



INSTITUTO DAS HUMANIDADES E LETRAS
Campus do Malês

PROJETO DE PESQUISA

Mulher negra e o direito à cidade: a bicicleta como ferramenta de autonomia e cura

Jamile Santana da Conceição

São Francisco do Conde, BA.

Outubro/2018

JAMILE SANTANA DA CONCEIÇÃO

Mulher negra e o direito à cidade: a bicicleta como ferramenta de autonomia e cura

Projeto de Pesquisa apresentado como trabalho de conclusão de curso do Bacharelado em Humanidades na Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira-UNILAB, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Maria Cláudia Cardoso Ferreira.

São Francisco do Conde

Outubro/2018

SUMÁRIO

1. Introdução	3
2- Discussões bibliográficas	10
3. Justificativa	13
4. Objetivos	14
4.1 Objetivo Geral	14
4.2 Objetivos Específicos	14
5. Quadro teórico	15
5.1 Interseccionalidade de gênero, classe e raça	15
5.2 Direito à cidade	16
5.3 Mobilidade urbana	18
6. Metodologia	19
7. Cronograma	19
8. Anexos	21
8.1 Fotos	21
8.2 Links de entrevistas	23
9. Referência bibliografia	24

São Francisco do Conde

Outubro/2018

1- INTRODUÇÃO

Este projeto de pesquisa é um dos requisitos exigidos para a conclusão do curso de Bacharelado em Humanidades na Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB, Campus do Malês, São Francisco do Conde, Bahia.

Essa proposta de estudo pretende examinar o espaço urbano da metrópole baiana (Salvador) no que concerne pensar o direito à cidade e a mobilidade através da perspectiva da mulher negra, perfilando reflexões interseccionais de classe, raça e gênero. Buscarei compreender quais delimitações espaciais a cidade impõe para admitir a presença da mulher negra neste espaço. E através dessas análises, pretendo refletir sobre possibilidades da utilização da bicicleta quanto modal de transporte ativo, com capacidade de gerar autonomia de acesso à cidade entre outros benefícios que este meio de transporte pode proporcionar.

Ao longo da história da construção da nação brasileira a segregação espacial sempre se fez presente, haja vista que o processo de colonização e escravização tanto da exploração mão de obra indígena, quanto da exploração mão de obra negro-africana construiu a duras penas os territórios brasileiros, também explorados pelos colonizadores europeus.

A escravidão negro-africana deixou marcas que refletem até hoje na realidade da população negra no país. Antes mesmo da abolição da escravatura os africanos e afrodescendentes já começavam a ocupar os centros urbanos, quando não eram negros libertos eram escravos de ganho e ali trabalhavam exercendo atividades diversas, de venda de produtos à prestação de serviços. Nesses espaços muitos africanos e afrodescendentes libertos ou não, também moravam e se faziam presentes cotidianamente¹.

Após a abolição de 1888, com o grande contingente de negros libertos migrando para os centros urbanos, a elite política eurodescendente, logo buscou criar mecanismo

¹ Uma explicação detalhada das diferentes ocupações desempenhadas pelos escravizados e em particular sobre os escravos ao ganho pode ser encontrada em Genestra, Cinthia. A atuação dos escravos de ganho na organização da cidade do Rio de Janeiro durante o século XIX. **Para entender a história**, Ano 2, Volume jan., Série 11/01, 2011, p.01-11. Disponível em <http://fabiopestanaramos.blogspot.com/2011/01/atuacao-dos-escravos-de-ganho-na.html> acesso em 22/10/2018.

de reforma urbanística, qual carregava consigo um projeto de higienização da população negra que consistia num processo de branqueamento a partir da miscigenação forçada, na recepção da imigração de novos europeus, na ausência de subsídio para os negros libertos, com vistas a expurgação da população negra dos espaços urbanos, lançando assim os afrodescendentes à própria sorte e, dentro de um país estruturalmente racista:

A elite brasileira não introduziu novos conceitos e práticas sociais em relação ao 'destino' da população afrodescendente que permeassem uma integração social e econômica como também não permitiu que os africanos e afrodescendentes trilhassem seus próprios destinos (RAMOS, 2007, P.113).

