).” (Santos, 2020)

Esses trabalhadores se organizaram e têm feito um conjunto de lutas em todo o mundo. No caso brasileiro, um dos nomes dessas movimentações é o “Breque dos Apps”: uma série de paralisações de trabalhadores demandando suas próprias condições de trabalho, sua especificidade dentro da jornada de trabalho e seus direitos de acordo com seus desejos. São movimentações que têm tido ampla repercussão no universo do trabalho, justamente porque rediscutem os mecanismos de organização e de circulação de trabalhadores dadas as condições variadas de empregabilidade, de jornada de trabalho e de autonomia frente à jornada de oito horas.

Um militante deste setor dos entregadores, em entrevista recente, destaca o caráter racial da categoria. Paulo Galo afirma que “há a questão [do racismo] estrutural em nosso país. Não só no país, mas também no mundo. O Brasil tem um histórico de ter escravizado o povo preto, certo? O fato de ter mais homens e negros no trabalho com aplicativos é porque os aplicativos não estão no ramo do delivery, mas no ramo da exploração.” Paulo Galo¹⁰⁴ (2021)

As lutas e breques dos APPs não têm a dimensão racial como uma parte de sua luta, mas sim como um fator constituinte da mesma. O trabalho “Nossas vidas importam”: Uma etnografia do Breque dos APPs sob enfoque racial” realizou longa interlocução com as lutas dos trabalhadores, apresentando conclusão de que

“como a raça constitui a composição de classe dos entregadores de aplicativo no Brasil, sendo este um elemento que não pode ser

104 Em entrevista a Katarine Flor no livro Mobilidade Antirracista (Autonomia Literária, 2021)

secundarizado ou visto como uma especificidade dentro da categoria. Buscamos demonstrar que o capitalismo racial (Robinson, 2023) e capitalismo de plataformas (Srnicek, 2018) se encontram nas formas de exploração e espoliação da força de trabalho contemporânea. Para isso é preciso compreender que a origem e expansão da sociedade capitalista se deu em bases raciais, sendo este um sistema no qual o legado da escravidão, a violência e o genocídio estão em sua espinha dorsal. Assim, a raça é funcional para o modo de produção capitalista, entre outros fatores, pois informa processos de acumulação e de concorrência entre trabalhadores, reproduzindo modos de diferenciação e hierarquização. Quando analisamos a reação organizada dos entregadores de aplicativo a chamada escravidão moderna é possível perceber como a raça está impressa na composição política da categoria.” (Cunha, 2023)



Desenho 18: Imagem: Breque dos Apps em Brasília. Foto: Matheus Alves

3.11 - Uma Análise Das Revoltas Por Transporte

Foram expostas aqui um conjunto de manifestações populares vinculadas à Mobilidade Urbana em que a população negra teve participações distintas. Estas revoltas passaram por todo o período analisado nos capítulos anteriores acerca da constituição do que conceituamos como Mobilidade Racista. Sob uma perspectiva das relações raciais, entendemos que as mobilizações destes períodos avançaram, em conjunturas adversas, sobre as perspectivas racistas da mobilidade pretendidas por setores das elites nacionais.

As rebeliões do tráfico escravista estavam vinculadas à resistência de povos africanos ao processo de transformação em mercadoria-motor-coisa viva transportada, constituindo alicerces da humanidade negra. As revoltas do período abolicionista estavam vinculadas à constituição de parâmetros de direitos e cidadania da população negra em um estado avesso à sua presença. As rebeliões do período do Estado Novo, estavam vinculadas à constituição de formas de Transporte Coletivo nas cidades que garantissem uma circulação comum a pessoas negras e brancas. As movimentações e irrupções do período da Ditadura Militar, reagindo à favelização e imposição do Transporte Coletivo como um muro urbano à circulação de pessoas. O movimento estudantil lutou por condições próprias de mobilidade garantindo direitos a estudantes negros e negras de acessar a educação. Os movimentos organizados de Transporte atacaram os impactos da carestia sobre trabalhadores formais, precarizados, comunidades e demandaram participação popular na gestão do serviço em um processo de transição à democracia. As movimentações da juventude buscaram conter os aumentos de tarifas que impactam especialmente à população negra e apresentaram a pauta do Transporte Coletivo como serviço público e direito social. As lutas negras pela mobilidade em um período de desregulamentação avançam sobre a diferenciação racial em territórios e aspectos territoriais, da juventude e do trabalho vinculados à mobilidade.

O argumento apresentado por meio destas revoltas é o de que a Mobilidade Urbana não foi constituída e ordenada determinantemente pelos aparatos da Mobilidade Racista. Trata-se de um campo em constante conflito; conflito este que regularmente explode em revolta popular.

A recorrência das rebeliões populares do Transportes ão simultaneamente uma característica do setor e também da sociedade. Pois elas exprimem, por um lado, as revoltas da sociedade contra o Transporte Coletivo e pela mobilidade. Por outro lado também servem pra denunciar outra questão: são lutas que buscam um elemento catalisador de suas demandas. O Transporte Coletivo é um megafone da luta antirracista.

Deve-se ressaltar, porém, que o Transporte permanece vinculado a outras demandas porque ele já está articulado previamente a elas. As manifestações contra morte de jovens negros que colocam fogo em ônibus o fazem ali porque, em alguma medida, o assassinato dele passou pelo ciclo colonial da Mobilidade Racista.

Uma característica das revoltas de Transporte chama a atenção no que diz respeito ao seu caráter disruptivo. Ou seja, não é raro ocorrer em revoltas do Transporte que eclodem em ampla e generalizada violência contra os veículos, edificações urbanas e outros aparatos da cidade. Igualmente, não é raro que em revoltas contra outras dimensões da cidade, a queima do ônibus seja

realizada. Por fim, também é comum a queima de ônibus ser realizada como uma forma de demonstração de força popular.

É razoável então pensar esse esse conteúdo de revoltas pela chave da violência tal qual formulada por Frantz Fanon (2022). Ele argumenta que a luta anticolonial tem a violência como uma forma de sua expressão pura e crua dado que a violência colonial exerce uma disfunção ou dissonância cognitiva entre o dito e o visto, o falado e o sentido e não apresenta canais de expressão dessa revolta. Para além de ser a linguagem do colonialismo, a violência é também a forma concreta de sua superação.

”A violência que presidiu ao arranjo do mundo colonial, que ritmou incansavelmente a destruição das formas sociais indígenas, que arrasou completamente os sistemas de referências da economia, os modos da aparência e do vestuário, será reivindicada e assumida pelo colonizado no momento em que, decidindo ser a história em atos" a massa colonizada se engolfar nas cidades interditas. Fazer explodir o mundo colonial é doravante uma imagem de: ação muito clara, muito compreensível e que pode ser retomada por cada um dos indivíduos que constituem o povo colonizado.”
(Fanon, 2022)

Assim sendo, a violência nas manifestações de ônibus, entendidas enquanto uma revolta de caráter racial, podem ser analisadas pela chave da violência como ferramenta anticolonial, como ferramenta de libertação, tal qual compreende Fanon. Ele argumenta que, por meio da violência anticolonial, a pessoa colonizada consegue se libertar e se constituir enquanto pessoa, uma vez que, por meio do exercício da violência, o colonizado rompe as barreiras, bloqueios e as quebras que a colonização impõe sobre os povos colonizados. Nesse sentido, as revoltas do Transporte Coletivo podem e devem ser analisadas com essa chave.

Estas revoltas têm resultados concretos vinculados à mobilidade. As melhorias dos veículos, reduções de tarifas, mudanças em formas de cálculo, vale-transporte, constituição de conselhos de usuários, aprovação do Transporte como direito social na constituição, políticas de gratuidade a idosos, estudantes, PCD's e, fundamentalmente, a tarifa zero no Transporte Coletivo são frutos diretos das mobilizações.

As mobilizações do Transporte confrontam diretamente a compreensão do Transporte Coletivo enquanto uma continuidade da ideação do racismo antinegro que vê o usuário de Transporte e os trabalhadores do serviço como motor-mercadoria-coisa viva a ser transportada. Elas

transitam a gestão do setor da dimensão logística ao trato como serviço público. Demandam que se compreenda o Transporte de pessoas para além do aparato institucional do Transporte de cargas.

As bandeiras levantadas por estes movimentos são formulações que, atingindo um conjunto de setores da sociedade, reorganizam a infraestrutura, política e técnica do setor em favor de uma mobilidade onde a população negra seja humanizada.

Por isso compreende-se que, entremeio a estes fenômenos, articula-se o que denominamos Mobilidade Antirracista, ou seja, a luta contra a função determinada da mobilidade como uma forma de controle racial da circulação no espaço.

A história da Mobilidade Urbana brasileira não pode ser contada sem narrar suas rebeliões. Elas são a forma constante e estrutural de participação popular na gestão do sistema.

Capítulo 4 – A Mobilidade Negra aplicada à Mobilidade Urbana

Dnego Justino segue a linha do vínculo da relação da escravidão com o Transporte Coletivo em uma obra onde pega um ônibus de modelo antigo do Distrito Federal, que sai da rodoviária via EPNB S25, com pessoas negras acorrentadas entre si pelo pescoço carregando recipientes na cabeça. No fundo da tela está escrito “Ainda estamos no mesmo barco”, sugerindo que a relação entre racismo, escravidão e Transporte Coletivo segue um mesmo processo. Porém ali, as personagens estão utilizando vestimentas e ferramentas africanas de traslado. O que pode ter nestas bacias sobre as cabeças das pessoas? Seriam somente objetos da opressão ou, quem sabe, elementos próprios servindo a fins diversos?

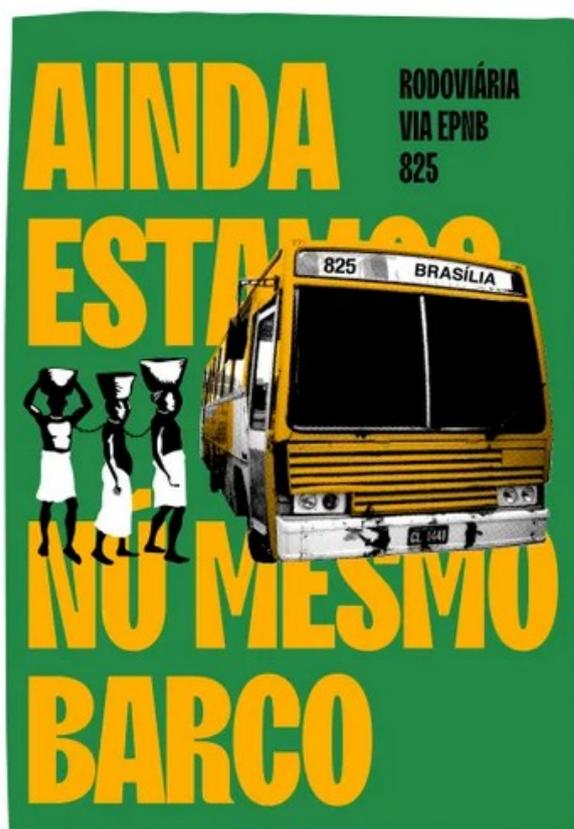


Figura 84: Imagem: Desenho Ainda estamos no Mesmo Barco Dnego Justino

“Existe outra condição da vida africana que nunca se modificou durante a história do meu povo: nossa resistência contra a opressão e nossa vitalidade e força criativas. Trouxemos conosco, desde a África, a força do nosso espírito, das nossas instituições socioeconômicas e políticas, de nossa religião, arte e cultura. É essa a essência do nosso conceito de quilombo.” (NASCIMENTO, 1982)

4.1 - Apresentação

Nos três capítulos anteriores constituímos uma relação da população negra com a mobilidade, compreendida enquanto Forma Social, instituição e tecnologia fundada a partir de relação colonial e racista. A partir desta relação pudemos abordar uma dimensão dialética e histórica de como se constituiu o conflito racial na mobilidade, algumas de suas dimensões técnicas e factuais históricas.

Talvez teríamos fechado um raciocínio circular e completo ao analisar estas duas dimensões. Porém uma questão muito relevante apareceu no percurso da pesquisa e ficaria em aberto: a mobilidade constituiu, por meio de seu exercício colonial e normatizador, todas as perspectivas e dimensões de mobilidade da população negra? Ou seja, tal qual o argumento de que a raça negra e, por isso, a raça branca e, simultaneamente, a modernidade foram constituídas pelo tráfico transatlântico, a mobilidade da população negra estaria restrita a uma resposta à Mobilidade Racista? Ou, por outro lado, haveria alguma dimensão da circulação preta no espaço que prescindia da colonização?

Esta questão apareceu porque durante a análise dos eventos e situações as quais classificamos na chave de Mobilidade Antirracista, uma série de outras situações que envolviam mobilidade da população negra apareceram. Chamamos de “outras situações” porque elas não se enquadravam nem se propunham a qualquer mecanismo de resistência ou mesmo formulação de resposta às questões da Mobilidade Racista. Tratava-se, puramente, de exercícios de vontades, propósitos, missões, trajetos e fluxos que independiam do conflito latente.

Ou seja, a análise centrada unicamente na Mobilidade Racista X Mobilidade Antirracista acaba por encerrar a circulação negra aos espaços de conflito. Reduz a circulação negra ao trânsito contra o racismo. Este tipo de formulação só é possível de realizar se ignorarmos diversas instituições, fatos e composições históricas ancestrais.

Porém, a descoberta destes outros fluxos afro encontrou um desafio: como categorizar uma dimensão tão ampla de circulação e movimentação? Como realizar uma abordagem sobre este tema de forma satisfatória?

Dadas as dimensões desta tese – que já realizou abordagens em muitas distintas áreas e tratou de dois temas bem amplos – o mais correto talvez seja deixar esta questão para um próximo trabalho. Porém, ao fazê-lo deixaríamos igualmente toda uma percepção sobre a fragilidade percebida do esquema conceitual apresentado conceito escondida de quem (ainda) estiver lendo este trabalho.

Assim, com inspiração em tantos dribles, mandingas, jeitos e ritmos quebrados, optou-se aqui por realizar uma aproximação ao conceito de Mobilidade Negra. Trata-se, fundamentalmente, do vínculo entre o que compreende-se por população negra e mobilidade. Será realizada uma reflexão sobre alguns conceitos que se aproximam do tema, para tentar conceituar a Mobilidade Negra em Relação aos outros conceitos desta tese e alguns locais onde percebe-se que este conceito pode estar acontecendo. Trata-se de um momento ensaístico, elocubrativo e de abertura do debate sobre uma possibilidade de sequência da pesquisa. Talvez, ao odiar a Mobilidade Racista e exercer a Mobilidade Antirracista, o estudo estivesse no caminho de descobrir a Mobilidade Negra.

4.2 - Conceitos De Aproximação

4.2.1 - Circulação E Urbanismo Africano

De um ponto de vista mais geral, a ideia da circulação dos povos de origem africana tem um histórico bem anterior ao saque colonial escravista. Basta recordar a milenar circulação daquelas civilizações pelo continente africano e também suas expansões por outros polos do Globo. Pois, se a espécie humana nasceu em África, não foi por outro meio que não circulando que ela povoou todo o globo terrestre milhares de anos atrás.

Porém pode-se deter mais acuradamente aos povos africanos. Trata-se de um debate com distintas dimensões: em primeiro lugar, os motivos que faziam com que estes agrupamentos circulassem regularmente pelo espaço (seja para fins de alimentação, moradia, rituais e vínculos com o sagrado). De outro polo há também a movimentação sociológica populacional, as migrações populacionais por diferentes territórios. Além, há a circulação e movimentação no território sob a ótica das atividades econômicas, trocas culturais e diálogos entre povos. Para cada uma destas situações tratamos especialmente de um tipo de logística, significado, ferramentas e materiais comuns.

Há um conjunto de estudos sobre estes temas, passando pela Coleção História geral da África¹⁰⁵, Cheik anta Diop (2020), entre outros. A importância destes estudos pode aventar que talvez a mobilidade negra tenha raízes milenares. Assim, para apreender o fenômeno histórico do conflito da Mobilidade Racista com a Mobilidade Antirracista devemos entender que as aspirações de circulação destes povos têm mecanismos ancestrais muito próprios. Já havia meios de Transporte terrestre, circulação de mercadorias e navegação anterior ao processo colonial e escravista.

105 Trata-se de uma coleção de oito volumes construída coletivamente por centenas de cientistas (com maioria esmagadora africana) em um projeto da UNESCO realizado a pedido dos países da comunidade africana. O objetivo destes trabalhos é reinterpretar a história das civilizações africanas, demonstrando a contribuição da cultura africana passada e presente para a humanidade. Os volumes da versão em português do Brasil brasileira podem ser acessados através do site http://portal.mec.gov.br/?option=com_content&view=article&id=16146

Assim sendo, a análise da Mobilidade Negra deve analisar o processo colonial não como seu marco inicial negro e sim como uma trágica e criminoso intervenção nesta. O sistema colonial tem papel de modificação de transformação determinante sobre povos negros, agora espalhados por diferentes continentes em um processo escravista e racista - vinculado e recheado de mazelas.

4.2.2 - Da Circulação Diaspórica Negra Em Período Colonial



Figura 85: Henry Chamberlain - Quitandeiras da Lapa (Wikipedia)

A violência escravista cicatriza determinadamente a Mobilidade Negra. Primeiro, em sua dimensão óbvia de sequestro transatlântico dos povos africanos em tráfico negreiro. Segundo, quando passa a haver aí um esforço sistemático de controle da circulação negra – que segundo esta concepção deve ser determinada por forças externas interessadas em espoliar o trabalho e disciplinar o corpo para seu proveito. A compreensão da Mobilidade Negra precisa, nesse sentido, de uma aproximação aos estudos do Atlântico Negro e também às dimensões da economia política do Navio Negreiro.

O conceito de diáspora, tal qual apresentado por autores como Paul Gilroy, entre outros, é importante para a compreensão da forma como a população negra está espalhada pelo globo terrestre. Trata-se de um mecanismo, de uma conceituação, que permite apreender a diversidade

negra pelo território global em seus diferentes locais e situações. O conceito de Diáspora Negra permite compreender um tipo de vínculo global da população que passou pelos distintos processos de migração forçada, a partir de uma ancestralidade comum. Ele permite também a constituição de uma leitura mundial acerca da negritude e de uma reconciliação com a África Mãe em torno da análise deste vínculo histórico ancestral, ainda que pautado principalmente pelo processo da escravidão.