Essa população racialmente segregada foi obrigada a ocupar as periferias, quilombos, loteamentos, zonas rurais e outros territórios isolados. A negação dos territórios negros no Brasil comunga com o sistema racista e capitalista de limpeza étnica e subalternização e, conseqüentemente, exploração da mão de obra dos entes.

Considerando que o urbanismo brasileiro é consolidado a partir de uma consonância com as ideias europeias de urbanização, quais haviam rigorosos embates contra os territórios negros já consolidados, as cidades brasileiras se desenharam a partir desta perspectiva (ROLNIK, 1989). E é essa estrutura que configura a engrenagem de manutenção de um sistema de apagamento histórico e segregacionista que permite a existência de um amplo quantitativo de ausências de subsídios à população afrodescendente, no qual Estado brasileiro anula gradativamente a existência do indivíduo negro na constituição dos espaços urbanos.

O impacto do urbanismo demolidor² na vida da população afrodescendente limitou drasticamente o acesso dos mesmos aos espaços urbanizados no decorrer do processo abolicionista e continuou nas décadas pós-abolição. As pequenas possibilidades de acesso, por sua vez, eram determinadas pelas demandas de trabalho, no qual proporcionalmente eram realizados também pelas mulheres negras, requisitadas

² Entre práticas urbanísticas de caráter destruidor e reformista ocorridas em Salvador, os engenheiros de urbanismos chegaram com ordem de demolir o passado, dissipando os casarios e os monumentos, o engenheiro Theodoro Sampaio se diferenciava dos demais pela sua formação de historiador levando as particularidades do meio social (FERNANDES, SAMPAIO E GOMES, 2005, apud RAMOS, 2007).

principalmente para serviços domésticos nas casas da elite branca, além de atuarem na venda de alimentos e realizarem outros serviços para sobreviver.

Conforme Bernardo (1998, p.112)

Se, de um lado, tradicionalmente, na África, as mulheres já apresentavam uma independência, de outro, a escravidão brasileira vai propiciar outro desdobramento, assim; ao serem alforriadas antes que os homens, essas mulheres encontraram melhores condições de trabalho e espaços que estavam disponíveis como cozinheiras, amas, doceiras, marmiteiras, lavadeiras.

Segundo o IBGE a população baiana é predominantemente negra compondo 76% entre pretos e pardos e 22% de pessoas que se autodeclaram brancas³. Ainda assim, diante deste cenário é possível observar, que apesar de ser majoritariamente negra e construídos por mãos negras, os espaços centrais, com mais prestígio social político e econômico, da cidade baiana comportam uma hegemonia majoritariamente branca.

Mirando para a realidade das mulheres negras na contemporaneidade, notamos que por muito, ainda seguimos assombradas pelo lugar “pré-determinado”. No que diz respeito ao trabalho, em sua maioria, este lugar está voltado para o serviço doméstico e suas representações. Apesar de hoje, no século XXI, conseguirmos romper minimamente com este padrão sócio historicamente determinado, nos deslocarmos para outras funções, ainda esbarramos com as oportunidades limitadas às funções subalternizadas.

O trânsito das mulheres negras nos espaços urbanos segue uma rotina de trabalho, como já foi dito anteriormente. Sendo elas, em sua maioria, residentes das periferias e territórios isolados, tendem a ter sua mobilidade para os centros urbanos forjada à utilização dos transportes públicos. Os transportes públicos, por sua vez, entregam às mulheres um ambiente de total desconforto no qual as mesmas têm que lidar com as piores situações possíveis; superlotação, assédio, a árdua espera em locais de vulnerabilidade, paradas em pontos distantes das suas residências, entre outras mazelas constantes.

Verificando os centros urbanos da cidade de Salvador-BA, percebe-se a ausência das mulheres negras na ciclomobilidade, ou seja, na ocupação dos espaços

³ Fonte: <https://www.infoescola.com/geografia/populacao-da-bahia/>

públicos dos centros urbanos através da utilização da bicicleta. É possível que marcadores de raça, classe e gênero combinados, colaborem para este cenário. Uma vez que estamos introduzidos na sociedade racista, patriarcal e classista.

Ao realizar uma breve observação às brincadeiras infantis, conseguimos perceber uma divisão de gênero que implica no afastamento das mulheres de brincadeiras que são denominadas masculinas como; carrinho, pipa, bola, bicicleta, etc. A disposição de brincar nas ruas, na maioria das vezes, está mais direcionada aos meninos, enquanto as meninas brincam de casinha, boneca, comidinha, entre outras brincadeiras que sempre estão atreladas ao estereótipo sexista de “dona do lar” e as mantém em ambientes internos, afastadas das ruas.

A predeterminação dos papéis de gênero, estabelece um distanciamento da mulher de criar possibilidades que fujam da normatividade qual foi estabelecida como padrão. Deste modo serão elas frustradas de acessos diversos, entre esses, partindo para um dos nossos objetos de pesquisa, o andar de bicicleta. Dentro do perspectiva de mulheres negras, periféricas e pobres, essa limitação do gênero vem acompanhada das limitações sócio econômicas e espaciais que pela sua hipossuficiência dentro de um sistema capitalista e segregacionista ela é atingida pela ausência financeira de acesso e a falta de infraestrutura do seu espaço de convivência, se distanciando ainda mais da possibilidade de andar de bicicleta na infância ou adolescência.

Concluimos assim, que interseccionadas questões de gênero, raça e classe, as mulheres negras periféricas e pobres estão numa grande escala de desvantagem de ter contato com uma bicicleta na infância, por ter menores oportunidades de passarem mais tempo nos ambientes externos a suas casas, oportunidades essas, limitadas pela sua condição de gênero, pela sua baixa condição financeira e pela falta de infraestrutura do território a qual pertence.

O estabelecimento dos papéis de gênero e as inseguranças internalizadas pela criança (menina) se encontrarão alheia ao contato com a bicicleta mesmo que haja possibilidades, de forma que os meninos, mesmo que hipossuficientes, pela acessibilidade e liberdade de autonomia que sua condição de gênero lhe entrega, conseguirá ter acesso a bicicleta do coleguinha da rua, e aprenderá a pedalar normalmente, antes que as meninas.

Todo esse contexto faz com que em muitos casos as mulheres negras e pobres tenham contato com a bicicleta tardiamente. As limitações impostas pelo patriarcado com

as divisões dos papéis de gênero, até mesmo na infância, poderão gerar em sua fase adulta ausências junto a um sentimento de incapacidade de não saber algo tão simples para uns. Essas mulheres externam o receio de serem vistas enquanto limitadas. É possível também que o desconforto de não se ver representada dentro dos espaços urbanos pela baixa visibilidade de outras mulheres negras na ciclomobilidade às façam atrasar o interesse de aprender a andar de bicicleta.

Alguns movimentos de ciclomobilidade na cidade de Salvador realizam ações fundamentais para levar proposta de replanejamento dos planos de mobilidade da cidade. São projetos sociais, pedaladas coletivas e ocupação dos espaços, ações que incluem pessoas na mobilidade urbana, pedaladas femininas. No entanto, grande parte desses movimentos é hegemonicamente formada por pessoas brancas que em alguns momentos, entendem a desigualdade social, porém dentro da perspectiva de classe. Outros grupos são de mulheres brancas que pauta as questões de gênero, mas ambos se distanciam das questões raciais.

Tendo uma visão panorâmica deste cenário, três mulheres negras, a saber Jamile Santana, Livia Suárez e Maylu Isabel, que já atuavam com a bicicleta com o empreendedorismo criativo denominado “ La Frida Bike Café”, resolveram começar a ensinar outras mulheres negras a andar de bicicleta. A ação teve início em 2016 e recebeu o nome de “Preta, Vem de Bike”, se configurando ao longo do tempo como um projeto que visa ensinar mulheres a pedalar, com foco nas mulheres negras residentes em periferias. Está incluso no projeto ações de formação e informação com leis de trânsito e segurança, mecânica básica de bicicleta, além de rodas de conversa e pedaladas coletivas de formação, a fim de estimular a conscientização de direito e possibilidade de acesso à cidade de forma autônoma, econômica, ecológica e emancipatória.