“O conceito fechado de diáspora se apoia sobre uma concepção binária de diferença. Está fundado sobre a construção de uma fronteira de exclusão e depende da construção de um ‘Outro’ e de uma oposição rígida entre o dentro e o fora. Porém, as configurações sincretizadas da identidade cultural caribenha requerem a noção derridiana de *différance* – uma diferença que não funciona através dos binarismos, fronteiras veladas que não separam finalmente, mas são também places de passagem, e significados que são posicionais e relacionais, sempre em deslize ao longo de um espectro sem começo nem fim.” (Gilroy, 2001)

Esta marca é determinante sobre a Mobilidade Negra porém não pode, sozinha, ser a única forma de abordagem e compreensão da mesma no período. Já abordamos aqui o argumento da milenaridade civilizacional negra. Some a isso que, distintos povos mantiveram suas ancestralidades, seja em fuga ou em rebeldia direta ao regime colonial. Eles fizeram, em alguma medida, a determinação de suas formas de movimentação. Não se pode apreender a Mobilidade Negra neste período sobre pela abordagem da figura do negro/a escravizado. Sem abordar a presença do negro/a livre e, sobretudo, da população negra rebelde, a abordagem da circulação deste povo no espaço será restrita à ideia de domesticação e controle pleno, o que está completamente distante do que está sendo trabalhado aqui.

Por exemplo, as informações já apresentadas nos capítulos anteriores sobre a circulação negra no Brasil em finais do século XVII, Século XVIII e XIX até a abolição dão uma dimensão muito mais ampla desta ideia de Mobilidade Negra. Neste período temos uma ampla circulação de capoeiras, negros livres, zungus, casas de angu, quilombos ao redor do espaço, escravizadas/os de ganho, quitandeiras, viajantes e toda uma sorte de personagens negros/as diversos que faziam o principal fluxo urbano do país. A principal forma de circulação e mobilidade na cidade, neste período, é aquela realizada pelos mais distintos atores e atrizes negras na cidade. A Mobilidade Negra é a maioria da Mobilidade Urbana daquele Brasil.

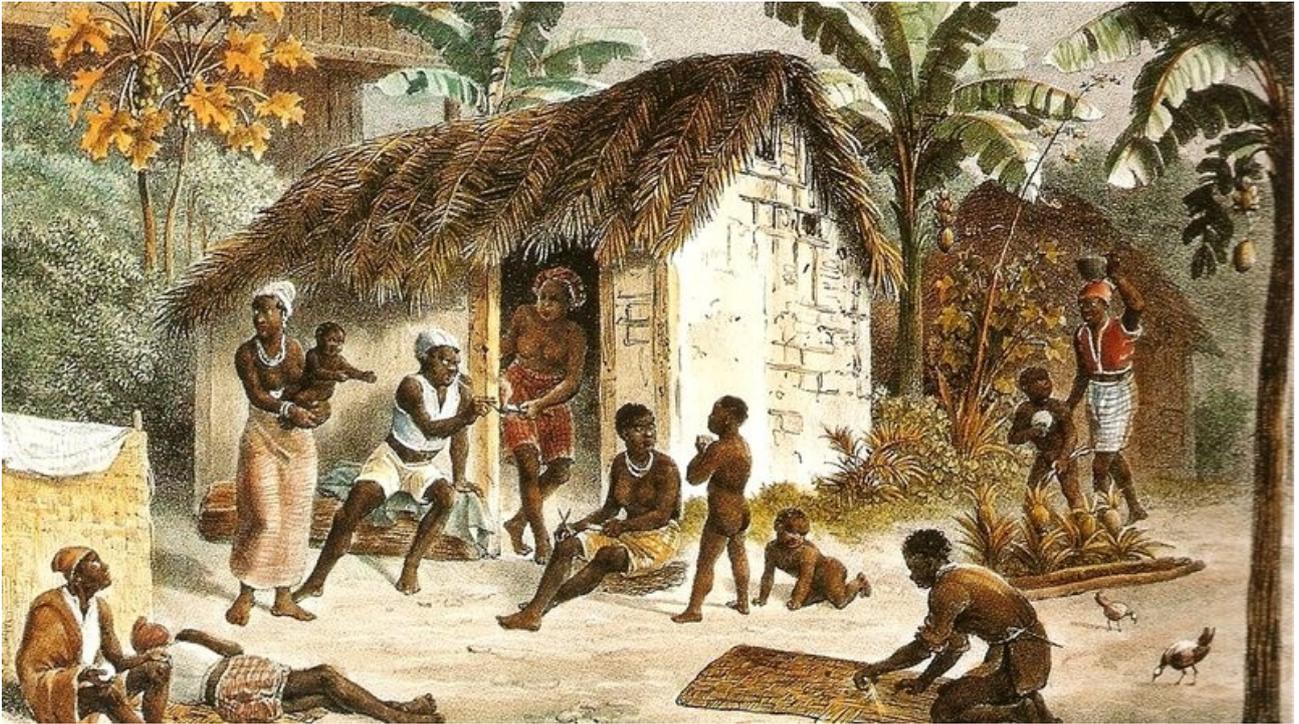


Figura 86: Casa de Negros, de Johann Moritz Rugendas, 1835 (Domínio Público)

4.2.3 - Mobilidade Negra No Século XX

Achille Mbembe (2015) tem usado explicitamente o conceito de Black Mobility para abordar a nova circulação africana e negra diaspórica pelo território global, com as diferentes migrações de populações negras para cidades de todos os continentes. São migrações afro-americanas para a América do Norte, Europa, Ásia e ao próprio continente africano. Igualmente a migração de nativos africanos estão espalhadas nas mais diversas cidades do globo terrestre.

“(A África foi) durante séculos, uma zona de partida rumo a numerosas regiões do mundo. Esse processo de dispersão, multissecular, desenvolveu-se na esteira daquilo que se designa geralmente como os Tempos modernos e tomou os três corredores que são o Saara, o Atlântico e o Oceano Índico. A formação de diásporas negras no Novo-Mundo, por exemplo, é o resultado dessa dispersão. A escravidão, da qual sabemos que ela não diz respeito apenas aos mundos euro-americanos, mas também aos mundos arabo-asiáticos, desempenha um papel decisivo nesse processo. Em razão dessa circulação dos mundos, os traços da África recobrem, de um extremo ao outro, a superfície do capitalismo e do Islã. Às migrações forçadas dos séculos anteriores somam-se outras cujo motor principal foi a colonização.

Hoje, milhões de pessoas de origem africana são cidadãos de diversos países do globo.”(MBEMBE, 2015)

A abordagem deste trabalho inscreve-se nesta tradição de observação das características diaspóricas da mobilidade na análise de como esta se comporta no ambiente urbano. Analisa-se então como a população circula de forma racializada no espaço em diferentes modais de transporte. Observa-se também os mecanismos de controle, colonização, domesticação, exploração e espoliação racista realizada por meio da mobilidade. Igualmente, observam-se os mecanismos de resistência, insurgência, combate e sublevação contra este poder.

Uma forma de lidar, de apresentar, apreciar e simultaneamente refletir sobre a presença africana e negra espalhada atualmente pelo continente que não esteja submetida ao jugo da escravidão criminosa pode ser utilizada pelo conceito do afropolitanismo, formulado tanto por Achile Mbembe (2015) como por Tayse Selasi. Esse conceito busca entender o tipo de relação e de troca cultural que a população negra realizou em seu trajeto pelo mundo, as diferentes trocas, as diferentes relações, as diferentes construções de uma cultura que é aberta. E se transforma em conjunto com outras formações.

O Afropolitanismo possibilita a compreensão de uma ampla civilização africana, ou uma ampla civilização afro, ou uma ampla relação de civilizações africanas espalhadas pelos distintos continentes do planeta, constituindo distintas trocas e formulando distintos mecanismos, influenciando e sendo influenciado pelos mesmos.

“Hoje, numerosos africanos vivem fora da África. Outros escolheram livremente viver no Continente, não necessariamente nos países onde nasceram. Mais ainda, muitos dentre eles têm a sorte de ter feito a experiência de vários mundos e praticamente não cessaram de ir e vir, desenvolvendo, na esteira desses movimentos, uma incalculável riqueza do olhar e da sensibilidade. Trata-se geralmente de pessoas que podem se expressar em mais de uma língua. Eles estão desenvolvendo, às vezes sem perceber, uma cultura transnacional que eu chamo de “Afropolitana”

Nesse sentido, o Afropolitanismo encerra também a ideia de que a população negra deva estar circunscrita somente ao continente africano. Se trata de, em alguma medida, um diálogo crítico com o Panafricanismo e a Negritude. O afropolitanismo possibilita também uma reflexão acerca da necessidade de cada povo ter referências globais e locais sobre suas realidades, algo como que aprendido do conceito de Amefricanidade de Lelia Gonzales (1988).

“ O afropolitanismo é um estilística, um estética e uma certa poética do mundo. É uma maneira de ser no mundo que recusa, por princípio, toda forma de identidade vitimizadora, o que não significa que ela não tenha consciência das injustiças e da violência que a lei do mundo infringiu a esse continente e a seus habitantes.” Mbembe (2015)

Porém há uma questão a pensar sobre o Afropolitanismo quando ele advoga sobre uma circulação negra própria da modernidade. Como já mencionado, além de grandes civilizações, a população negra realizou grandes circulações no decorrer de sua história. E só o realizou porque sabia constituir edificações onde se assentasse. Ou seja, porque já havia desenvolvido o urbanismo.

4.2.4 - Seis Mil Anos De Urbanismo Africano

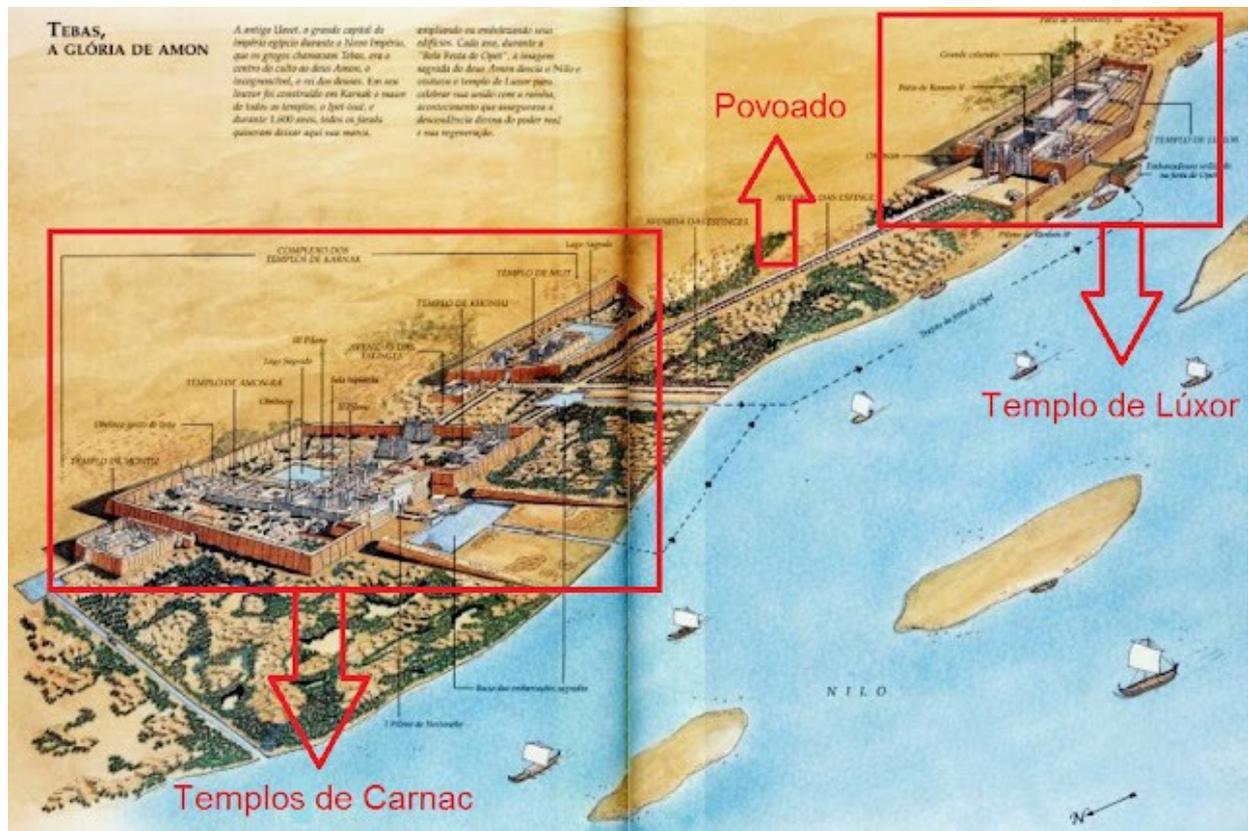


Figura 87: Tebas, margem direita do Nilo - Egito - Imagem do livro: Egypt: Splendors of an Ancient / Alberto Siliotti

Ao contrário do que um pensamento leigo sobre o conceito de cidade nos apresenta, a constituição do que compreende-se aqui como urbanismo, arquitetura e um conjunto de ciências tem uma larga e milenar história africana. Um conjunto de pesquisadores tem apresentado no último século, de forma consistente, a maneira como as civilizações africanas constituíram amplas cidades

e territórios urbanos nos últimos milênios. Trata-se da disciplina e da leitura do fenômeno do Urbanismo Africano. São 6 mil anos de trabalhos e produções urbanas deste povo. Tratam-se de cidades da Antiguidade, por exemplo, das civilizações do Vale do Rio Nilo.

Aprender que as cidades têm um vínculo africano ancestral muito anterior ao legado greco-romano, mais comumente tratado, é importante para entendermos que o povo negro constituiu mecanismos de circulação e de mobilidade anteriores aos da Mobilidade Racista.

Os povos africanos constituíram cidades amplas, sofisticadas e com distintas técnicas. Constituíram bases do que se entende por urbanismo, saneamento, organização espacial e referenciação para comércios e diálogos entre povos. Para além disso, esta construção estava articulada a formulações e conceitos da filosofia africana, utilizando aqui o conceito de africanidade formulado por Sheikh Anta Diop, conceitos de filosofia africana que são relevantes e importantes para o desenvolvimento posterior. De distintas ciências, tais quais a matemática, a geografia, a geometria

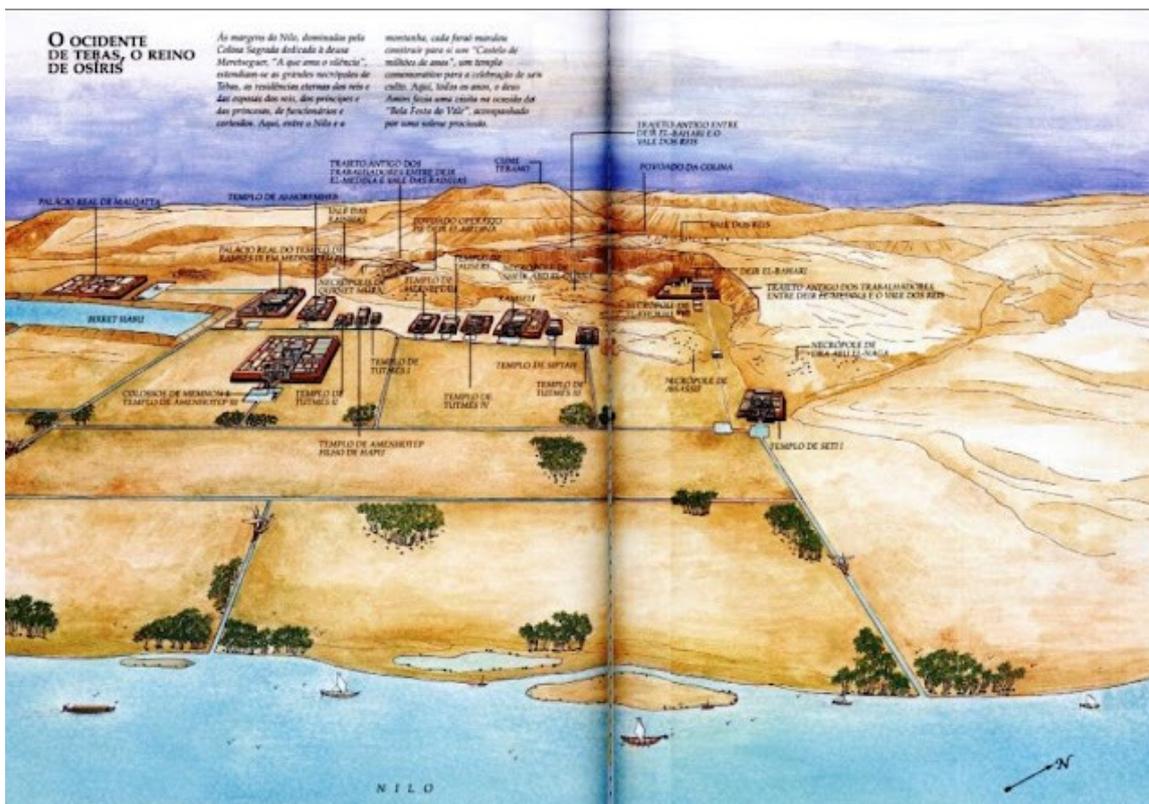


Figura 88: Margem esquerda do Nilo - Egito - Imagem do livro: Egypt: Splendors of an Ancient / Alberto Siliotti

Toma-se por base as reflexões de Cunha Jr. (2020), que toma por base a filosofia e matemática africana utilizadas para o planejamento das cidades e edificações e o fato de que as

produções escritas das sociedades africanas interferiram na concepção de arquitetura e urbanismo, principalmente nas civilizações do vale do Rio Nilo.

Esta perspectiva pôde ser apreendida nas produções da disciplina "URBANISMO AFRICANO: 6000 mil anos construindo cidades", ministrada por Henrique Cunha Junior e Fábio Velame, oferecida pelo Grupo Etnicidades PPGFAU UFBA no ano 2020. A disciplina tomou a filosofia e modos de vida africanos como base para compreensão de seu urbanismo, conceituando a forma africana a partir da vida rural e dos mercados africanos. Sob uma orientação Pan-africanista, apreendeu-se por meio de um conjunto de textos a complexidade e potencialidade do conceito de "Africanidade". Pensou-se a integração continental africana de forma a abolir o pensamento de que as nações do continente africano eram isoladas entre si e do mundo. Ao contrário, trataram-se de comunidades que sempre dialogaram por meio do comércio e de suas técnicas.

Como ensina Cunha Júnior (2020)

"O conceito de africanidade estabelecido por Cheikh Anta Diop (1923-1986) traduz a existência de um grande universo de conexões que unifica os fenômenos do continente africano sem, contudo, deixar de apresentar uma diversidade de marcadores culturais, geográficos, econômicos e urbanos. Os mercados africanos, por meio dos quais se operacionalizam as cidades são africanidades que tomam parte importante na determinação da forma urbana africana."