Para além de tudo que o projeto “Preta, Vem de Bike” já consegue mover, começamos a perceber a partir de relatos de alunas, que não estávamos só mexendo com a mobilidade urbana, mas também com sonhos. Sonhos esses anulados na infância por conta de machismo que dizia que “bicicleta não era coisa de menina”, por conta de condições econômicas familiares e até mesmo por conta racismo. As histórias eram diversas e as feridas eram profundas, guardadas nos confins da memória, ativadas pela possibilidade de aprender a pedalar.

As idades das alunas são diversas entre 18 a 62 anos, as aulas que começaram acontecendo aos domingos na Praça do Campo Grande, centro de Salvador, atendiam

pelo menos 3 alunas por aula. Muitas aprendem as primeiras pedaladas logo na primeira aula, quando não na segunda ou no máximo terceira aula. A ação é voluntária e pede, como contrapartida, que as mulheres que aprenderem a pedalar no projeto, se comprometam em ensinar outras mulheres, visando criar assim, uma grande rede de apoio e incentivo e introdução de outras e mais mulheres a mobilidade urbana.

O “Preta, Vem de Bike” já percorreu seis estados no Brasil, entre eles estão, São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco, Santa Catarina e Brasília. Hoje o projeto conta com um anexo em São Paulo: “Preta, Vem de Bike-SP” e prevê futuramente se instalar em outros estados. Na Bahia, além de Salvador a ação já começou a tomar conta do Recôncavo e vem promovendo ações significativas de inclusão de mulheres negras e não negras na ciclomobilidade.

Sendo ecologicamente correta, a bicicleta não necessita de combustíveis fósseis que poluem o ar, necessitando apenas da movimentação humana para locomover-se. A bicicleta além de ser uma excelente escolha de meio de transporte, proporciona também diversos benefícios, porque ela estimula o condicionamento físico, tonifica os músculos, ajuda a melhorar a respiração e a postura corporal. Além do mais a sensação de liberdade ao pedalar faz com que nosso corpo libere endorfina e traga um sentimento de bem-estar e felicidade, ajudando também a cuidar do psicológico e emocional, reduzindo casos de ansiedade e depressão, aumentando e melhorando a qualidade de vida.

Com todos esses benefícios a bicicleta no projeto “Preta, Vem de Bike” tem também a função de conectar diversas mulheres negras para compartilharem momentos de troca de afetividade, fala e escuta, em que elas se reconhecem na dor mais subjetiva da outra, pois por mais que sejam seres particulares as questões da raça e do gênero promovem o mesmo caráter de opressão a todas.

bell hooks aponta em seu texto “vivendo de amor” a fragilidade da autoestima da mulher negra como sendo reflexo de uma solidão oriunda de uma série de estereótipos que coisifica e objetifica a mesma, deixando vestígios que implicam na construção do seu auto amor e, conseqüentemente, na possibilidade de ser amada pelo próximo. Geram feridas psicológicas e emocionais que afetam a sua autoestima podendo levá-las a quadros de ansiedade e depressão. bell hooks (2010) afirma que:

Se passarmos a explorar nossa vida interior, encontraremos um mundo de emoções e sentimentos. E se nos permitirmos sentir, afirmaremos nosso direito de amar interiormente. A partir do momento em que conheço meus

sentimentos, posso também conhecer e definir aquelas necessidades que só serão preenchidas em comunhão ou contato com outras pessoas. (HOOKS, 2010, s/p)

Desta forma, unidas pela bicicleta reforçamos juntas a importância do autocuidado e do cuidado entre nós, trabalhando a autoestima através do empoderamento e da autonomia do seu corpo sobre os espaços, projetando possibilidades de transformação de si e de reivindicação do seu direito à cidade.

2. DISCUSSÃO BIBLIOGRÁFICA

As transformações ocorridas no Brasil no fim do séc. XIX e início do séc. XX como a industrialização, a abolição da escravatura e a chegada de novos imigrantes fez com que as reformas urbanísticas acontecessem juntamente com o projeto de nação, obedecendo às ideias, estéticas e hábitos concernente às práticas sociais e costumes de uma civilização hegemonicamente eurodescendente. Esse novo modelo se daria através de reformas e melhoramentos urbanos que tiveram o intuito de sanear as cidades e o país, pela ênfase às questões técnicas no sentido de manter a fluidez e salubridade do meio físico (FERNANDES, SAMPAIO e GOMES, 2005 apud RAMOS, 2007, p.107).

Esse momento concorda com as discussões teóricas sobre raça no Brasil, onde se tenta justificar a superioridade dos europeus sobre os outros povos através de um discurso etnocêntrico e racista. Essas teorias tiveram ampla significação para manter a ideia de dominador e dominado, paralelo às ideias higienistas e eugênicas de limpeza étnica, tais quais os negros eram associados à pobreza, insalubridade, promiscuidade e imoralidade. Essas teorias refletiram nas formas organizacionais dos espaços urbanos, legitimando a aplicada segregação espacial.

As reformas urbanas contaram com as demolições dos cortiços, alargamento e pavimentação das ruas, instalação de trilhos para os bondes, construção de espaços de convivência e afins.

A legalidade urbanística foi construída a partir de um padrão único e supostamente universal, correspondendo ao modo de vida da elite, condenando outras formas de apropriação de espaço, isto é, única legislação para os diversos territórios da cidade (ROLNIK, 1999).

Robert Ezra Park, sociólogo norte-americano, afirma que, a cidade não é apenas um amontoado de casas, edifícios, indivíduos particulares, carros, postes, ruas, órgão públicos e privado. Antes, a cidade é “um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição” (PARK, 1967). Em outras palavras, a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana.

As discussões levantadas por alguns teóricos sobre a miséria urbana e as desigualdades sociais se utilizam da “classe” como seu vetor único e principal, tendendo a ter uma grande dificuldade de falar sobre raça. A ideia de “democracia racial”, legitimada pela abolição do escravismo criminoso e pela miscigenação, como se esses fatores tivessem resolvido os problemas de natureza racial, teve a função de tentar esconder o racismo contido em suas estruturas. Essa situação fazem ainda hoje, nos debatermos com as ideias de existência de uma raça humana e o antagonismo entre as raças como o problema (CUNHA JR., 2007).

Para entender que o problema racial é um problema social, faz-se necessário voltar o olhar para história dos afrodescendentes no Brasil para assim avaliar os reflexos na realidade dos mesmos, na contemporaneidade. Reconhecendo então, que existem problemas sociais que afeta especificamente e particularmente a população negra. Henrique Cunha Jr. destaca:

Enfocando o racismo anti-negro como um problema social e estrutural da sociedade brasileira percebemos que, na sua ação, este racismo produz uma ideologia de inferioridade da cultura da população afrodescendente e uma culpa da população negra pelo seu estado de situação econômica. Além da ideologia, o racismo produz uma submissão intelectual, política e econômica que resulta em uma persistência de uma pobreza secular da população afrodescendente. (CUNHA JR., 2007, p.75)

Outro abismo existente entre as discussões de desigualdade social, são as ausências das análises sobre a desigualdade de gênero. Antônia dos Santos Garcia, em seu texto intitulado “Relações de gênero, raça, classe e desigualdade sócio ocupacionais em Salvador” evidencia a importância dos movimentos sociais que levantam pautas junto às lutas feministas e antirracistas e questionam o conceito de classe como único na explicação da desigualdade social. Por conseguinte, cabe ressaltar que os movimentos negros não denunciaram⁴, por muito tempo, às políticas urbanas como fator importante

⁴ Uma das poucas iniciativas do movimento negro, neste âmbito se deu com a Frente Negra Brasileira, agremiação política fundada em 1931 que promoveu, entre outras ações a compra de terrenos em loteamentos recém-abertos nas periferias da cidade, fundando núcleos negros constituídos por casas próprias com intuito de integrar a população negra dentro e fora da própria comunidade, organizando um território negro familiar. (ROLNIK, Raquel. Territórios negros nas cidades brasileiras: etnicidade em São Paulo e Rio de Janeiro. Revista de estudos Afro-asiáticos. Caderno Candido Mendes, nº17, set/1989).

para a produção da desigualdade entre afrodescendente e eurodescendentes (CUNHA JR, 2007, p.67).