Pensa-se também o conceito de ancestralidade a partir da realização da vida humana em um território ocupado por gerações sucessivas; a religião como uma armadura da vida que determina a organização social do grupo humano; o equilíbrio como parte de um modelo de equilíbrio cósmico. A oralidade e a escrita africanas dentro de uma filosofia transcrita na complexidade sistêmica e transdisciplinaridade, dado que tudo é parte da energia do criador. A família estendida é entendida pela associação de pessoas estabelecendo laços por diversos motivos sociais - seja a produção, comercialização ou outras formas de socialização. Nesta perspectiva, a terra é um bem comum e o solo é um bem comunitário, de uso social, cujo debate sobre seu uso é realizada de forma democrática e consensual. "A organização urbana africana foi realizada durante grande parte da história com base em valores sociais, religiosos e comerciais." Cunha Júnior (2020)

Creemos que os processos de urbanidade africana foram inscritos nas cidades brasileiras por meio da herança dos povos negros criminosamente escravizados no Brasil. Para compreender este processo remetemo-nos ao trabalho de Manoel Querino. Ele afirma que

"o colono preto, ao ser transportado para a América, estava já aparelhado para o trabalho que o esperava aqui, como bom caçador, marinheiro, criador, extrator do sal, abundante em algumas regiões, minerador de ferro, pastor, agricultor, mercador de marfim etc. Ao tempo do tráfico, já o africano conhecia o trabalho da mineração, pois lá abundavam o ouro, a prata, o chumbo, o diamante e o ferro." (Querino, 1918)

4.2.5 - Malês, Querino E A Colonização Negra Do Brasil

*“Quem quer que releia a história
Verá como se formou
A nação, que só tem glória
No africano que importou”. (QUIRINO, 1918)*

Manoel Querino, no livro *O Colono Preto como Fator da Civilização Brasileira* (1918), narra o processo como a população negra construiu o Brasil em seus diferentes atributos. Realizando um debate contrário ao argumento branqueador da época - a hipótese racista de que a população negra e africana era um fator de atraso civilizacional ao país - Querino apresenta a formulação de que a população negra é um fator civilizacional positivo para o país.

Ele vai ressaltar os aspectos positivos da população negra na realidade nacional, por meio de alguns argumentos, os quais elenco a seguir. Primeiramente, ele narra o fato de que a população negra, quando escravizada e traficada ao Brasil, já possuía um conjunto de elementos, conhecimentos, técnicas, artes, ofícios e saberes em diferentes setores, que foi fundamental para o desenvolvimento do país. Estas técnicas estão no ramo da agricultura, da metalurgia, do Transporte e de uma série de outros ofícios relevantes à economia nacional.

"Foi o trabalho do negro que aqui sustentou por séculos e sem desfalecimento a nobreza e a prosperidade do Brasil: foi com o produto do seu trabalho que tivemos as instituições científicas, letras, artes, comércio, indústria etc, competindo-lhe, portanto, um lugar de destaque, como fator da civilização brasileira." (Querino, 1918)

Em segundo lugar ele argumenta que dado o processo espoliador, violento e rapineiro da escravidão, a população portuguesa brasileira escravocrata não desenvolveu nem realizou grandes atividades de trabalho. Ao contrário, desenvolveu-se uma mentalidade nas elites escravistas portuguesas de que o trabalho era uma atividade degradante e degradada, reservada somente aos escravizados. Então somente as mãos negras, ou fundamentalmente as mãos negras, construíram e trabalharam no desenvolvimento do país.

"A ideia de riqueza fácil banira da mente do aventureiro faminto o amor do trabalho, que era considerado uma função degradante. Por mais respeitável

que fosse a ocupação era ela desprezada pelos reinóis de pretensões afidalgadas. Esta circunstância, porém, favoreceu aos homens de cor nas aplicações mecânicas, e mesmo algumas liberais, cuja aprendizagem valia como um castigo infligido aos humildes, como se fora ocupação infamante. Só a estes era dado trabalhar. "Foi sobre o negro, importado em escala prodigiosa, que o colono especialmente se apoiou para o arrotear dos vastos territórios conquistados no Continente sul-americano." (Querino, 1918)

Um terceiro ponto é de que estas populações no processo de produção e realização do conjunto dos seus trabalhos, pôde imprimir ao Brasil uma série de características das civilizações africanas das quais elas eram oriundas. Estas características estão impressas em diferentes aspectos da nossa sociedade, como a forma urbana, a cozinha, a agricultura, a metalurgia. Por fim, ele argumenta que o colono negro é o elemento determinante da civilização brasileira, foi quem a construiu e foi quem lhe conferiu uma série de aspectos positivos que ela possui. Ele afirma que "o colono preto é a principal figura, o fator máximo da nossa riqueza econômica, fonte da organização nacional" (Querino, 1918)

Outro aspecto relatado por Querino em sua obra é a cerca das formas de revolta do povo negro, a partir da situação que experimentada na escravidão. O autor demonstra como a violência escravista e do tráfico ampliavam e acentuavam as demandas e a vontade de liberdade da população negra, que se revoltava de diferentes aspectos. Gostaria de ressaltar aqui o aspecto da constituição territorial em quilombos narrada pelo autor. Os quilombos constituíam territórios negros em princípio afastados - dos centros urbanos e agrários - que compunham fatores da civilização africana articulados de forma comunitária e com regras próprias da população negra. A guerra contra os quilombos e a simultânea influência que os mesmos exerciam sobre a população negra escravizada ou livre conferiu à população negra e branca das cidades o dialogo constante sobre estas experiências. Seja de temor, medo ou referência.

"e o filho do deserto adusto, recordando a impetuosidade do vento, o murmúrio brando da cascata, o eco adormecido das florestas do torrão natal, angustiado pelo rigor da escravidão cruel, mortificado de pesares, uma única ideia lhe perpassava na mente, um pensamento único lhe assaltava o espírito: a ideia sacrossanta da liberdade que ele tinha gravada no íntimo de sua alma." (Querino, 1918)

Porém a articulação territorial também estava presente nas cidades. A população negra desenvolveu a tecnologia de imprimir no território urbano seus aspectos, suas qualidades e suas

perspectivas. Uma vez que a cidade era produzida pelas mãos e conhecimentos africanos, estes conhecimentos estavam impressos e colonizando o espaço com suas características. Assim sendo, a experiência quilombola está impressa também nas formas e domínio da população negra sobre a cidade que ela realizava. A população negra realizou a cidade em uma dupla linguagem. Simultaneamente, o fez acerca do jugo colonial escravista e depois capitalista, mas também o realizou imprimindo mecanismos próprios de sua perspectiva de mundo. Assim sendo, esta inscrição negra está presente tanto nos espaços de maioria negra, a saber as periferias, favelas e outros bairros populares, como também no próprio centro da cidade que foi construído pela população negra. Por isso, a referência da revolta dos malês ou outras revoltas urbanas, dirigidas pela população negra a partir do seu domínio territorial são tão relevantes.

"Quem quer que compulse a nossa história certificar-se-á do valor e da contribuição do negro na defesa do território nacional, na agricultura, na mineração, como bandeirante, no movimento da independência, com as armas na mão, como elemento apreciável na família, e como o herói do trabalho em todas as aplicações úteis e proveitosas. Fora o braço propulsor do desenvolvimento manifestado no estado social do país, na cultura intelectual e nas grandes obras materiais, pois que, sem o dinheiro que tudo move, não haveria educadores nem educandos: feneceriam as aspirações mais brilhantes, dissipar-se-iam as tentativas mais valiosas." (Querino, 1918)

Isso nos leva a pensar a Revolta dos Malês e a forma como ela está vinculada à inscrição negra e africana no espaço urbano brasileiro. Na Revolta dos Malês, temos articulados os conhecimentos arquitetônicos da população africana que produziu os territórios urbanos e por isso dominava muito bem as suas rotas e fugas. A arte africana e a linguagem africana presente nos diferentes monumentos que informavam ou incentivavam acerca da revolta. Artes e ofícios dos saberes pretos e africanos que são circulados em torno das quitandeiras articuladas em terrenos específicos da cidade e também pelos escravizados urbanos ou escravizados de ganho que circulavam informações em suas rotas de fuga ou trabalho na cidade. Por fim, a Revolta dos Malês também nos informa a cerca da articulação entre trabalhadores negros livres e trabalhadores negros escravizados que estavam gestando uma forma própria de mobilidade dentro da cidade. Outro aspecto dentro da Revolta dos Malês é o de que havia um circuito de relações da população negra, escravizada e livre, com suas formas religiosas e sociais, o que lhe conferia espaços e circulação própria.

4.2.6 - Urbanismo Africano No Brasil

Henrique Cunha Jr., no livro “Espaço Público, Urbanismo e Bairros Negros” (2020), oferece reflexão que dá prosseguimento ao pensamento de Manuel Querino. O autor reflete fundamentalmente acerca do espaço público no meio urbano e nas cidades, compreendendo que a constituição do espaço público, que é o espaço de convívio amplo, coletivo e generalizado das cidades brasileiras, foi realizado em uma sociedade desigual, clivada pelo processo do escravismo criminoso e do racismo antinegro. Neste sentido, o espaço público, que também foi realizado pelas mãos negras, a partir do argumento de Querino, e assumiu características negras na sua realização.

O autor acrescenta que os espaços ilegais da cidade, ou seja, as favelas, periferias e ocupações, também são espaços negros produzidos na desigualdade da sociedade racista. Nesse sentido, o autor propõe algumas reflexões relevantes. Dado que as cidades brasileiras são escritas com as formas de circulação e produção das cidades negras, devemos ressaltar isso a partir de alguns aspectos.

O primeiro deles é o de que o desenho de grande parte das cidades tem em sua constituição espaços como Praças de forcas, pelourinhos largos e outros espaços destinados publicamente à violência contra a população negra. Esta violência, que é uma violência ritual do escravismo criminoso, torna-se prática e praça do urbano, ou seja, em parte o espaço público foi constituído em uma perspectiva racista. Por outro lado, como a população negra também construiu os seus espaços na cidade, o espaço público tem em sua constituição as formas, edificações e circulação negra. Devemos observá-los e o autor vai buscar a partir de alguns aspectos.

“os pelourinhos e forcas constituíram parte do mobiliário urbano das cidades brasileiras. Conforme dito em parágrafos anteriores, os elementos que testemunhavam este estado de violência foram eliminados e apagados da nossa memória social urbana.” (Cunha Jr., 2020)

Por exemplo, a análise das feiras livres, das feiras municipais, dos mercados públicos, que são espaços de comércio que articulam boa parte da produção local. São feiras que têm duplo aspecto, sejam nas feiras públicas ou nas feiras livres, de comercialização e sustentação de boa parte da população. Estas feiras e mercados foram construídos pela população negra, herdadas da tradição amplamente conhecida das sociedades africanas de comercialização e de organização de grandes feiras com espaço de sociabilidade. Estas feiras estão inscritas no urbano como uma herança negra nas cidades, assim como os mercados municipais e outros espaços de comércio ampliado. Em torno da produção dessas feiras e das suas comercializações, temos um conjunto de hortas urbanas ou de produção rural e do que hoje chamamos de agricultura familiar que se articulam para a circulação

dessas mercadorias na cidade. Estas hortas e estas formas de produção agrícola também são oriundas da população negra e constituem espaços e rotas urbanas.

“Parte do fenômeno, social e comercial, das feiras públicas do século XX no Brasil deriva de uma instituição que se propagou em todo território nacional, qual seja, a quitandeira negra, com suas bancas e tabuleiros pelas cidades. Antes da abolição do escravismo criminoso em 1888, as mulheres africanas e afrodescendentes, livres ou escravizadas de ganho (ALGRANTI, 1988) estavam no trabalho urbano na condição de “semi-livres”; e as ganhadeiras povoavam as praças públicas com seus negócios de rua (BONOMO, 2014). A palavra quitanda é de origem Bantu e somente existe no português do Brasil, sendo que aparece de Manaus a Porto Alegre.” (Cunha Jr. 2020)

Outro aspecto ressaltado pelo autor é o da cultura negra, ou seja, os espaços culturais negros e as formas e articulações culturais negras também são formas e espaços que estão presentes na constituição e consecução do espaço urbano. As formas culturais negras constituem sentidos, usos e feições para o espaço público, constituindo subjetividades que tornam as edificações concretas espaços de uso coletivo. Essas formas culturais estão presentes em situações como festas, festejos, culturas populares e tradicionais, samba, culturas urbanas e uma série de outros elementos.

Os espaços sagrados também têm sua relação direta com este processo, pois eles constituem mecanismos de circulação da população negra dentro do terreno e do território, forjados e fundados por sua própria cosmovisão de mundo. As religiões de matriz africana expressam aquilo que o autor denomina como Afroperspectiva, porque elas integram o conjunto das realizações da cidade e dão sentido a ele em torno do seu axé.

“Afroperspectiva pode ser sintetizada na maneira atual de parte das comunidades africanas e afrodescendentes encarar e praticar a vida na sua integralidade. Terreiros de candomblé e umbanda trabalham ainda uma Afroperspectiva. Nela tudo se encontra integrado pela energia vital, pela energia fundamental da natureza, da sociedade e do espaço atual (...) A Afroperspectiva filosofa a negociação da equidade social, mas também implanta modos de vida e simbologias como conduta coletiva.” Cunha Jr. (2020)

A cultura hip-hop, como uma recente cultura urbana, é também uma expressão consolidada disso que o autor apresenta como a presença negra na constituição e consecução da cidade. Uma

cidade já construída, edificada, ultracolonizada do século XX, é reapropriada e ressignificada por uma juventude que se reúne em bailes, em estações de metrô, em pontos e praças públicas da cidade para realizar seus eventos culturais. A cultura hip-hop constrói novas formas de rota e de encontro urbano, também transatlântico, uma vez que se trata de uma cultura global.

Centralmente a este argumento, o conceito de Bairros Negros como uma forma relevante da urbanidade e sociabilidade brasileira desenvolve-se como um processo nodal acerca dos quais as cidades brasileiras tem base de sua estrutura.

“Com a abolição do escravismo criminoso e os processos de desqualificação social da população negra para o trabalho capitalista, essas populações foram ao longo do tempo formando bairros cuja maioria da população é negra. Hoje, as cidades brasileiras possuem áreas urbanas de nítida maioria negra e esses bairros são denominados bairros negros. A existência conceitual deles é importante, pois permite a inclusão específica da população negra nos projetos urbanos; determina um campo específico de vulnerabilidade social urbana determinado pelo racismo antinegro e produz condições para o tratamento adequado da população negra nos espaços urbanos. A inexistência da especificidade de população negra e bairros negros leva a uma generalidade de invisibilidade dos problemas específicos vividos pela população negra nos processos de urbanização.”

A filosofia africana aparece nas cidades entremeadas às encruzilhadas.

“Nas sociedades africanas, a encruzilhada é um ponto nodal de caminhos a serem percorridos, representa a reflexão, a problematização e os conflitos sobre decisão, entroncamento de caminhos e diversidade de escolhas e a necessidade e realizar escolhas. Na literatura urbanística, as cidades são hoje vistas como pontos nodais das economias transnacionais.” (Cunha Jr, 2020)

4.2.7 - Transfluência

Mestre Nego Bispo, ao discutir o tema do transporte, em um primeiro momento, reflete acerca de como o Transporte Coletivo é um fenômeno de disciplinamento e de adestramento da população negra. Ele compreende, em uma entrevista que realizei com o mesmo (2021), que o Transporte Coletivo é uma ferramenta colonial que funciona em uma mesma dimensão daquilo que das técnicas utilizadas por adestradores para controlar animais. Ele relata sua própria experiência ao compreender, ao demonstrar como ele realiza este adestramento e como ele coloca esses animais para andar em circo. Que servem só ao seu propósito e não ao propósito dos próprios animais.

Porém, ao pensar em formas de transporte, em formas de diálogo acerca da Mobilidade Negra, ele nos traz o conceito de Transfluência.

“Isso é a Transfluência, uma linguagem ancestral que faz com que gerações se comuniquem ainda que não estejam se vendo. É um sistema muito sofisticado de deslocamento muito diferente do sistema de transporte. Esse sistema de Transfluência e Confluência que vivemos quebra todo o pensamento contenedor. Não tem coincidência para nós. É esse pensamento que faz com que nossas lutas permaneçam e que os colonialistas não consigam nos identificar em todos os momentos. Há momentos em que eles fazem barreiras e passamos por meio dos Transportes , pois também dominamos eles. Mas há outros em que não conseguimos passar pelos Transportes , mas passamos pela Transfluência.” (Bispo, 2021)

Ele pensará a circulação dos povos africanos fundamentalmente a partir da potência negra. Mesmo quando analisa o fenômeno do tráfico transatlântico reflete, porém, sobre como a população negra conseguiu se reorganizar, forjar e reconstituir suas organizações em ambiente de clivagem colonial.

“nossa relação cósmica acontece sempre, durante a vida. Essas relações cósmicas fizeram com que, simultaneamente ao Transporte corporal do nosso povo pelo mar nos navios coloniais, ancestralmente recompusessem a transfluência. Ou seja, a memória de volta estava sendo composta de forma ancestral e os colonialistas não perceberam. Justamente por isso, ao chegar aqui, conversaram com indígenas – por ter cosmologias parecidas – e se comunicaram pela linguagem cósmica resgatando todos os seus saberes, podendo compor os quilombos nos territórios. De lá, pôde-se seguir dialogando com aqueles que ficaram e criando uma grande disputa de formação, composição, pensamentos e relação cosmológica. Os colonizadores pensando em cada vez mais adestrar o nosso povo na senzala e os quilombolas cada vez mais buscaram resgatar e libertar nosso povo. Não através do transporte, mas sim da transfluência, que é essa movimentação cosmológica que os colonialistas nunca conseguiram perceber que fazíamos.” (Bispo, 2021)

Mestre Nego Bispo entende que, por meio da transfluência e da confluência, houve a possibilidade de reconexão ancestral. A figura que ele utiliza é a dos rios voadores, que são grandes quantidades de água que se movimentam pelos céus, um local aparentemente que não lhes cabe, mas que por meio dali fazem comunicação de águas de diferentes regiões. Ele vai buscar na transfluência dos rios a possibilidade de que a população negra tenha realizado, por meios espirituais, por meios cósmicos, ou por meios de transmissão de conhecimento comunitário, o

trânsito e a reconsolidação da sua forma de organização social, superando o apagamento do tráfico transatlântico. Então, ele vai buscar nessa conexão da comunidade com o ancestral e com o divino a constituição de um processo de comunicação entre a população negra. É um processo de mobilidade de ideias, saberes e sentidos da população.

“O que houve em Palmares e todos os quilombos foi exatamente essa relação de transfluência. Mesmo os quilombos que não se visitavam fisicamente transfluíam através da cosmologia. A relação com o mar, com o vento, as estrelas, as plantas. A relação que existe entre Palmares com os quilombos de hoje é uma relação transfluente, onde a ancestralidade vai passando essas informações.” (Bispo, 2021)

Assim, observa-se a transfluência, compreendida como mecanismos de mobilidade da população negra que operam em distintas dimensões. A transfluência não foi criada para combater a escravidão. Ela, por já existir enquanto ferramenta de mobilidade, foi utilizada em situação adversa.

As formas organizativas, os conhecimentos tecnológicos, os saberes da população negra transpassaram a violência do tráfico escravista, transpassaram o disciplinamento escravocrata do racismo genocida, do racismo, do escravismo criminoso. Transpassaram as violências raciais e a tentativa de genocídio da população negra eugenista; o disciplinamento urbano da população negra. Ou seja, é uma ferramenta de mobilidade intelectual, espiritual e de cosmovisão da população.

4.2.8 - Afrofuturismo

O Afrofuturismo, movimento literário, filosófico, estético, cultural, pop e imagético, é, grosso modo, uma abordagem do passado e do futuro da humanidade que parte do ontológico vínculo entre o povo negro e a tecnologia. Trata-se da memória de que há milênios a população negra se desenvolve, constituindo desde as tecnoculturas básicas (tais quais o círculo, a roda, a escrita, os objetos de manuseio com a natureza) até as grandes instituições sociais (tais quais as ciências, o urbanismo, as artes, o saneamento, o transporte, a comunicação, as instituições públicas) e religiosas (o vínculo com o sagrado, os procedimentos, rituais de organização com a ancestralidade e o mundo para além do que é possível ver). É parte do combate ao delírio eurocêntrico que tudo o que há de civilização, modernidade e tecnologia foi gestado nas instituições greco-romanas, conferindo à população branca e europeia a exclusividade do desenvolvimento social e científico — nada mais obtuso e colonial do que isso.

É também uma forma de desanuviar a observação de que o povo negro desenvolveu e organizou profundas estratégias contracoloniais com as quais combateu e se reorganizou nesse tenebroso período da história marcado por tráfico negreiro, saques e expropriações entre povos. Fez

isso organizando a diáspora negra que enfrentou a escravidão, o racismo antinegro e o colonialismo. As religiões de matriz africana territorialmente organizadas em terreiros, a capoeira, o quilombo, o dengo, o samba, o frevo, o maracatu, o coco, o sertanejo são alguns exemplos mais conhecidos desses saberes complexos.

Além disso, o Afrofuturismo apresenta uma questão fundamental: quando se fala de um futuro povo negro altamente vinculado à tecnologia, informa-se ao futuro que o povo negro sobreviverá ao projeto genocida em curso. Venceremos o racismo e desenvolveremos plenamente nossas capacidades, vocações e interesses. Ele também possibilita a compreensão de que nossa história é muito anterior à escravidão e que mesmo no período escravista, nossa existência não foi reduzida àquilo. Nosso Axé é uma força superior a qualquer sistema de opressão. Ou seja, o Afrofuturismo é potente e poderoso porque, ao fazer ficção sobre o futuro, rememora o passado e instrumentaliza o presente.

Trata-se aqui de abordar a Mobilidade Negra em uma dimensão afrofuturista. A possibilidade de ficcionar sobre o futuro por meio de nosso passado é uma ferramenta de constituição de horizontes de um futuro negro próspero. Projetar sobre nosso futuro é a ferramenta que nos leva a construir Quilombos e Quilombismos. A Tarifa Zero, por exemplo, é uma tecnologia social para o transporte, tem potencial de constituir-se como uma ferramenta antirracista e projetar a potência negra sobre o espaço.

4.3 - A Inserção Da Mobilidade Negra No Estudo Da Mobilidade Urbana

A Mobilidade Negra, segundo temos apreendido aqui, trata destas distintas circulações, trânsitos, fluxos. Até onde apreendido de sua análise até aqui, ele tem sido categorizado por meio das movimentações dos povos africanos, divididos em três momentos históricos. Ele em primeira medida trata da circulação negra no território global: de forma ancestral, pela circulação dos povos africanos em todo o globo como circulação, migrações por terra, navegações e outros meios de transporte, espalhando-se pelo planeta. Em um segundo momento, trata dos conflitos relacionados à intervenção colonial nas comunidades negras buscando determinar sua trajetória – momento em que tecnologias foram utilizadas para manutenção do vínculo com a ancestralidade. Este processo consolidou uma segunda camada do que chamamos de diáspora africana.

Após o período do tráfico escravista, a Mobilidade Negra trata das distintas circulações negras pelo espaço do globo: seja as realocações em sociedades racistas e escravistas, seja o processo de retorno à África e reconsolidação no espaço, sejam as circulações de povos para o continente europeu e asiático.

O debate moderno da Mobilidade Negra está relacionado à nova formação geopolítica mundial pós-guerra fria, composta por recente migração negra/africana para os países do norte e sul global, as circulações de população negra pelo território global, tratando de todas as tensões que isso implica em combates, embarcações, reafirmação do mundo, novas potencialidades e localizações globais.

A ideia aqui é abordar o conceito de Mobilidade Negra, em parte da sua dimensão nacional, porém articulando a dimensão diaspórica da circulação negra no espaço com os aspectos específicos da circulação negra no espaço urbano. Ou seja, trata-se aqui de apreender como a população negra circula tanto pelo espaço nacional, de forma ampla, como também pelo espaço citadino, com suas perspectivas e dimensões próprias.

A perspectiva que aqui se apresenta é um cruzamento do conceito de Mobilidade Negra com o conceito de Mobilidade Urbana. É, fundamentalmente, uma racialização da Mobilidade Urbana a partir da vinculação desta com a mobilidade de negros e negras no espaço. Deste entrecruzamento, mais do que coincidências comuns, pode-se apreender também como um fenômeno é causador, definidor e determinante do outro. A mobilidade na cidade está determinada pelo conflito racial e a movimentação da população negra tem a sua relação com o conflito urbano.

A Mobilidade Negra, quando inscrita no debate da Mobilidade Urbana, está tratando fundamentalmente de processos de constituição de espaços, rotas, práticas sociais e culturais do povo negro. Um povo que circula por dentro e por fora das estruturas coloniais. Ou seja, ela está inscrita na construção negra dentro do espaço urbano, que se trata de um espaço conflitivo e contraditório, ainda que sob hegemonia colonial e racista.

A Mobilidade Negra no urbano brasileiro constitui-se como uma inscrição negra no espaço. Ela pode ser compreendida também enquanto um fenômeno de múltiplos enfoques, características e costumes, pois tratam-se de diferentes povos negros em diferentes configurações que foram sequestrados do continente africano ao continente brasileiro e que passaram por diferentes períodos em diferentes espaços da cidade. O fato de que este povo negro teve, por suas mãos, a capacidade de construir a cidade, ainda que em um sistema racista - seja escravista, ou seja de trabalho livre, ou seja rebelde - fez com que pudesse, com sua diversidade, inscrever suas características no mesmo. Para além dos espaços estáticos, desenhar circularidades e mobilidades no espaço.

A Mobilidade Negra não é necessariamente a Mobilidade Antirracista, porque a Mobilidade Antirracista compreende os fenômenos em que a luta contra a Mobilidade Racista e a colonialidade, se expressou em conflito aberto, ou em conflito direto contra a mobilidade dominante. A Mobilidade Negra é anterior ao conflito e acontece simultaneamente a ele. Ela não é, igualmente,

ontológica: trata-se de um fenômeno histórico que articula a característica das populações africanas de circularidade com a sua capacidade de adaptação às diferentes situações. Ela trata das formas como a população negra forja movimentações na direção de seus anseios.

A Mobilidade Negra está vinculada ao processo do urbanismo negro e, por isso, é possível se aproximar do conceito a partir dos vínculos que este inscreve na cidade, tal qual formulou o Cunha Júnior (2020). Cabe analisar sua relação com as forcas, pelourinhos que estão escritas nas cidades por parte da Mobilidade Racista. Mas também nas feiras, mercados municipais, hortas urbanas constituídas pela população negra; da capoeira, da mandinga, da malandragem e das técnicas de existência; da cultura negra e suas diferentes manifestações; dos espaços sagrados da população negra. São algumas características que nos permitem observar mecanismos de circulação. A partir daí percebem-se as formas de Transporte da população negra que estão vinculadas a estes mecanismos de mobilidade.

Compreende-se aqui então que a Mobilidade Negra tem algo que está para além da Mobilidade Antirracista e que não é comportada pelos ataques da Mobilidade Racista. Apesar das distintas formações do povo negro africano ou em diáspora e das distintas perspectivas políticas, cosmovisões de mundo e formulações espalhadas, entende-se que abordar o tema permite vincular este processo histórico com uma dimensão ancestral e milenar. Igualmente, é possível abordar o tema a partir de uma relação direta com os eventos e movimentos históricos do tempo recente, moderno; com as formulações políticas, intelectuais, artísticas, subjetivas, espirituais da população negra. Toda uma gama de coisas que existem para além do conflito com um sistema antinegro.

Pensamos isso porque a Mobilidade Negra compreende um terceiro aspecto intangível, múltiplo e que está para além do condicionamento histórico, que é a subjetividade, a ancestralidade e a conexão da população negra entre si nos seus próprios termos. Ainda que haja relativa artificialidade em tratar como iguais, pois há povos muito distintos que passaram por diferentes processos.

Nesse sentido, mesmo a dinâmica própria da especulação imobiliária de constituição de uma cidade legal e ilegal – lida somente como mecanismo de centripetação ou centrifugação urbana - é em alguma forma parte de uma apropriação do processo vivo da população negra de reconstituição e consolidação de espaços. Se o Axé constrói espaços novos, formula, reconstitui e requalifica espaços urbanos, há aí alguma dimensão da reconstituição de espaços legais e ilegais com uma dinâmica constante do crescimento da cidade, do crescimento da população e do crescimento do espaço que está vinculado. A uma dimensão da Mobilidade Negra de estar sempre produzindo espaços novos, novas realidades.

Por isso, interessa observar alguns lugares onde a Mobilidade Negra acontece.

4.4 - Lugares

Abordaremos aqui alguns lugares que nos provocaram a pensar a Mobilidade Negra. Tratam-se de abordagens parciais, fragmentadas, de distintos tamanhos e profundidades. Elas estão, em larga medida, vinculadas à minha experiência e literatura à mão disponível sobre o tema. São algumas incursões com o interesse de levantar reflexões acerca da Mobilidade Negra com fins de pesquisas futuras.

4.4.1 - Capoeira E A Mobilidade Negra

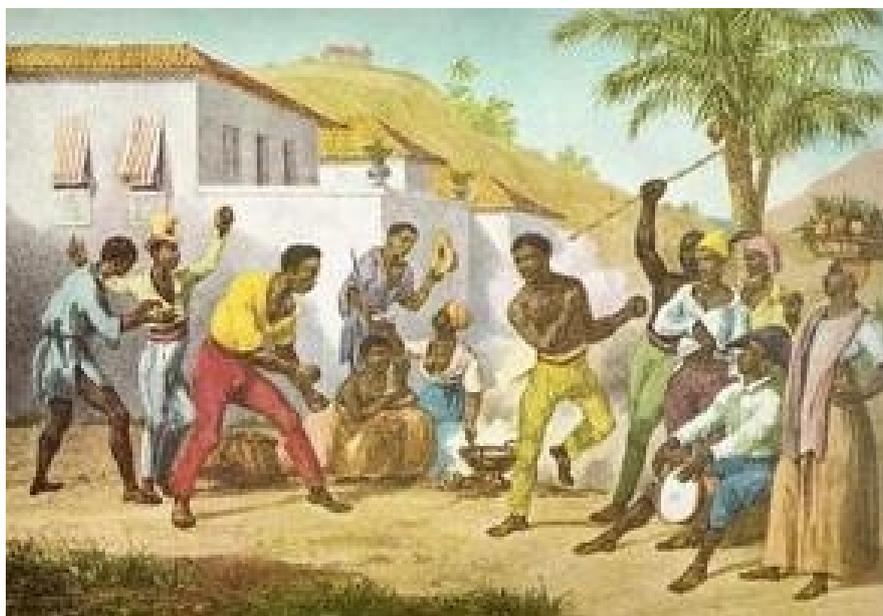


Figura 89: Imagem: Jogar Capoeira, pintura de Rugendas, de 1835

*“berimbau bateu
angoleiro me chamou
vou me embora já é noite eu não posso demorar
eu não posso demorar
eu não posso demorar
minha aldeia é muito longe é na beira do mar
vou me embora que é noite mata eu tenho que passar
eu moro muito longe
vamos logo vadiar”
Corrido de Mestre João Grande*

A capoeira é um fenômeno que aborda a ideia de Mobilidade Negra por diferentes aspectos. Um primeiro, mais imediato, é que por ser uma luta, uma luta de autodefesa, de ataque, ela possibilita já de pronto que a população negra sobreviva em um ambiente hostil, seja o ambiente

hostil da escravidão, seja o ambiente hostil do genocídio pós-escravista. Possibilita que a população negra se defenda. Como afirma Tavares, em seu trabalho “Dança de Guerra”

“É aí, então, que a Capoeira surge como um desses discursos não verbais, caracterizados pelas especificidades desenvolvidas pelos negros para assegurar a sua sobrevivência, tanto na guerra como na paz. Sua elaboração deu-se como resultado da resistência articulada no sentido de apontar uma “saída dentro do próprio sistema de coação”. Esta saída encontrava-se no corpo, tido como principal eixo da existência cultural africana: ou se trabalhava, ou se deixava morrer (suplício); ou, então, adestraria o corpo no sentido da libertação (práticas religiosas ou Capoeira).” (Tavares, 2012)

Em um segundo aspecto, o fato da capoeira possuir em sua compreensão, em sua filosofia a ideia da Mandinga. Que se trata das formas de se relacionar, mugangar e transitar, dialogar com o ambiente, é um elemento de mobilidade, de trânsito, de diálogo e de interação constante com diferentes elementos da nossa sociedade. É uma forma de transpassar barreiras e de construir suas próprias estratégias e uma performance no mundo onde a picardia, o falado real e o imaginado vão dando espaço às possibilidades de uma sociedade repressora. Aquilo que Mestre Pastinha chamava de manha, mandinga e malícia. Ele dizia que a capoeira é “Mandinga de escravo em ânsia de liberdade, seu princípio não tem método e seu método é inconcebível ao mais sábio dos mestres.” Dias (2006), refletindo sobre este aspecto da capoeira informa que

"A mandinga é consagrada como uma característica essencial da capoeira. Em Salvador, desde o final do século XIX, a palavra mandinga era usada como sinônimo de capoeira. Considerada uma das principais armas de defesa e ataque dos seus praticantes, ela pode ser observada no jeito de corpo do jogador, nas suas expressões faciais, nos golpes aplicados e celebrada ou invocada em muitas músicas cantadas nas rodas. Atualmente, o bom capoeira é o indivíduo mandingueiro que sabe disfarçar, enganar o adversário, que ganha o jogo através da esperteza, da “arte da falsidade”, do fingimento.

Neste sentido, mandinga aparece como um tipo de jogo cujo objetivo principal é ludibriar o contendor através da astúcia. Mas no mundo da capoeiragem, o termo mandinga também se refere aos poderes mágicos de alguns capoeiras"

Em um terceiro aspecto a Ginga, que é um comportamento circular, um comportamento de eterno movimento, onde o desequilíbrio lhe garante o equilíbrio, com um movimento quebrado e

sem previsibilidade. O fato da ginga te tornar imprevisível na sua próxima movimentação está vinculado ao tipo de mobilidade que a população negra precisa realizar para enfrentar uma sociedade que tenta conter nossos movimentos.

“É na ginga, na movimentação permanente em busca de um equilíbrio dinâmico, que o jogador irá constituir a singularidade do trabalho corporal, pois pela ginga se realizam os ataques e as esquivas; ou seja, pela ginga são emitidos os golpes e constituídas as esquivas, que podem vir a ser pré-golpes, isto é, podem ser executados com objetivo de preparar um contragolpe.” (Tavares, 2012)

Outro elemento que vincula a capoeira à mobilidade é a realização das rodas, pois elas são territórios forjados pela população negra em espaços da cidade. Os espaços assumem características negras, os espaços se tornam referências de circulação e mobilidade na cidade, e os espaços se tornam também, criam histórias e vínculos com ancestralidade negra e ressignificam os mesmos.

Tavares reflete sobre esta ferramenta da capoeira dizendo que

"a Roda é uma unidade do intertexto, que o complexo cultural, constituído como resistência, estabeleceu. Haveria uma rede ou subsistema cultural, envolvendo várias práticas ou eventos culturais. Todos eles apresentam o traço lúdico de sua realização como aspecto mais vigoroso. Os subtextos, que coexistem na Roda, são as diferentes combinações que poderiam ser traçadas por cada jogador; o arranjo conjunto, que seria possível constituir pelo duplo movimento. Cada jogo é uma frase que se duplica após cada diálogo realizado. Ou seja, a Roda é o lugar-texto, que contém subtextos, sendo estes os jogos compostos por frases individuais." (Tavares, 2012)

Lima (2021) articula a realização da capoeira com o conceito de Transfluência, diálogo com as formulações do Mestre Nego Bispo. Ao refletir acerca de eventos de domínio urbano da população negra sobre episódios do século XIX, o autor vê na Transfluência uma chave que explica as formas como lentamente os povos minoritários sedimentaram as redes e solidariedades urbanas. Os capoeiras eram alguns dos que podiam circular pelo espaço livremente. A capoeira está listada junto a um conjunto de outros processos igualmente transfluentes.

“Para Bispo, processos organizativos de aspecto territorial – a exemplo de quilombos e terreiros – ou organizações sociais – as maltas de capoeira, os congados – são todos fenômenos da transfluência. O termo ultrapassa a esfera cotidiana, e abrange as lutas negras contra o racismo e por uma vida

livre. Assim, as insurgências coloniais constituem um dos focos empíricos fundamentais no pensamento do autor.” (Lima, 2023)



Figura 90: Imagem: Berimbau representado por Debret

O fato da capoeira ter uma dimensão comunitária e de organização em grupos também constitui polos de Mobilidade Negra. Praticantes da capoeira se deslocam, reorganizam e se articulam em diferentes espaços para que possa treinar. Seja na beira da praia, na beira do mar, na ponta da praia, seja em casas onde os treinos são realizados, nas casas dirigidas pelos mestres e mestras, seja nos treinos que são realizados em praças, nas ruas. O fato de que a necessidade do encontro presencial entre pessoas distintas para treinar e fazer um aprendizado junto ao mestre fazem com que a capoeira construa territorialidade. Na cidade.