Segundo Garcia,(2012) ao interseccionalizar os conceitos classe, raça, gênero e espaço, entrelaçamos as especificidades dessas categorias inferiorizadas, fazendo-nos melhor compreender as desigualdades socioespaciais urbanas em Salvador. A autora segue afirmando ainda que, é essencial a inclusão da raça e do gênero nas políticas urbanas, sendo esse um passo crucial para ações afirmativas que incluam pautas significativas que atendam as necessidades dessas minorias, assim conseguiremos fazer uma revolução nas formas de organização e gestão dos espaços urbanos, realizando planejamento junto a políticas públicas fundamentais para promoção da democracia espacial e do direito à cidade.

3. JUSTIFICATIVA:

Este projeto visa contribuir para literatura acadêmica no que tange às reflexões sociais dentro da perspectiva de pensar as mulheres negras na mobilidade urbana, buscando mostrar a importância da bicicleta quanto facilitadora de gerir sua autonomia no acesso à cidade, potencializando suas estratégias de enfrentamento a partir do empoderamento, mostrando a capacidade de agência que a mulher negra pode ter sobre sua mobilidade através da bicicleta. Se opondo as opressões de classe, raça e gênero que lhes negam diversos subsídios e as limitam num tempo e espaço.

Tendo em vista que existe escassez bibliográfica pertinente ao tema, espero assim, informar e evidenciar a realidade das mulheres negras e seu acesso a ciclomobilidade, e conseqüentemente impulsionar outras escritas que levem em conta a realidade das mulheres negras nos espaços urbanos.

Enquanto uma mulher negra de periferia, que só aprendeu a pedalar aos 22 anos, percebi que meus irmãos (homens) que vieram da mesma condição socioeconômica que a minha, aprenderam a pedalar desde e a infância/pré-adolescência. Em 2016 ao me integrei projeto La Frida Bike Café, ao qual sou hoje coordenadora artística. Na ocasião me deparei com um cenário de ciclomobilidade majoritariamente branco e de classe média e alta. A partir dessa experiência comecei a me perguntar; por que mulheres negras não são vistas na ciclomobilidade urbana? Assim, a partir desta interrogação que junto ao La Frida Bike criamos o “Preta, Vem de Bike” com objetivo de ensinar mulheres negras a pedalar. No projeto percebemos que era mais que legítimo nossa ação ao ver o considerável número de mulheres que se interessavam e se inscreviam para aprender a pedalar. Passaram-se dois anos e continuamos ativas com nosso projeto e já ensinamos mais de mil mulheres em vários lugares do Brasil.

Percebo a cada dia a potência de impacto que conseguimos, através de uma ação tão simples, incluir aos poucos mais mulheres dentro da mobilidade, sejam as que ensinamos através do projeto ou as que se sentem representadas e tomam coragem de utilizar a bicicleta como meio de transporte e lazer e passam a ocupar os centros urbanos com maior intensidade.

4. OBJETIVOS:

4.1 OBJETIVO GERAL

Analisar como a cidade contemporânea se configura como um espaço excludente às mulheres negras e pobres e propor à possibilidade de utilização da bicicleta como ferramenta de autonomia e acesso à cidade.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Problematizar através da análise interseccional marcadores sociais que negaram historicamente às mulheres negras e pobres o direito de acesso à cidade como lugar de lazer.
- Apresentar o projeto “Preta, vem de bike” como uma ação social que pode ajudar na inclusão da mulher negra na ciclomobilidade urbana e na reivindicação do direito à cidade.
- Apontar os modais de transporte ativo mais utilizados pelas mulheres negras residentes à margem dos centros urbanos e refletir sobre a qualidade desses serviços.
- Sugerir como a inserção da bicicleta no cotidiano pode gerir novas perspectivas de desviar-se dos freios da segregação espacial e sócio-racial comum nas cidades desiguais da contemporaneidade.
- Sugerir o uso da bicicleta como mecanismo de positivação da autoestima das mulheres negras e elemento de cura de feridas abertas pelas opressões vividas.

5. QUADRO TEÓRICO

Este estudo se fundamentará em alguns conceitos básicos, que serviram como vetores importantes para coordenar esta investigação, tais como; interseccionalidade de gênero classe e raça, direito à cidade, mobilidade urbana.

5.1 INTERSECCIONALIDADE DE GÊNERO, CLASSE E RAÇA

O conceito de interseccionalidade se dá no âmbito das discussões do feminismo negro, após analisar a não introdução das discussões de gênero nos estudos dos movimentos antirracistas, que insistam em pautar somente as questões de dominador e dominado a partir de uma perspectiva masculina de brancos e negros. Além disso, as teorias feministas euro-ocidentais se limitavam a discutir as relações de poder numa ótica de gênero, colocando sua realidade de mulher branca num lugar universalizante, sem levar em conta as opressões raça sofridas pelas mulheres negras.

A insuficiência dos estudos que discutiam relações de poder, fez com que as feministas negras buscassem se utilizar de estratégias e unir as categorias de gênero e raça, contribuindo para um estudo pluridimensional sobre as relações de poder.

Kimberlé Crenshaw (2014), socióloga e jurista norte-americana, é conhecida como a feminista negra que introduziu e sistematizou a interseccionalidade nos estudos das análises de dominação. A interseccionalidade para Crenshaw tem o papel de mostrar que as opressões do patriarcado ressoam diferentes (podendo alcançar intensidades mais negativas) sobre as mulheres negras comparadas às mulheres brancas e que as opressões de raça sofrida pelas mulheres negras são diferentes das sofridas pelos homens negros.

A raça na perspectiva do feminismo negro aparece como uma categoria não biologizante, e sim como um marcador social, utilizada para denominar as discriminações e desigualdades sociais geradas por causa da cor da pele. O gênero por sua vez aparece como uma categoria também ideologizada pela relação de poder do homem sobre a mulher. Trata-se de uma construção social que estabelece hierarquias geridas pelo patriarcado que constitui papéis de gênero e aplica às mulheres lugares inferiores referentes aos homens.

Já Patrícia Hill Collins acredita que a interseccionalidade nasce na interface da necessidade das teorias acadêmicas dialogarem com os movimentos sociais, e afirmando que:

A interseccionalidade pode ser vista como uma forma de investigação crítica e de práxis, precisamente, por que tem sido forjada por ideias de políticas emancipatórias de fora das instituições sociais poderosas, assim como essas ideias têm sido retomada por tais instituições (COLLINS, 2017, p.13).

5.2 DIREITO À CIDADE

As cidades quando constituída passam por um processo de urbanização e aderem características estruturalmente mais “favoráveis” para o bem viver do indivíduo, no entanto essa estrutura toma um caráter segregacionista a partir do momento que se constituem para atender as demandas e interesses de um grupo social em detrimento do outro. A ideia de ‘direito a cidade’ é um conceito desenvolvido por Henri Ferbvre (2001) no livro intitulado O Direito à Cidade, o sociólogo francês define o direito à cidade como um direito de não exclusão da sociedade das qualidades e benefícios da vida urbana.

Segundo David Harvey (2013) o direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Além disso, é um direito coletivo, e não individual, já que essa transformação depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos, é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados.

O processo de urbanização das cidades no Brasil vem acompanhado de ideias de estruturas segregacionista e pensando na perspectiva de afastamento dos negros e pobres dos espaços urbanizados, realizando a manutenção de uma lógica colonialista de casa grande e senzala. Sendo assim os afrodescendentes são excluídos das cidades obrigados a ocupar as margens que são hoje as favelas, quilombos, distritos entre outros territórios isolados, que são sabotados cotidianamente pela falta de recursos e infraestrutura.

A busca por direito a cidade torna-se então uma luta coletiva de fazer da cidade um espaço mais democrático que inclua as políticas das minorias nas tomadas de decisão. É a busca por melhoria na infraestrutura dos bairros, por melhorias no transporte público, na mobilidade urbana, nas moradias, na sustentabilidade de cidade, por direito de se manifestar nos espaços públicos de todas as formas possíveis. É requerer autonomia para transitar livremente nos espaços e exigir melhor qualidade de vida, problematizando que o direito à cidade é um direito básico que deveria ser comum a todos e todas sem distinção de classe, raça ou gênero.