Outro elemento da capoeira que está vinculada à comunicação e conexão é a sua música. O berimbau não é somente um instrumento de toque, ele é um instrumento de conexão, ele é um instrumento concebido como realizador de uma conexão ancestral. Berimbau é o instrumento mais conhecido e mais típico tradicional da capoeira. As músicas também realizam conexões e interlocuções.

"Assim, o berimbau cria a mandinga, a manha e a trama energética que caracteriza a cinética corporal do jogo da Capoeira. (...) O berimbau é o emanador da energia, da rítmica que conduz o corpo na dimensão cósmica, por intermédio da vibração que os corpos deixam transparecer. Desta forma, seus relexos ficam suficientemente ativos e, com isto, só temos um corpo em plena consciência em ação. Ainda segundo Alderico Toríbio, “Capoeira não se joga a seco, é preciso mandinga para se pular; e a mandinga quem dá é o berimbau (e as chulas)”. (Tavares, 2012)

Muitas das ladainhas, que são lamentos antigos, realizam comunicação e despertam a imaginação, então a possibilidade de estar em outros lugares, das pessoas praticantes da capoeira. Muitos corridos também contam histórias e dão conselhos e ensinam sobre lugares onde ainda não estivemos, para que saibamos. Nos comportarmos nos mesmos quando for necessário. E esses diferentes corridos nos ajudam a agir em uma sociedade que nos persegue.

4.4.2 - Terreiros

Muniz Sodré realiza em Pensar Nagô (2017) um movimento de compreensão das formas como por meio do ritmo, da espiritualidade, coletividade, integração entre corpo e mente, vínculo de território físico com extrafísico, entre outras, a filosofia a toques de atabaque acontece. O autor aproxima o pensamento filosófico ocidental do pensamento nagô e possibilita a compreensão de como, nos terreiros, realizam-se mecanismos de compreensão, feição e vivência filosófica nos cultos afros. A Mobilidade Negra se realiza por meio de seus pressupostos próprios em torno dos territórios físicos e espirituais.

“O terreiro de candomblé é a organização responsável por um tipo de visibilidade, portanto, aquilo que transforma em existente o suposto inexistente” (SODRÉ, 2017, p. 100)

Sodré afirma que os terreiros de Candomblé são um pedaço de África em Brasil. Trata-se de espaços societários que rearticulam e reorganizam diferentes formas, práticas e saberes das religiões de matriz africana no Brasil.

“O axé é capaz de gerar espaço. Isto é o que fica explícito em depoimentos de "antigos" dos terreiros, como o citado oluô. Referindo-se à iyalorixá Aninha, que morou muitos anos no Rio de Janeiro (onde fez várias iniciações importantes), ele comenta: "Aninha não tinha nenhum terreiro no Rio, mas tinha axé." Isto quer dizer que a força produzia o espaço necessário à sua atividade. (...) “Para os negros, o Rio não era, evidentemente, cidade plena de axé. Era lugar de infortúnio, na forma de pobreza, doenças, insegurança psíquica e todos os males pessoais advindos da situação de cativo ou de uma liberdade precária. Daí, a demanda coletiva de formas sagradas tradicionais, de ritos de purificação, de danças grupais e de "atração" de entidades religiosas do grupo senhorial escravista. Santos como São Benedito (negro), Santa Bárbara, Nossa Senhora do Rosário, São Joaquim, Santa Efigênia (negra), a Virgem Maria, São João, São Sebastião, São Lázaro, São Elesbão (negro), São Baltazar (negro) e outros - sem

esquecer a própria cruz católica – atuavam como símbolos mediados entre a cosmovisão negra e o universo branco europeu, mas também como engendrados de axé, porque eram "santos", logo seres-forças. A cruz católica, por sua vez, além de ser objeto sagrado dos cristãos, pertencia à tradição litúrgica dos Bakongo (bantos) enquanto símbolo das quatro fases solares, desde antes da chegada dos missionários à África.” (Sodré 1988)

Os terreiros são também espaço de reconexão, rearticulação e constituição de referências na cidade para a população negra. São também espaços de articulação territorial, diverso e distinto em vários pontos da cidade. Realizam também um processo de conexão entre a realidade urbana e o vínculo com a natureza e seus elementos - com as águas, com as cachoeiras, com a floresta. Constituem também, pelos seus fazeres, relações com as feiras, com os espaços públicos das cidades e com os feitores. Por fim, realizam um processo de conexão de possibilidade de trânsito e transe entre diferentes situações.

Xavier (2021) argumenta semelhantemente dizendo que

“Essas religiões (..) se tornaram sobretudo os espaços de conjunção de saberes, de conhecimentos, de resistências física, psicológica, política e social desde o período da escravidão. (...) Está na constituição das religiões de matriz africana a capacidade de articular diferentes espaços e territórios como extensão do campo do “sagrado”, dotado de poder e força, capaz de prover e transformar a vida. A ideia de que todos esses espaços podem ser acessados para reequilibrar a vida passa pela interação com a natureza e com a sociedade.” Xavier (2021)

Exú é um orixá com o princípio dinâmico, relacionado à mudança, comunicação e liberdade. É aquele cujos tempos estão na rua, na esquina, nas encruzilhadas. Exu é um orixá que tem diálogo com a mobilidade. É ele quem abre caminhos (Moura, 2021).

Claro, não se pode jamais reduzir à dimensão da mobilidade qualquer experiência com esse nível de complexidade técnica, saberes e mediunidade presentes nos terreiros. O que interessa aqui é pensar em que medida isto colabora em alguma dimensão para o que nós entendemos como Mobilidade Negra, sendo um campo que não é nem um pouco superior, porém está em trânsito com esses diferentes espaços e territórios negros, com suas específicas características.

4.4.3 - A Festa O Baile

“E destas atividades lúdicas, com seu discurso não verbal predominantemente corporal, foram forjadas as armas dos negros da

Diáspora: religiosidade, culinária, arte e luta, elos que se trançaram em verdadeira rede que, poeticamente, programou a constituição de um complexo sistema cultural de resistência, capaz de se potencializar em uma sabedoria de técnicas corporais ainda não suficientemente sistematizadas.” (Tavares, 2012)

A capacidade do povo negro de transformar diferentes espaços e territórios em festas, celebrações e música precisa ser pensada em meio àquilo que chamamos de Mobilidade Negra. A realização de festas dos diferentes e variados tipos, ritmos e formas fazem com que os encontros aconteçam e a circulação entre pessoas seja efetivada.

A realização da festa constrói também o espaço público e o da rua. Ela constrói o fluxo e o contrafluxo dentro da cidade. A festa converte espaços periféricos, marginalizados em espaços de centralidades. A festa combate a depressão e a violência e a resignação e o banzo banzo estimulado pela prática do racismo genocida.

A festa realiza trocas e encontros entre diferentes setores da população negra de diferentes espaços da cidade ou mesmo de fora dela.

A festa, uma característica própria da população negra, possibilita encontros e trocas para dança. O processo de organização das festas implica e estimula a auto organização negra, seja para dança, seja para tocar, seja para ensaiar versos para apresentar. Os espaços das festas negras constituem espaços de maior segurança e maior habitabilidade da noite.

“Na transgressão lúdica, pelas formas carnavalizadoras que foram adotadas pela resistência negra, o corpo e o som (ritmo sonoro) vieram introduzir uma identidade corporal e musical que não é usual. Vigoroso centro emissor de energias, chakra e, sobretudo, axé do sistema de resistência, acionado pela liberdade de seus movimentos e ritmos. Para o negro da Diáspora, o Samba, o Soul, o Jazz, o Reggae, o Mambo e, entre outros, a Capoeira, são os textos que preservam os resíduos da viva transgressão, que seu repertório de signos não verbais vem realizando.” (Tavares, 2012)

A festa também é um esconderijo para as diferentes práticas que já foram proibidas por motivos racistas. A festa é um espaço onde a subjetividade se conecta e diferentes formas de ser e estar no espaço podem ser experimentados.

“Desta maneira, a festa e o ritual constituir-se-iam em formas de comunicação não verbal. Ao se realizarem, transgrediriam a rotina cotidiana imposta pelo significante despótico ao corpo produtivo sequestrado do

corpo comunitário que, então, na sinergia, na gira, na energização e na cosmocentricidade, isto é, no centramento no tempo cósmico, em faixas de tempo regidas pelo mito, finalmente se configuravam. Graças à festa. Graças ao lúdico. Graças ao jogo." (Tavares, 2012)

4.4.4 - Afroturismo

Há que se observar o argumento das redes de Afroturismo, que tem desenvolvido uma série de projetos no Brasil. Essas organizações têm feito um resgate histórico multi-temporal das cidades brasileiras, tanto em torno do tipo de produção urbana oriunda do escravismo criminoso, como também das somas como a população negra significou e ressignificou o espaço.

Por exemplo, a Olinda Negra faz rotas passando por espaços próprios da escravidão, de tortura escravista, como também por espaços de organização, produção cultural, produção artística. Urbanística, produção urbanística, dos maracatus, do frevo, dos afoxés de Olinda. Igualmente, a rede de afroturismo do Distrito Federal realiza um conjunto de circulações por áreas diferentes e distintas da cidade, ocupadas e produzidas pela população negra.

O argumento do afroturismo é de que o turismo, com todas as suas formas possíveis, é fundamentalmente uma forma de circulação do povo negro e colonizado, pois quem circula a cidade e produz a cidade durante todo o seu período foi a população negra. A população branca realizou, em alguns momentos, readequações, valorizações e determinações do espaço urbano, por meio de. Processos de apropriação ou expropriação. Porém, a população negra manteve constantemente a criação de espaços materiais e imateriais, objetivos e subjetivos da cidade. Desta forma, a experiência do habitat, do entranhar urbano e do domínio do conjunto amplo da cidade continua sendo da população negra.

O turismo, então, como uma prática de visitação urbana, é uma prática negra, segundo reivindicam estes coletivos. Trata-se razoável aprender e compreender esta perspectiva e esta formulação, se tratamos do afroturismo, se tratamos da Mobilidade Negra. Acredito que esta é uma chave relevante deste tipo de reflexão. A forma como a cidade está organizada e quem são os seus principais habitantes.

O afroturismo tem o potencial de fortalecer os circuitos negros da cidade. Esses circuitos que são forjados tanto pelas edificações racistas de práticas dos séculos passados, como também pelos espaços reconquistados pela população negra por meio de suas práticas, e, por fim, os próprios bairros negros em suas produções e construções culturais. Ou seja, o afr turismo tem uma possibilidade de resistência negra e autovalorização frente ao mercado imobiliário.

4.4.5 - Quilombos

Os quilombos são espaços onde a população negra pôde, por meio da organização comunitária em espaço de domínio territorial, reconstituir com amplitude mecanismos de sociabilidade e articulação social negra africana. Nos quilombos, a Mobilidade Negra pôde desenvolver-se sem amarras ou sem grandes entraves por parte do sistema colonial. Neste sentido, temos que compreender de que forma os quilombos constituíram mecanismos e alicerces da circulação negra dentro de seus territórios. Escritórios e por tudo o que significaram para negros e negras escravizados que não participavam deles.

Os quilombos também possibilitavam a mobilidade e trânsito das mulheres negras, que ali experimentaram formas de organização comunitária e ancestral, que são típicas das comunidades africanas, onde há em grande parte uma centralidade da mulher na organização comunitária e decisões políticas.

Os quilombos também tinham processos de comercialização entre si e entre outras comunidades a depender da composição e conjuntura. Os quilombos realizavam diálogos, inclusive com a economia escravista. Esta forma de organização econômica potencializou em muito a circulação, o diálogo com outros povos, especialmente indígenas, e o trânsito pela terra.

Para além dos quilombos rurais, temos a grande presença de quilombos urbanos como pequenas aglomerações de pessoas que, vivendo ao redor da cidade, não participavam de sua dinâmica econômica direta e realizavam incursões sobre a cidade para saqueá-la sempre que necessário. Estes quilombos, como bandos que circulavam ao redor da cidade em acampamentos de guerrilhas, são uma parte da ampliação da circulação e Mobilidade Negra, pois além dessas circulações, estas comunidades realizavam também diálogos, comunicações e. E transição de ideias entre diferentes grupos.

Os quilombos foram em alguma parte conurbados pelo crescimento urbano, outros forjados no próprio centro da cidade se mantiveram. Há ainda a experiência daqueles quilombos forjados após o fim da escravidão. Estes estão organizados com um mecanismo de resistência e retomada negra do passo articulados por uma dimensão de manutenção da prática ancestral e vínculo ideológico organizativo com o quilombo.

O Quilombismo é uma ideologia ou programa político organizado por Abdias do Nascimento em torno da prática de organização territorial da população negra. Esta prática de organização territorial merece amplo estudo e conhecimento.

O próprio processo de constituição dos quilombos já participa da conceituação do que é a Mobilidade Negra, dado o que implicava, tanto em uma dimensão de liberdade ou libertação das escravas, das amarras escravistas, como o que também tratava-se de um trânsito amplo pela terra, a

fim de conhecer os melhores locais para organizar suas comunidades. Assim sendo, o quilombo é, por si só, uma prática de circulação e de mobilidade pelo território.

4.5 - Conclusões Em Aproximação Ao Conceito De Mobilidade Negra

Pensamos aqui a Mobilidade Negra como um campo de análise da circulação, produção de espaço e de significados da população negra nas cidades. Este processo está embebido pela ancestralidade, cultura, espiritualidade, ocupação territorial, habitação e produção da população negra, com características próprias. Também está articulado e vinculado aos conflitos sociais da mobilidade, a saber o conflito da Mobilidade Racista com a Mobilidade Antirracista.

Mobilidade Negra

Mobilidade Racista X Mobilidade Antirracista

Compreende-se conceitualmente que trabalhamos a partir de três dimensões que se relacionam porém são distintas entre si. A Mobilidade Negra é um fenômeno amplo, com uma ampla tradição e configuração histórica vinculada a distintos períodos e com diferentes configurações, fluxos, caminhos e relações.

A Mobilidade Racista é um fenômeno histórico mais recente, vinculado a um tipo e um ramo de ação Sistemática do Racismo. Trata-se de um dos flancos de ação do Racismo Antinegro, com diferentes mecanismos de intervenção em distintos momentos históricos no tempo.

A Mobilidade Antirracista, em paralelo e além, é relacionada tanto ao conflito direto à Mobilidade Racista mas, também, aos anseios, nuances e respostas dadas pela comunidade negra, alimentada pelo seu arsenal de Mobilidade Negra. A Mobilidade Antirracista não é somente um processo de resposta à ação negativa da circulação negra no espaço; ela é também uma afirmação de um projeto de ocupação e fluxo próprios da negritude.

A necessidade de compor a Mobilidade Negra como um campo próprio de ações é justamente para que a reflexão sobre mobilidade e racismo não encerre a existência negra em sua dimensão do conflito estrutural da sociedade racista. Este encerramento realiza um problema da forma analítica por permitir imaginação ampla de existência das elites racistas para além da expropriação colonial que exercem e, por outro lado, reduzir os povos negros ao ataque colonial.

Ou seja, a reflexão sobre a Mobilidade Negra é necessária para que assim completemos o raciocínio sociológico em torno do tema. Ainda que esta aproximação à Mobilidade Negra seja fragmentada, ensaística e também não possa – nem pretenda – encerrar o significado do termo.

5 - Reflexões Conclusivas e Prospecções

**VENDE-SE
UMA FAMÍLIA DE
ESCRAVOS**

Ponha um escravo à trabalhar por você.
A GUAPORÉ tem uma família completa.
O Caminhão, a Pick-up e a Veraneio.

Essa família de escravos é forte e resistente. Em economia nem se fala. Você só paga a manutenção do seu escravo, isto é, gasolina e óleo.

Se ele reclamar alguma coisa, leve-o imediatamente à GUAPORÉ.
A assistência técnica da GUAPORÉ dá logo um jeito nêle.
Rapidamente êle volta a trabalhar de graça pra você.

Atendemos diariamente até 20 horas, sábados até 17 horas e inclusive aos domingos até 13 horas.

Guaporé
Veículos e Auto Peças S.A.
A. Dino Bueno, 266 - Tel: 221.3211 PABX - S. Paulo

CAMARGO FAZIO

Figura 91: Concessionária Chevrolet (Família de Escravos) – 1970 Fonte: <http://propagandashistoricas.com.br>

Ao fim da elaboração da tese, apareceu em pesquisas de arquivo esta propaganda da Chevrolet, datada de 1970. Nela, vendem-se carros para a família, sugerindo que eles serão escravos dos compradores. Uma família de carros será escravizada, cada um à sua especialidade: um para atividades domésticas e familiares; outro para atividades profissionais urbanas; um último para atividades rurais. Alguns pontos relacionados à gestão e manutenção são tratados: caso ele tenha

problemas, a manutenção é baratíssima; caso reclame, leve-o à concessionária que ela dará o corretivo.

A obra de marketing que opera a venda de carros à semelhança da venda de escravos não é uma alegoria: é uma revelação da lógica da mobilidade no Brasil. Ela é uma quebra literária do contrato racial brasileiro, uma vez que revela explicitamente relações raciais racistas. Ela é uma expressão do argumento deste trabalho acerca da continuidade das relações coloniais escravistas para as antinegro genocidas por meio da mobilidade. Os carros são uma parte do desenvolvimento do trabalho antigamente realizado por escravizados. Os outros modais de Transporte realizam, justamente, as outras.

Uma forma de compreender isso é realizar a revisão do argumento do trabalho pelos seus capítulos, buscando uma síntese geral, suas contribuições, limitações e apontamentos. É assim que este trabalho será finalizado.

Esta tese discutiu as relações raciais vinculadas à Mobilidade a partir da compreensão de que a Mobilidade Urbana é uma Forma Social, instituição e tecnologia constituída sob influência e determinação dos conflitos raciais nacionais. Assim sendo, tal qual ela simultaneamente é dominada e constituída formalmente pelas forças racistas, ela é conflituada e subvertida por ações antirracistas.

Este conflito acontece por parte de seus atores Empresários/as, Técnicos/as, Trabalhadores/as, Usuários/as, com defesas distintas de seus projetos a partir de suas composições raciais. A partir destes conflitos influenciam-se as configurações dos modais, que assumirão características vinculadas aos aspectos do conflito. As disputas acontecem no terreno da cidade, que é simultaneamente transformada e reconstituída pelas dimensões das ações realizadas. Esta é uma disputa que envolve, fundamentalmente, as disputas pela da gestão dos recursos, produção e reprodução da sociedade, com impacto na economia política da cidade.

A introdução desta Tese realizou uma reflexão sobre o método revisão bibliográfica a partir de conceitos que foram base para a reflexão sobre mobilidade e racismo. A intenção foi fundamentar o argumento de que a Mobilidade deve ser compreendida como uma Forma Social construída e forjada como Dispositivo de Racialidade em uma sociedade onde as disputas pelo futuro racial do país são constantes e agitadas. A partir desta fundamentação foi apresentada a Hipótese geral do trabalho, sobre a Mobilidade ter diferenciações raciais em todos seus aspectos; do Transporte de cargas e Transporte Coletivo de pessoas serem operados conjuntamente por motivos racistas antinegros; a dinamização da Mobilidade é realizada pelas revoltas populares que possuem

características de irrupção negra pela violência; a população negra possui mecanismos de mobilidade ancestrais que sobrevivem, sobrepõe-se, alimentam e estão para além deste conflito.

A primeira parte da tese, que investiga sincronicamente e diacronicamente a mobilidade, foi dividida em dois capítulos. O primeiro capítulo parte da inexistência de uma metodologia nacional de análise racial da mobilidade para propor uma observação sincrônica das diferenciações raciais na Mobilidade. A partir da montagem de um método específico para a tese - dividido em Atores, Economia, Urbanismo, Modais - realizou-se uma apreensão variada de dados recentes que possibilitassem observar o comportamento destas variáveis. A partir dos dados observados constatou-se a existência de diferenciação racial em todos aspectos dos Transportes. Realizou-se então uma observação a partir de metodologias de análise da qualidade do Transporte para reforçar o argumento de que mesmo em análises generalistas é possível observar a diferenciação racial na mobilidade.

O segundo capítulo buscou uma análise diacrônica da Mobilidade, buscando compreender como o setor de Transportes se desenvolveu enquanto Dispositivo de Racialidade. Para isso, investigou o desenvolvimento do setor a partir de sua constituição vinculada ao tráfico escravista. Dali apreendeu-se que houve continuidade histórica entre os processos do tráfico escravista e o Transporte de cargas, unificados por meio da desumanização da população negra. Esta desumanização fundamentou uma concepção de Transporte Coletivo que iguala usuários a mercadorias. Daí partiu-se a uma abordagem do desenvolvimento dos Transportes no país a partir de diferentes períodos, compreendendo os vínculos entre os projetos do racismo antinegro para a sociedade em concomitância com os projetos da mobilidade. Compreendeu-se como as dinâmicas da mobilidade tiveram relação direta com os projetos de segregação racial no espaço.

Seguiu-se a análise do desenvolvimento da gestão do Transporte como campo. A partir do estudo de caso dos indicadores técnicos do transporte, constituídos principalmente pelo GEIPOT, compreendeu-se que a formatação dos indicadores foi uma forma de retificar cientificamente a concepção do Transporte Coletivo como um mecanismo de espoliação racial que trata usuários/as como mercadoria que proverá receita. P Índice de Passageiros por Quilômetro e a Taxa de ocupação demonstram essa situação. A semelhança das tecnologias de construção dos veículos de Transporte Coletivo e Transporte de cargas também foram indicadas como elementos desta situação.

Este capítulo foi finalizado com uma reflexão sobre os motivos pelos quais o Transporte de cargas é semelhante ao Transporte de pessoas. Partindo de uma sistematização pensando na metodologia do capítulo anterior, concluiu-se o que este vínculo é resultado da continuidade das concepções do tráfico negreiro aplicadas aos Transportes. Elas perpassam as relações sociais

vinculadas ao trabalho escravista que forjou em escravizados/as a múltipla dimensão de trabalhador, mercadoria, motor e criador da mobilidade. Este poder constituiu as bases para o conflito na mobilidade, tema investigado no próximo capítulo.

A segunda parte da tese discute a ação negra, pensando mecanismos da resposta antirracista aos ataques da mobilidade assim como a perspectiva ancestral da circulação.

O terceiro capítulo realizou um cruzamento entre as metodologias e concepções de conflito racial nacional com as análises de episódios de insurreição vinculada ao tema. Partindo do pressuposto discutido anteriormente de que a mobilidade foi forjada no tráfico escravista, discutiu-se em que medida as revoltas contra o mesmo tiveram relação com a constituição de um contrapolo na mobilidade. Discutiu-se também alguns episódios vinculados ao período da abolição onde mobilizações vinculadas ao Transporte de pessoas e de cargas foram realizados como mecanismos de combate ao racismo, à mobilidade e à escravidão. As revoltas imediatamente após a abolição foram discutidas ainda vinculando processos de rebelião vinculados à disputa de qual seria a posição negra na nova configuração social. No período seguinte as revoltas de Transporte tem larga participação negra, estando vinculadas ao processo de desenvolvimento e urbanização do país.

Outro período abordado é o processo de insurreições variadas do Transporte espalhadas em todo o país, com ampla participação negra, que juntam os conflitos urbanos com a abertura de movimentações desestabilizando a ditadura militar. As movimentações estudantis vinculadas à mobilidade, que passavam da discussão da meia passagem e contra aumentos também são ressaltadas especialmente em seu caráter garantidor da educação para juventude negra. Os quebra-quebras e participação popular na gestão do Transporte durante a abertura política são analisados como primeiros movimentos organizados de longo prazo especificamente vinculados à causa do transporte. Um momento onde há grande participação de lideranças comunitárias (principalmente mulheres negras) nas mobilizações. Os ciclos de aumentos e revoltas até as mobilizações e 2013 e algumas de suas lutas negras posteriores são analisadas pela combinação entre organizações sociais com protagonismo negro, mobilizações e insurreições constituindo bandeiras políticas e lutas negras que vinculam a mobilidade ao racismo.

Ao fim deste capítulo é realizada uma análise do caráter destas rebeliões. Em um primeiro lugar, elas reforçam a compreensão de que a ação negra é dinamizadora das relações sociais do Brasil, uma vez que as mesmas incidiram diretamente sobre o debate da mobilidade e das cidades, constituindo campo conflitivo. Compreende-se também que a violência comum a estas revoltas a partir da chave da violência como resposta anticolonial libertadora. As revoltas de Transportes ão

uma constante em todo o Brasil, sendo impossível analisar seriamente a Mobilidade sem tratar delas. Igualmente parece inviável analisar estas revoltas sem ressaltar seu caráter racial.

O quarto capítulo discute, como proposta de apresentação e reflexão conceitual, a Mobilidade Negra como uma categoria de Mobilidade Urbana. Resgata-se os estudos do conceito de Black Mobility, utilizando a reflexão sobre ancestralidade, negritude, diáspora e conceitos em torno da circulação e urbanismo africano, afropolitanismo e transfluência. Discute-se os vínculos entre as diferentes formas de circulação negra pelo mundo, sua relação com a tecnologia e concepção das cidades. Reflete-se sobre como este processo tem relação com as disputas e formulações raciais do Brasil, discutindo as maneiras como a população negra colonizou o espaço urbano nacional. Assim abre-se espaço ao debate do urbanismo africano como uma prática comum no país e chega-se à proposta de articulação da Mobilidade Negra ao estudo de Mobilidade Urbana, compreendendo que se trata de um tipo de circulação e mobilidade que transpassa os limites do confronto entre Mobilidade Racista e antirracista. Buscam-se locais onde pode ser percebido o fenômeno da Mobilidade Negra: a capoeira, os terreiros, as celebrações, os quilombos, o afrofuturismo e afroturismo. Chega-se, por fim, à conclusão parcial de que a Mobilidade Negra é uma ferramenta de conexão com a ancestralidade e exercício de propósitos próprios da população negra; sendo este conceito uma forma lógica de completar o raciocínio sociológico sobre relações raciais e mobilidade.

A partir destas reflexões condensadas, seguem aqui alguns pontos para finalizar este trabalho, apontar suas contribuições, limitações e apontar para novos trabalhos.

5.1 Síntese Dos Principais Resultados

Os Transportes são um mecanismo de exercício formal e informal do contrato racial que funciona como um dispositivo de poder realizando controle sobre a circulação da população negra. Controle esse que exerce-se com uma perspectiva de dominação sobre a escolha e ação da população negra, porém mantendo o confinamento rumo a uma ideia eugenista de sociedade. Quando se tratam de pessoas negras, sua forma principal de mobilidade – o Transporte Coletivo - é associada social e tecnologicamente ao Transporte de mercadorias. Em outros modais esta diferenciação também acontece, com mecanismos racistas próprios.

A continuidade tecnológica do Transporte Coletivo entre o navio negreiro o Transporte atual deu-se da seguinte maneira: o tráfico escravista inumanizou o negro e constituiu rotas logísticas onde ele era mercadoria-motor-trabalhador-criador. As rotas deste período forjaram o Transporte de cargas, cujos veículos constituíram-se para operar o lucro e espoliação colonial da população branca sobre a população negra. Toda sua tecnologia e indicadores subsequentes mantiveram e

aprofundaram este processo em outros modais de Transporte Coletivo. O Transporte individual motorizado apareceu como uma alternativa de fortalecer a clivagem racial nas formas de mobilidade. Esta transição aconteceu como uma continuidade do processo colonial, sendo os Transportes um elo entre estes dois períodos e constituindo caminhos para a industrialização posterior.

Dada a linguagem colonial violenta e difusa do Transporte Coletivo sobre a população negra, a violência, a manifestação ou protesto são uma resposta que faz parte da linguagem da violência não assumida pela mobilidade. Ou seja, as manifestações do Transporte Coletivo estão inscritas nas respostas anticoloniais que nunca são compreendidas como racionais, porém compreendidas como expressão de quebra do contrato colonial silencioso.

Por isso é indissociável estudar Transporte Coletivo da perspectiva dos empresários e das reações constituídas por eles e das reações constituídas pelos trabalhadores por meio de processos regulários. De revolta e insurreição.

Porém, a população negra não se movimenta somente por espaços controlados ou controláveis, porque o que orienta o processo de mobilidade dos povos africanos é anterior e superior à colonização, ainda que esta prejudique violentamente a população negra. Assim sendo, torna-se necessário aprender este assunto sabendo que a dimensão ancestral é o elo superior da população negra na mobilidade.

5.2 Contribuições Da Tese

1. Contribui com o campo de análise da mobilidade ao vincular de forma consistente as relações raciais à sua compreensão, demonstrando uma funciona em torno das mesmas chaves da outra
2. Elabora um primeiro exercício de análise sincrônica e diacrônica da mobilidade de forma ampla
3. Relaciona a constituição tecnológica e técnica da mobilidade às relações sociais próprias do tráfico escravista
4. Vincula a questão racial às mobilizações do Transporte e à disputa antirracista
5. Apresenta o conceito de Mobilidade Negra como chave de entendimento da circulação ancestral negra nas cidades

5.3 - Limitações E Sugestões Para Pesquisas Futuras.

1. A ausência de dados e metodologias de análise da desigualdade racial apresentam um problema relacionado à formatação e completude dos dados.

2. A ausência de trabalhos anteriores que tenham realizado balanço histórico desta natureza sobre a mobilidade tornam esta produção inovadora e muito suscetível a problemas de balanço metodológico.
3. O conceito de Mobilidade Negra proposto ainda está muito aquém de um estudo que formalize sua compreensão. Ainda que ele seja necessário para a completude do raciocínio

5.4 Indicações Apontadas Partir Do Trabalho

1. É necessário constituir uma metodologia nacional de apreensão das desigualdades raciais na mobilidade, de forma a poder incidir sobre o setor de forma a transformar as relações em torno do assunto.
2. É necessário constituir um arco de gestão e compreensão pública do Transporte que desvincule ele definitivamente das instâncias de Transporte de cargas. Neste sentido, a própria lei de Mobilidade Urbana precisa ser revista.
3. Os mecanismos de gestão e compreensão da mobilidade que não incluem usuários e trabalhadores do serviço como determinantes da mobilidade estão operando em favor de uma perspectiva racista privilegiadora dos atores de maioria branca. É necessária uma mudança neste modelos em favor da população negra.
4. Devem ser fortalecidos espaços e iniciativas vinculadas à Mobilidade Negra, como mecanismo de fortalecimento da população negra em sua concepção ancestral de vida e sociedade.

Há uma questão de pesquisa relacionada a uma pergunta que logicamente aparece a partir desta reflexão: dado o caráter internacional do tráfico escravista na produção da modernidade, é possível que a mobilidade em outros países ou em todo mundo tenha sido forjada por ele. Como seriam e quais seriam os mecanismos globais de constituição de Mobilidades Racistas vinculadas ao colonialismo interno e externo de diferentes países? Esta é uma questão a ser investigada e desenvolvida em futuras pesquisas.

Por fim, uma reflexão sobre a Mobilidade: é relevante refletir sobre a relação entre lugar social e lugar no espaço físico/territorial da cidade. A transição do regime escravista para a ordem competitiva é muito atravessada pelo duplo movimento de atualização de hierarquias sociais, renovação das formas de fixação dos grupos sociais em lugares específicos da sociedade. Isso se deu de forma articulada a projetos modernizadores de cidade e iniciativas destinadas a estabelecer previsibilidade sobre a vida urbana, a partir de restrições materiais e objetivas à circulação dos corpos. A relação entre circulação, indeterminação e , imprevisibilidade e sensação de medo/ameaça

por parte das elites oitocentistas. As formas de punição/repressão funcionam como mecanismos que objetivam essa dupla fixação – no lugar social e do corpo no espaço da cidade.

6 - Referencias Bibliográficas

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14022: Transporte: acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. 3. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2009

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15570: Transporte: especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2008.

AFFONSO, Nazareno Sposito Neto Stanislau. Chega de enrolação, queremos condução: movimentos reivindicativos de transportes coletivos em São Paulo : 1979-1982/83 -- Brasília : EBTU, 1987, 2v : il. ; 32 cm

AGUILAR FILHO, Sidney. Educação, autoritarismo e eugenia = exploração do trabalho e violência à infância desamparada no Brasil (1930-1945). 2011. 364 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação. Campinas. São Paulo. 2011. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/251194>.

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição - In: Mobilidade Antirracista. 1ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021

ALBERGARIA, Rafaela; NUNES, João P. M.; MIHESSEN, Vitor. Não foi em Vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. - Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2019

ALMEIDA, Silvio Luiz de. Racismo Estrutural. São Paulo: Sueli Carneiro; Pólen, 2019

ANDRADE, Ana Luiza (Org.). Machado de Assis: crônicas de bond. Chapecó: Argos, 2001.

ANTP - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - SIMOB/ANTP Relatório geral 2018 - Maio de 2020 - Disponível em <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>

ARAGÃO, J. J. G. de, LIMA Neto, O., BRASILEIRO, A., SANTOS, E. M. dos, SENNA, J. M., & ORRICO Filho, R. D. (2001). Transportes no Brasil: que história contar?. TRANSPORTES, 9(2). <https://doi.org/10.14295/transportes.v9i2.172>

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira; FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX. 2. ed. São Paulo: Alameda, 2006

ARAÚJO, S. R. F. A Contribuição do GEIPOT ao Planejamento dos Transportes no Brasil. 2013. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) ? Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/PeYY4t>>

AUGUSTO, Kelly Cristina Fernandes. Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre lógicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

AUGUSTO, Kelly Cristina Fernandes. Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre lógicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

AUGUSTO, Walter Marquezan. Forma jurídica, escravidão e ferrovias no Brasil do século XIX. Revista Direito e Práxis vol. 10, núm. 2, apr-jun, 2019 pp. 1149-1175 - Universidade do Estado do Rio de Janeiro [online]

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites - Século XIX. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987. 267 p.

BALBIM, R.; Klause, C; Linke, CC. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016.

BARRETO, Lima. Diário íntimo – memórias. Organização Francisco de Assis Barbosa com a colaboração de Antônio Houaiss e M. Cavalcanti Proença. São Paulo: Brasiliense, 1956a.

BEDÊ, Marco Aurélio. (Coord) “Os donos de negócio no Brasil: análise por raça/cor (2003-2013)” – Brasília : Sebrae, 2015.

BERNARDO, João. Economia dos Conflitos Sociais. / 2 ed. São Paulo : Editora Expressão Popular (2009) 496 p.

BISPO, A. Quilombos, transfluência e saberes orgânicos – entrevista com Nego Bispo. [Entrevista concedida a] Paíque Duques Santarém. SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; Santarém, P. Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

BRASILEIRO, A., & Henry & Turma, E. (1999). Viação ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras. TRANSPORTES, 7(2). <https://doi.org/10.14295/transportes.v7i2.230>

CALEJON, Victor Khaled . Do passe livre estudantil à tarifa zero. 1. ed. Florianópolis: Insular, 2021. v. 1. 164p .

CAMPOS, Andreino de Oliveira. As questões étnico-raciais no contexto da segregação sócio-espacial na produção do espaço urbano brasileiro: Algumas considerações teórico-metodológicas. In: SANTOS, Renato Emerson dos (Org). Questões Urbanas e racismo. Petrópolis, RJ: DP et Alli; Brasília, DF: ABPN, 2012

CAMPOS, Neio "A produção da segregação residencial em cidade planejada" (1988) Dissertação de mestrado em Planejamento urbano, Universidade de Brasília

CARIBÉ, Daniel Andrade. Tarifa Zero: Mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2019. 372 pp. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo).

CARIBÉ, Daniel. Financiamento do transporte coletivo soteropolitano: o melhor exemplo da falência de um modelo - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

CARNEIRO, Sueli, Dispositivo de racialidade. A construção do outro como não-ser como fundamento do ser, São Paulo, Ed. Zahar, 2023

CARRIL, Lourdes. Quilombo, favela e periferia: A longa busca da cidadania./ Lourdes Carril. --São Paulo: Anablume; Fapesp, 2006.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Alteração da base de precificação e custeio dos sistemas de transporte público urbano no Brasil. 2021. 373 f. Tese (Doutorado em Economia)—Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

CARVALHO, C.H.R. e INESC. Financiamento extratarifário da operação dos serviços de transporte público urbano no Brasil, Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC, 2019.

CARVALHO, C.H.R. et al Novas fontes de custeio do transporte público urbano: Princípios e potencialidades. Texto para Discussão No. 2824, Brasília, IPEA, dez. 1992.

CARVALHO, C.H.R. et al Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Nota Técnica Nº. 2 DIRUR/IPEA. Brasília, DF, 2013. 24 p.

CARVALHO, João Daniel Antunes Cardoso do Lago. O tráfico de escravos, a pressão inglesa, e a lei de 1831. Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada, Juiz de Fora, vol. 7, n. 13, jul-dez 2012.

CEBRAP - CENTRO BRASILEIRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO - Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos - CEBRAP-AMORBITEC, São Paulo, 2023

CHALHOUB, Sidney (1988). Medo Branco de Almas Negras: Escravos, Libertos e Republicanos na Cidade do Rio. In: Revista Brasileira de História, V. 8, n. 16. São Paulo. pp.83-105.

CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES - Pesquisa CNT perfil dos motoristas de ônibus urbanos 2017. – Brasília: CNT, 2017.

CORDEIRO, Larissa Brenda. As desigualdades socioambientais: estudo acerca das consequências do racismo ambiental no Melchior/Belchior, rio em cidades periféricas do DF. Trabalho de Conclusão de Curso, Departamento de Serviço Social, Universidade de Brasília, 2022.

COSTA, Hildete Braz da Silva "História oral da meia-passageira, a experiência dos militantes estudantis da UFPA – 1975/2005". TCC para Graduação em História - Universidade Federal do Pará, 2005

COSTA, Maria Clélia Lustosa Costa. O discurso higienista e a ordem urbana [livro eletrônico] / Fortaleza: Imprensa Universitária, 2014. il. color. ; PDF. (Estudos da Pós-Graduação)

COSTA, Natalia Alexandre Espaços negros na cidade do pós-Abolição. São Carlos, um estudo de caso. / Natalia Alexandre Costa; orientadora Maria Ângela Pereira Castro e Silva Bortolucci. São Carlos, 2015.

CRUZ, Marcus Vinicius Gonçalves da. “Produção do serviço de transporte público urbano por ônibus: aspectos da organização do trabalho”. Revista de Administração Contemporânea, vol. 2, n.o.3, set./dez. 1998, p. 45-65.

CUNHA JUNIOR, H. Cidades africanas em 6000 anos de africanos construindo cidades: rupturas conceituais e paradigmáticas. Laje, [S. l.], v.1, n.1, p.148–173, 2023. DOI: 10.9771/lj.v1i0.54539. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/laje/article/view/54539>. Acesso em: 28 jun. 2024.

CUNHA JUNIOR, Henrique. Bairros Negros: A Forma Urbana das Populações Negras no Brasil. Revista ABPN, v. 11, n. 1, p. 65-86, 2019.

CUNHA Junior, Henrique. Espaço público, urbanismo e bairros negros. Curitiba: Appris, 2020.

CUNHA JUNIOR, Henrique. URBANISMO AFRICANO: 6000 mil anos construindo cidades (uma introdução ao tema). Revista Teias [online]. 2020, vol.21, n.62, pp.371-382. Epub 09-Fev-2022. ISSN 1982-0305. <https://doi.org/10.12957/teias.%y.48759>.

CUNHA JUNIOR, H. Espaço Público, Urbanismo e Bairros Negros. Editora Appris, 2020b.

CUNHA, Vanessa M. “Nossas vidas importam”: Uma etnografia do Breque dos APPs sob enfoque racial. XIV Reunião de antropologia no mercosul, Niterói RJ, 2023

DAVIS, Mike. Planeta Favela. Tradução de Beatriz Medina. São Paulo, Boitempo, 2006.

DECOTHÉ, Marcelle; CRUZ, Monique. Novas formas de controle policial na perspectiva da cartografia social: mobilidade racial urbana - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

DEMO, Pedro. Pesquisa Participante: saber pensar e intervir juntos. Brasília: Liber Livro Editora, 2004.

DE SOUZA, Célia Ferra; DE ALMEIDA, Maria Soares. Modernidade e autoritarismo: urbanismo em tempos ditatoriais – Porto Alegre, 1937-1945. In: Vera Rezende. Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012. p. 197-233

DE SOUZA, Célia Ferraz; FREITAS, José Francisco Bernardino. Os portos e a modernização das cidades brasileiras no início do século XX: Porto Alegre e Vitória. In: FREITAS, José Francisco B. Diálogos: urbanismobr. Vitória: EDUFS; Niterói: UDFE, 2010.

DIÁRIO DE BORDO DAS VIAGENS DE TREM E BONDE... Adriana Silva Página | 143 Revista Sapiência: Sociedade, Saberes e Práticas Educacionais ISSN 2238-3565 v.8, n.3, p.133-146 (2020) Número Especial - Rede de Pesquisa em Geografia, Turismo e Literatura (REDE ENTREMEIO)

DIAS, A. A. Mandinga, Manha e Malícia: uma história sobre os capoeiras na capital da Bahia (1910-1925). Salvador: EDUFBA, 2006.

DIAS, João Luiz da Silva. Tarifa Zero e eficiência no transporte coletivo urbano. Revista dos Transportes Públicos. Associação Nacional de Transporte Público – ANTP. Rio de Janeiro, nº 53, ano 14, setembro de 1991

DIOP, Cheik Anta. A origem Africana da Civilização. Mito ou Realidade. Lawrence Hill &Co, (1974) 2020, 552 p.

DIOP, Cheikh Anta. Unidade Cultural da África Negra: esferas do patriarcado e do matriarcado na antiguidade clássica. Lisboa: Editora Pedagogo, 2015.

DOMINGUES, Petrônio. Movimento negro brasileiro: alguns apontamentos históricos. Tempo, v. 12, p. 100-122, 2007.

DUARTE, Adriano Luiz. O “dia de São Bartolomeu” e o “carnaval sem fim”: o quebra-quebra de ônibus e bondes na Cidade de São Paulo em agosto de 1947 - Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 25, no 50, p. 25-60 - 2005

DUARTE, Eveline; OLIVEIRA, Fernanda; MURTA, Vitória. Mobilidade urbana, encarceramento e violações de direitos: a quem serve que pessoas encarceradas fiquem cada vez mais inacessíveis? AGENDA NACIONAL PELO DESENCARCERAMENTO - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT - “Instruções Práticas Para Cálculo De Tarifas De Ônibus Urbanos” - Brasília: 1983

FANON, Frantz. Os condenados da Terra. Rio de Janeiro: Zahar, ([1968]2022).

- FANON, Frantz. “Racismo e cultura”. In: _____. Em defesa da revolução africana. Tradução de Isabel Pascoal. Sá da Costa Editora: Lisboa, ([1956]1980), p. 34-48.
- FARIA, Rodrigo de. Ribeirão Preto, uma cidade em construção (1895-1930): o moderno discurso da higiene, beleza e disciplina. 2003. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.
- FAUSTINO, Deivison. LIPPOLD, Walter. Colonialismo Digital: por uma crítica hacker-fanoniana. São Paulo: Raízes da América, 2022.
- FERNANDES, Ana. Urbanismo como política (1930-1945): formulações e experiências. In: Vera Rezende. Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.
- FERNANDES, Neusa A REVOLTA DO VINTÉM - ANPUH – XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Fortaleza, 2009
- FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. (2004) Transporte Público Urbano, São Carlos, 2ª Editora. Rima.
- FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I.G.E. Transporte público urbano. 2. ed. São Carlos: Rima, 2004.
- FERREIRA, Edemir Brasil. A multidão rouba a cena: O quebra-quebra em Salvador (1981). 118 f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal da Bahia, 2008.
- FERREIRA, Lania Stefanoni. Racismo na “família ferroviária”: brancos e negros na companhia paulista em São Carlos / Lania Stefanoni Ferreira. -- São Carlos : UFSCar, 2004. 113 p.
- FERREIRA, Sérgio Silvestrini. Análise da ocupação veicular para a inserção de beneficiários no transporte coletivo urbano - Dissertação de Mestrado - Universidade Federal de Minas Gerais, 2013
- FIGUEIREDO, Marilu Alcântara de Melo; SILVA, Luiz Felipe; BARNABÉ, Tiago Leão. Transporte coletivo: vibração de corpo-inteiro e conforto de passageiros, motoristas e cobradores - Journal of Transport Literature - Volume: 10 - Issue Number: 1 - Publisher: Brazilian Transport Planning Society, 2016
- FISCHER, Brodwyn; GRINBERG, Keila; MATTOS, Hebe. Direito, silêncio e racialização das desigualdades na história afro-brasileira. In: DE LA FUENTE, Alejandro; ANDREWS, Reid. Estudos Afro-Latino-Americanos: Uma Introdução. Buenos Aires: CLACSO, p. 163-215, 2018.
- FIX, Mariana de Azevedo Barreto. Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil. Tese de Doutorado; Instituto de Economia da UNICAMP (2011)

FLAUSINA, Ana Luiza Pinheiro. *Corpo negro caído no chão: o sistema penal e o projeto genocida do Estado brasileiro*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2008

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997

FRANÇA, Michael; PORTELLA, Alysson. *Números da discriminação racial: Desenvolvimento humano, equidade e políticas públicas*, Editora Editora Jandaíra, 2023 ISBN 6550941091, 9786550941093. 432 páginas

GALHARDI, Eurico; NEVES, Izabella V. *Conduzindo o Progresso A história do transporte e os 20 anos da NTU*. Belo Horizonte (MG): Escritório de Histórias, 2007.

GALO, Paulo “Os aplicativos não estão no ramo do delivery, mas no ramo da exploração” – entrevista com Paulo Galo Lima para Katarine Flor. *Livro Mobilidade Antirracista. Autonomia Literária* (2021

GEIPOT. *Estudo de Padronização dos Ônibus Urbanos*. 1982. Relatório final. Brasília, 1983.

GEIPOT. *Estudo de Transportes Coletivos do Recife – TRANSCOL*. Brasília, 1978.

GEIPOT. *Projeto de Inovações na Tecnologia de Transportes Urbanos; fase I*. Brasília, 1976.

GEIPOT. *Proposta de diretrizes básicas para a ação do GEIPOT e dos programas a serem executados no Biênio 1987/1988*.

GEIPOT. *Relatório das atividades de 1978*. Brasília, 1979.

GEIPOT. *Relatório das atividades de 1999*. Brasília, 2000.

GILROY, Paul. *O Atlântico Negro. Modernidade e dupla consciência*, São Paulo, Rio de Janeiro, 34/Universidade Cândido Mendes - Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

GOES, Fernanda Lira et. al. *Atlas das periferias no Brasil : aspectos raciais de infraestrutura nos aglomerados subnormais – Rio de Janeiro : Ipea : 2021*.

GOMES, Laurentino. *Escravidão: Da Independência do Brasil à Lei Áurea, volume 3*. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2022.

GOMES, Nilma Lino. *Intelectuais negros e produção do conhecimento: algumas reflexões sobre a realidade brasileira*. In SANTOS, Boaventura de Souza; MENEZES, Maria Paula (Orgs.). *Epistemologia do Sul*. São Paulo Cortez, 2010, p. 492-516.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. “Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas”. *Texto para Discussão, n.o. 960*, Brasília, IPEA, jun. 2003.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. “Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas”. *Texto para Discussão, n.o. 960*, Brasília, IPEA, jun. 2003.

GONÇALVES, P. D. M. (2018). Configuração Espacial e Mobilidade Urbana: Um Estudo de Caso do Distrito Federal. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 125p.

GONZALEZ, Lélia. "A categoria político-cultural de amefricanidade". Tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, n. 92/93, p. 69-82, jan./jun. 1988a.

GONZALEZ, Lélia e HASENBALG Carlos. Lugar de negro. Rio de Janeiro. Editora Marco Zero. 1982

GRAHAM, Sandra Lauderdale. O Motim do Vintém e a Cultura Política do Rio de Janeiro 1880. In: Revista Brasileira de História. Vol. 10. N. 20. Mar./Ago. 91. São Paulo: USP, 1990

GREGORI, Lucio et.al. Tarifa zero: a cidade sem catracas. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

GREGORI, L.; WHITAKER, C.; VAROLI J, J.; ZILBOVICIUS, M.; GREGORI, M. S. Tarifa Zero: A cidade sem catracas. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

GURGEL, Antonio de Pádua. "A Rebelião dos Estudantes (Brasília, 1968)". Brasília: Editora da UnB. 2002

HARNEY, Stefano; MOTEN, Fred. Sobcomuns – Planejamento fugitivo e estudo negro / Título Original: The undercommons: fugitive planning & black study. [2013] São Paulo: Ubu Editora (2024)

HARVEY, David. "A liberdade da cidade"/ Revista Urbana, No 3 Abril de 2008

HARVEY, David. Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Akal 2013.

HARVEY, David; MARICATO, Ermínia; ZIZEK, Slavoj; DAVIS, Mike; Movimento Passe Livre São Paulo et. al. Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil : Boitempo Editorial, 2013

HARVEY, David. O enigma do capital e as crises capitalistas. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011

IBGE. Características étnico-raciais da população : classificações e identidades - Local: Rio de Janeiro Editor: IBGE Ano: 2013 Descrição física: 204p.

IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2018. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. - Rio de Janeiro : IBGE, 2018.

IBGE - Síntese de indicadores sociais : uma análise das condições de vida da população brasileira : 2020 / IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. - Rio de Janeiro : IBGE, 2020.

IPEA, O Papel da política fiscal no enfrentamento da desigualdade de gênero e raça no Brasil / Fernando Gaiger Silveira ... [et al.]. – Brasília, DF: IPEA, 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12834/1/TD_2956_Web.pdf

ITDP-Brasil Relatório de ação técnica - Indicadores para concessões no transporte público coletivo Uberlândia e Sorocaba - Projeto Demonstrativo de Estratégias de Gestão de Mobilidade Urbana em duas Cidades Médias Brasileiras - Elaborado por: Consórcio GITEC 2015)

JESUS NETO, A. G. . Do tráfico de escravos à internet: rotas sul-atlânticas, integração territorial e a nascente geografia dos cabos submarinos entre o Brasil e o continente africano. Boletim Goiano de Geografia , v. 38, p. 473-490, 2018. <https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/56347/26863>

JESUS, Ronaldo Pereira de Jesus. A Revolta do Vintém e a crise da monarquia. Revista História Social. Campinas- SP: IFCH – Unicamp, n. 12, pp. 73-89, 2006. <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/viewFile/197/189>

LANNA, Ana Lucia. “A cidade controlada: Santos 1870-1913”. In: RIBEIRO, Luis César Q. e PECHMAN, Robert. Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1996.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Uma cidade na Transição. Santos: 1870-1913. São Paulo-Santos: HUCITEC-PMS, 1996.

LEFEVBRE, Henri A Revolução Urbana. (Belo Horizonte: Ed. UFMG.) _____ 2002 1969 (1968)

LEFEVBRE, HENRI. O Direito à Cidade (São Paulo: Ed. Documentos) _____ 2004 1969 (1968)

LEFEVBRE, Henri The production of space, Londres, Blackwell. (1981)

LEME, Maria Cristina da Silva. São Paulo: conflitos e consensos para a construção da metrópole – 1930/1945. In: Vera Rezende. Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.

LESSA, Carlos. A Crise Urbana e o Circuito Imobiliário. Mimeo. Salvador, 1981.

LESSA, Carlos. A Crise Urbana e o Circuito Imobiliário“. Salvador, mimeo, 1981.

LEVINSON, H. (2003). Bus rapid transit on city streets: how does it work? Second urban street symposium, Anaheim, CA, Estados Unidos.

LIMA, C. H. Transfluência: reflexão urbanística sobre um conceito. VIRUS n. 23, 2021. [online]. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus23/?sec=4&item=8&lang=pt>>. Acesso em: 03 Jun. 2023.

LIMA, Iêda Maria de Oliveira. “Modernização gerencial – a ante-sala do financiamento do transporte urbano”. Texto para Discussão, n.o. 226, Brasília, IPEA, ago. 1991.

LIMA, Iêda Maria de Oliveira. “Transporte urbano de passageiros: a tarifa como fonte de recursos”. Texto para Discussão, n.o. 273, Brasília, IPEA, set. 1992.

LIMA Jr, O. F. (1995). Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimento para diagnóstico. Tese (Doutorado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes. São Paulo. 223p.

LIMA, P. D. (2015) . A Ger“Ação Direta no DF: Reflexões sobre as lutas sociais em Brasília na primeira década do século XXI . In: RÊSES, Erlando da Silva (org.). Universidade e Movimentos Sociais. Belo Horizonte/MG: Ed. Fino Traço.

LOPES, Neiva Aparecida Pereira. GESTÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E MOBILIDADE URBANA: estudo de caso do processo de implantação do transporte coletivo gratuito na cidade de Monte Carmelo/MG - Dissertação de Mestrado em Administração - Centro Universitário Unihorizontes - Belo Horizonte, 2018

LUDD, Ned (org.)Apocalipse motorizado : a tirania do automóvel em um planeta poluído ; [tradução Leo Vinicius ; ilustrações de Andy Singer]. -- 2. ed. rev. -- São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005. -- (Coleção Baderna)

MACHADO, Fernanda Rachid Quando as Bicletadas invadem as cidades: encontros e aprendizados. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Educação (PPGE) da Universidade de Brasília (Brasília, 2013)

MACIEL, G.A. ; FERREIRA FILHO, W.G. ; FLORIAN, F. . UTILIZAÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO COMO FORMA DE REDUÇÃO DE ITINERÁRIO EM ROTAS INTERMUNICIPAIS. revista científica multidisciplinar RECIMA21 , v. 2, p. 1-14, 2021.

MARA, Lisandra; COSTA, Luana; VIEIRA, Luana. A juventude negra vai circular - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

MARICATO, Ermínia. Política habitacional no regime militar: do milagre brasileiro a crise econômica. Petropolis: Vozes. 1987

MBEMBE, Achille. Afropolitanismo - Áskesis | v. 4 | n. 2 | julho/dezembro - 2015| 68 - 71 68 - Tradução de Cleber Daniel Lambert da Silva

MBEMBE, Achille. As formas africanas de auto-inscrição. Estudos Afro-Asiáticos [online]. 2001, v. 23, n. 1

MBEMBE, Achille. Crítica da Razão Negra. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: n-1 edições, 2018. 320p.

MEDEIROS, Ana Elisabete. CAMPOS, Neio. Cidade projetada, construída, tombada e vivenciada: pensando o planejamento urbano em Brasília, in Paviani, A. et al. Brasília 50 anos de capital a metrópole. UnB, Brasília, 490p. (2010)

MENDES, Elisa Rosas. “Por uma vida sem catracas!’ Um estudo sobre o Movimento Passe Livre”. Trabalho de Monografia. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2007.

MILLS, Charles W. O contrato racial. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

MOURA, Clóvis. (1983). Brasil: as raízes do protesto negro. São Paulo: Global Editora.

MOURA, Clóvis. (1988). Sociologia do negro brasileiro. São Paulo: Editora Ática.

MOURA, Clóvis. Dicionário da Escravidão Negra no Brasil. São Paulo: Edusp, 2004.

MOURA, Clóvis. O negro: de bom escravo a mau cidadão? São Paulo: Dandara, 2021.

MOURA, Clóvis. O Negro: De Bom Escravo a Mau Cidadão. São Paulo: Dandara Editora, 2021.

MOURA, Clóvis. Rebeliões da Senzala. 4. Ed. São Paulo: Ed. Mercado Aberto, 1988

MOVIMENTO PASSE LIVRE (MPL). Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: MARICATO, E. et al. Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013c. Cap. 1, p. 13-18.

MPL - Movimento Passe Livre. Se é o colonialismo que dirige o transporte, lutaremos para tomar seu leme - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

MUZI, Alessandro Moreno. O ônibus fazendo cidade. Mobilidade e urbanização na constituição do sistema de ônibus metropolitano de São Paulo. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2022.

NASCIMENTO, Abdias do (1978). O genocídio do negro brasileiro: o processo de racismo mascarado. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra.

NASCIMENTO, Abdias do (1980). O quilombismo. Petrópolis: Editora Vozes.

NASCIMENTO, Abdias do (1982). O negro revoltado. São Paulo: Editora Nova Fronteira.

NASCIMENTO, Beatriz. Uma história feita por mãos negras: Relações raciais, quilombolas e movimentos. 1. ed. Organização Alex Ratts. Rio de Janeiro: Zahar, 2021

NASCIMENTO, Manoel. (2008). TESES SOBRE A REVOLTA DO BUZU. Cadernos Do CEAS: Revista crítica De Humanidades, (231), p 31–45.

NASCIMENTO, Manoel. “Transporte coletivo urbano e luta de classes I: um panorama da questão”. Artigo publicado no Caderno do CEAS (Centro de Estudos e Ação Social) (2007)

NEGRO, Antonio Luigi; BRITO, Jonas. Insurgentes incendiam a cidade da Bahia: o quebra-bondes e a Revolução de 30. Estudos Históricos [Recurso Eletrônico]. Rio de Janeiro, v.33, n.71, set./dez. 2020. Disponível em: <https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/38421>.

NEPOMUCENO, F. “Vale Transporte Alternativas ao seu uso” 3ª Edição 1988 IOB

NEVES, Lafaiete Santos. Movimento Popular e Transporte Coletivo em Curitiba. Série “Memória das lutas Populares no Paraná Pós-Ditadura Militar” n. 3. Editora Popular CEFURIA. Curitiba. 2006

NKRUMAH, Kwame. Escritos. São Paulo: Ciências Revolucionárias 3ª Edição. 2020

NKRUMAH, Kwame. Rumo à Libertação Colonial - Teoria e Prática de Kwame Nkrumah. São Paulo: Ciências Revolucionárias 1ª Edição. 2021

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). “Anuário NTU 2004/2005”.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. “O transporte público e o trânsito para uma cidade melhor”. Set. 2002.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES URBANOS - Anuário NTU: 2022-2023 / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2023.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES URBANOS - Custos dos serviços de transporte público por ônibus: método de cálculo / Coordenação geral de Antonio Luiz Mourão Santana; Coordenação técnica de Maria Olívia Guerra Aroucha; Apresentação de Ailton Brasiliense Pires. -São Paulo: ANTP, 2017.

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES URBANOS - Desempenho e qualidade nos sistemas de onibus Urbanos - Agosto de 2008 - <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109544561475593.pdf>

NTU "História do transporte: dos primórdios aos dias atuais” in Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU: CNT, 2019. 454 p.: il. ISBN: 978-85-66881-12-7

NUNES Ana C. A. S.; SILVA Marina P. S. G. da Silva. A Ausência Das Perspectivas De Gênero E Raça Nas Políticas Públicas De Mobilidade Urbana - X Congresso Brasileiro De Direito Urbanístico Gt 02 – Direito À Cidade E O Combate Ao Racismo Machismo, Lgbtfobia E Outras Formas De Opressão. 2020

NUNES, João Pedro Martins; MIHESSEN, Vitor Dias. O pacto e o impacto dos transportes: mediocridade e mortandade na mobilidade - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

NUNES, João Pedro Martins; MIHESSEN, Vitor Dias. O pacto e o impacto dos transportes: mediocridade e mortandade na mobilidade urbana do Rio de Janeiro - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

OLIVEIRA, Antonia M de F; ARAÚJO, Suely MVG; BENEDET, Ronaldo;. O desafio da mobilidade urbana / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa ; Oliveira (coord.) ... [et al]. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. 352 p. – (Série estudos estratégicos ; n. 7)

OLIVEIRA, Denilson Araujo de. Geopolítica da morte: periferias segregadas - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

PADILHA, Mônica Fonseca “O Movimento Estudantil como espaço dialógico de formação” 2008, Trabalho Final de Curso – Faculdade de Educação –UnB

PAULA, Tainá de. Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

PAVIANI, Aldo. “A construção injusta do espaço urbano” em Aldo Paviani (org.) A conquista da cidade. Movimento Populares em Brasília.. Brasília. Editorda da Universidade de Brasília, 1992

PAZ, Huri; Racismo ambiental e mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro: estudo de caso sobre a PerifaConnection. in: Desafio : mobilidade urbana e mudanças climáticas 6 / [Caetano Patta da Porciuncula e Barros...[et al.] ; organização Victor Callil, Daniela Costanzo ; ilustração Gabriela Motta]. -- 1. ed. -- São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023

PEREIRA, Felipe. O racismo no sistema punitivo brasileiro. Goiânia: Trabalho de Conclusão de Curso, 2020. pp.6- 41.Disponível em: <<https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/172/1/O%20RACISMO%20NO%20SISTEMA%20PUNITIVO%20BRASILEIRO.pdf>>.

PEREIRA, GLAUCIA. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. Journal of Sustainable Urban Mobility, v. 1, n. 1, 3 mar. 2021.

PEREIRA, Glaucia. Posse de veículos por raça no Brasil. Journal of Sustainable Urban Mobility, v. 1, n. 2,14 mar. 2021.

PEREIRA, Jô. Mobilidade: território, gênero e raça – corpo político no combate ao racismo - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

PINSKY, Jaime. A escravidão no Brasil. São Paulo: Editora Contexto: 2020. <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/escravidao-e-traffic-de-escravos/>

PINTO, Ana Flávia Magalhães. Escritos de liberdade: literatos negros, racismo e cidadania no Brasil oitocentista. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.

PIRES, Hindenburgo Francisco. «Imagens e história na internet: os bondes, patrimônio brasileiro». Ar@cne: revista electrónica de recursos en internet sobre geografía y ciencias sociales, 2012, <https://raco.cat/index.php/Aracne/article/view/250835>.

PONTUAL, Virginia; DE ALMEIDA, Maria Soares. Reformas Urbanas nas Áreas Centrais de Porto Alegre e do Recife: semelhanças e QUERINO, M. O colono preto como fator da civilização brasileira. Afro-Ásia, Salvador, n. 13, 1980. DOI: 10.9771/aa.v0i13.20815. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/20815>.

QUIJANO, Anibal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: QUIJANO, Anibal. A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais, perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 117-142.

RAMOS, GUERREIRO. A. Introdução crítica à sociologia brasileira. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995.

RAMOS, Guerreiro A. O Problema do Negro na Sociologia brasileira. Cadernos do Nosso Tempo. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Economia, Sociologia e Política, jan/jun 1954.

REBELO, D. (2010). A relação entre o VT e o transporte público é siamesa: um não vive sem o outro. Informativo da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos, 155, p. 3-7.

REDIKER, Marcus. O navio negreiro: uma história humana. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, 456 p.

REIS, J.G.M. LIMA, J.O. y MACHADO, S.T. (2013). Bus Rapid Transit (BRT) como solução para o transporte público de passageiros na cidade de São Paulo, INOVAE – Journal of Engineering and Technology Innovation, São Paulo, v. 1, n. 1, p.83-98, set./dez.

REIS, João José. “A greve negra de 1857 na Bahia”. Revista USP, v. 18, p. 7-29, 1993.

RESENDE, BBMR; Sousa, AF "Redenção ou liberdade: o herói Dragão do Mar e o seu papel na abolição do Ceará (1881-1884)" Revista Pergaminho - Volume 13, Dez 2022 UNIPAM

REVEL, Judith. Michel Foucault: Conceitos essenciais. Trad. Maria do Rosário Gregolin, Nilton Milanez, Carlos Piovesani. São Carlos: Claraluz, 2005

RIBEIRO, Mayra. Ser mulher negra no transporte coletivo - In: Mobilidade Antirracista. 1ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021

RODNEY, Walter. Como a Europa subdesenvolveu a África. Trad. Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2022.

RODRIGUES, M.A. (2008) Análise do transporte coletivo urbano com base em indicadores de qualidade. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia.

RUIZ-PADILLHO, Alejandro, 1980 Sistemas de transporte: introdução, conceitos e panorama: Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil [recurso eletrônico] / Alejandro Ruiz-Padillo, Caroline Alves da Silveira, Tânia Batistela Torres. – Cachoeira do Sul, RS : UFSM-CS, 2020. 162 p. ; PDF

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre a mobilidade racista - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

SANTARÉM, Paíque Duques. Super nós: Rumo à sua própria direção! Conversas antirracistas sobre direito à cidade, direito à cultura, desobediência civil e transformações – entrevista: Bnegão, GOG, Higo Melo - In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

SANTARÉM, Paíque; SERRA, RafaEL "Mobilidade urbana negra: transporte público para um público de cor" Jornal Irohin, Brasília, ano XII, No. 20 Setembro de 2007

SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. A cidade Brasília (DF): conflitos sociais e espaciais significados na raça. 2014. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Departamento de Antropologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília

SANTARÉM, P. D.; ALBERGARIA, R.; SANTINI, D. (Orgs.). Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTARÉM, P. H. S (Paíque). A cor do DF: consolidação da classe trabalhadora e do desemprego vista a luz do racismo no DF. Trabalho de conclusão do curso de realidade Brasileira no DF (2007)

SANTARÉM, P. H. S (Paíque). Transporte público para um público de cor: Mobilidade negra em uma cidade de espaços racialmente marcados. Relatório final de projeto de iniciação científica. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2009.

SANTINI, Daniel. Passe Livre: As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SANTINI, Daniel. Só a Tarifa Zero não basta - Revista Rosa, nº7 - <https://revistarosa.com/7/so-a-tarifa-zero-nao-basta> Publicação Online, 2023

SANTOS FILHO, Osias de Oliveira. A GREVE DA MEIA PASSAGEM: A GREVE QUE ABALOU SÃO LUÍS.. In: . Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/xiv-encontro-regional-de-historia-oral-do-nordeste-338905/746784-A-GREVE-DA-MEIA-PASSAGEM--A-GREVE-QUE-ABALOU-SAO-LUIS>. Acesso em: 28/06/2024

SANTOS, Jonas Brito dos. O Quebra-Bondes: política e protesto urbano na I República (Salvador, 1926-1930) Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas -Campinas, SP : [s.n.], 2023.

SANTOS, Mariana Mesquita dos; Resenha "REIS, João José. Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019" - 2020, Revista Temporalidades - Revista Discente do Programa de Pós-Graduação em História da UFMG

SANTOS, Milton. [1978]. Por uma geografia nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: EDUSP, 2002.

- SANTOS, Milton. A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: HUCITEC, 1993a
- SANTOS, Milton. A Urbanização Desigual. A especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010
- SANTOS, Milton. MetrÓpole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p. il.
- SANTOS, Milton. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- SANTOS, Renato Emerson dos. Sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. In: SANTOS, Renato Emerson dos (Org). Questões Urbanas e racismo. Petrópolis, RJ: DP et Alli; Brasília, DF: ABPN, 2012.
- SANTOS, Robert Marley Ferreira. Serviços De Transportes na Cidade Baixa da Bahia: O Quebra-Bondes e Trabalhadores em Cena (1900-1915). ROBERT MARLEY FERREIRA SANTOS Trabalho de conclusão de curso de graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. 2022
- SARAIVA, Adriana. "Movimentos em movimento – uma visão comparativa de dois movimentos juvenis no Brasil e nos Estados Unidos". Tese de Doutorado - Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Brasília. 2010.
- SARAIVA, Leila. Não leve Flores: crônicas etnográficas junto ao Movimento Passe Livre-DF. Dissertação de Mestrado. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2017
- SEBRAE - GEM: Empreendedorismo no Brasil 2023 - RELATÓRIO EXECUTIVO - Brasil, 2023. Disponível em: <https://datasebrae.com.br/wp-content/uploads/2024/03/Relatorio-Executivo-GEM-BR-2023-2024-Diagramacao-v5.pdf>
- SILVA, Fernanda dos Santos Rodrigues; SILVA, Tarcízio (orgs). Inteligência Artificial e Discriminação Racial no Brasil: questões principais e recomendações. Belo Horizonte: Instituto de Referência em Internet e Sociedade, 2024. Disponível em: <https://irisbh.com.br/publicacoes/inteligencia-artificial-e-discriminacao-racial-no-brasil/>. Acesso em: 25/06/2024
- SILVA, Júlio César Lázaro da. "Breve História das Ferrovias"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/ferrovias.htm>. Acesso em 25 de junho de 2024.

SILVA, Lisandra Mara. ; COSTA, Luana ; VIEIRA, L. M. S. . A juventude negra vai circular. In: Daniel Santini; Paíque Duques Santarém; Rafa Albergária. (Org.). Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021, v. , p. 345-369.

SILVA, Lúcia H. O. Vivências Negras: trabalhando com a ausência depois da abolição. Diálogos, v. 14, n. 3, p. 557-577, 2010

SILVA, Marcos Virgílio da. Vitruvius - Arquitextos - 048.09 ano 04, maio 2004 Detritos da civilização: eugenia e as cidades no Brasil - disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.048/589> acesso 02/09/2021

SILVA, Maria Nilza A População Negra e o Ensino Superior no Brasil: algumas considerações | Universidades núm. 87, enero marzo 2021 UDUAL

SILVA, Maria Nilza. Nem para todos é a cidade: segregação urbana e racial em São Paulo / Maria Nilza da Silva - 1. ed. - Brasília, DF: Fundação Cultural Palmares, 2006.

SILVA, Tarcízio; SILVA, Fernanda dos Santos Rodrigues (orgs.). Lentes Antirracistas sobre Regulação de Inteligência Artificial. 2023. Disponível em: <https://desvelar.org/2023/12/12/lentes-antirracistas-sobre-regulacao-de-inteligencia-artificial>. Acesso em: 25/06/2024

SODRÉ, Muniz. O fascismo da cor: uma radiografia do racismo nacional. Petrópolis: Vozes, 2023. 280p.

SODRÉ, Muniz. O Terreiro e a Cidade: a formação social negro brasileira. Rio de Janeiro: Vozes, 1988.

SODRÉ, Muniz. Pensar nagô / Muniz Sodré. – Petrópolis, RJ : Vozes, 2017.

SOTERO, E. C. Representação Política Negra no Brasil Pós-Estado Novo. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes. ABC do Desenvolvimento Urbano. Rio de Janeiro,. Bertrand Brasil; 190 páginas, 2003

SOUZA, Marcelo Lopes. A prisão e a ágora: Reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do Desenvolvimento Urbano. Rio de Janeiro,. Bertrand Brasil; 190 páginas, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, Marcelo Lopes. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

- SOUZA, Neusa Santos. Tornar-se negro : as vicissitudes da identidade do negro brasileiro em ascensão social - Rio de Janeiro : Edições Graal, 1983.
- SOUZA, R. S. (2023). “Quer nos colocar a forma de escravos humilhados”: relações de trabalho e mobilizações grevistas na Bahia, 1909. *História Social*, (14/15), 61–81. <https://doi.org/10.53000/hs.n14/15.124>
- SOUZA, Silvia Cristina Martins de. História e Política em Canções, Poemas e Crônicas Publicadas no Rio de Janeiro no Tempo da Revolta do Vintém. V Congresso Internacional de História. Universidade Estadual de Maringá, 2011. <http://www.cih.uem.br/anais/2011/trabalhos/6.pdf>
- STIEL, Waldemar Corrêa. - HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO NO BRASIL - "summa tranviariae brasiliensis". Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos; Sao Paulo: Editora Pini. Brasília-DF, 1984.
- TAVARES, Júlio Cesar de. Dança de guerra – arquivo e arma: elementos para uma Teoria da Capoeiragem e da Comunicação Corporal Afro-brasileira. Belo Horizonte: Nandyala, 2012.
- TCRP (2003) – Transit Cooperative Research Program – Report 100. Transit Capacity and Quality of Service manual, 2ª Edition. Transportation Research Board, Washigton, DC.
- TERRA, Paulo Cruz. Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Dissertação de Mestrado. Niterói:UFF/ICHF, 2007
- THEODORO, Mario. A sociedade desigual: Racismo e branquitude na formação do Brasil - Editora Schwarcz - Companhia das Letras, 2022
- TURE, Kwame; HAMILTON, Charles V. "Black Power: A Política de Libertação nos Estados Unidos" ([1967]2021) - Editora Jandaíra; 1ª edição (27 setembro 2021)
- VALENTE, Amir Mattar. Apostila "Sistemas de Transportes" (2022-1) UFSC - Centro Tecnológico - Departamento de Engenharia Civil - Coordenadoria de Ensino
- VARGAS, J. H. C. (2020). Racismo não dá conta: antinegitude, a dinâmica ontológica e social definidora da modernidade. *Revista Em Pauta: Teoria Social E Realidade contemporânea*, 18(45). <https://doi.org/10.12957/rep.2020.47201>
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Transporte e mobilidade urbana / Eduardo Alcântara de Vasconcellos, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, Rafael Henrique Moraes Pereira. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA,34).
- VASCONCELOS, Isamara Martins. Do pau-de-arara às corporações do transporte: poder de família e política no sistema de transporte público por ônibus no Distrito Federal (1960-2016). 2021. 201 f., il. Tese (Doutorado em Sociologia) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

VELOSO, A.H.B. (2017): VELOSO, André Henrique de Brito. O ônibus, a cidade e a luta. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017. 399p.

VELOSO, André Henrique de Brito. A “ERA DO ÔNIBUS” [manuscrito]: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte – 1950-1990. – 2023.

WAISMAN, J. (1983) Avaliação do desempenho de sistemas de ônibus, em cidades de porte médio, em função de sua produtividade, eficiência operacional e qualidade dos serviços. São Carlos, Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

WILLIAMS, Eric. Capitalismo e escravidão. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Cia das Letras, ([1944]2012)

XAVIER, Lúcia (2021). Segregação das religiões de matriz africana dos territórios, das manifestações e da estética dos espaços públicos. In: Mobilidade Antirracista. 1ed.São Paulo: Autonomia Literária, 2021

7 - ANEXOS

Anexo 1 – Oficina “Elementos essenciais do transporte coletivo”

Anexo 2 – Publicação de Alex Sartori no Instagram – Segregação em Mapas

Anexo 3 – Lista e mapas de transporte por trilhos no Brasil com recorte racial