5.3 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é a possibilidade de locomover-se dentro da cidade, seja a pé, de bicicleta, de ônibus, trem, carro. É a capacidade de se deslocar facilmente pelos espaços com qualidade. Porém o conceito de mobilidade não é aplicado na prática pelas políticas de mobilidade na cidade de Salvador, pois as estruturas das vias estão voltadas para atender as necessidades dos automóveis particulares. As calçadas que deveriam ser de prioridade do pedestre são ocupadas pelos carros servindo indevidamente de estacionamento. Os transportes públicos por sua vez estão sucateados. Haja vista que toda essa supervalorização dos automóveis privados, seguido do abandono dos serviços públicos de mobilidade, em algum ponto se emaranha com as emergências de consumo que favorece o sistema capitalista.

Junto com a caminhada, andar de bicicleta é o modal de transporte mais saudável que existe, colaborando para melhorias da saúde física e psíquica do indivíduo. Além de ser ecológico/sustentável e compacto, o que faz gerar melhorias no trânsito.

Apesar da cidade de Salvador ter uma topografia de relevos acentuados, o incentivo da utilização da bicicleta e o investimento nas malhas cicloviárias, seriam uma alternativa extremamente viável para melhoria da mobilidade urbana e para a qualidade de vida dos indivíduos. Afinal a infraestrutura que favoreça o uso da bicicleta não deve se limitar a construção de ciclovias e ciclofaixas, mas também, criar áreas reservadas ao estacionamento de bicicletas (bicicletários) e paraciclos em quantidade suficiente para

atender a demanda do local, além de espaços reservados as bicicletas no transporte de massa, como é o caso do metrô. Atualmente a bicicleta é utilizada em pequenos percursos, provavelmente pela ausência de estrutura urbana que favoreça e incentive o uso deste meio de transporte (SABACK JR & SANTANA, 2012).

Repensar os planos de mobilidade é necessário para construção e reestruturação das vias públicas, lembrando que a mobilidade não se resume a transporte e espaço público, mas também é acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção. O respeito pela qualidade de vida do cidadão é um dos princípios fundamentais para se pensar um plano de mobilidade justo, inclusivo e equânime.

6. METODOLOGIA:

Para alcançar os objetivos propostos desta pesquisa recorri a metodologia qualitativa, respeitando a ética do bem fazer de uma pesquisadora. Através da prática e vivência com o campo de pesquisa aqui explorado, trago reflexões e informações colhidas através de grupos focais com alunas frequentes atingidas pela ação do “Preta, Vem de Bike”. Além das dimensões teóricas através de leitura e diálogo com autores e autoras no que tange a temática da pesquisa e das impressões e reflexões realizadas a partir da análise minuciosa dos espaços urbanos e dos eventos de ciclomobilidade nacionais e internacionais quais estive presente entre os anos de 2017/2018..

Partindo de um olhar sociológico, buscarei primeiramente analisar a configuração da construção dos espaços urbanos e onde se encontra a população negra dentro destes espaços, logo partirei para análise de como as opressões de classe, raça e gênero contribuem para elaboração de uma cidade excludente em suas estruturas. A partir destas investigações irei discorrer de forma analítica, com base em dados e referências, sobre de que maneira a promoção da bicicleta estimulada pelos projetos sociais, sobretudo, especificamente a ação social do “Preta, Vem de Bike”; que ensina mulheres negras a andar de bicicleta, vem afetando significativamente a realidade de acesso das mulheres negras à cidade.

Ressalto que a “memória e a oralidade” terão papéis fundamentais dentro desta pesquisa, pois a partir de relatos de experiências de vida antes e após o contato com a bicicleta captados através das alunas do projeto “Preta, Vem de Bike” será possível mensurar a importância de problematizar as ausências trazidas pelas diversas vozes de mulheres negras.

7- Cronograma:

Esse cronograma refere-se elaboração do TCC.

SEMESTRE	Atividades			
	Leituras e fichamentos dos textos teóricos sobre o tema.	Incurção na realidade pesquisada: Preta, vem de bike; mobilidade urbana da cidade de Salvador.	Redação do TCC.	Defesa.
1º semestre	X			
2º semestre	X	X		
3º Trimestre		X	X	X

8- ANEXOS

8.1 FOTOS:



Ariadne Ramos, 24 anos aluna do “Preta, Vem de Bike”.



Sônia, 61 anos aluna do “Preta, Vem de Bike”



Pedala de formação e inclusão da mulher negra na ciclomobilidade “Preta, Vem de Bike”.



Foto: Helen Moção

Ariadne Ramos, Maylu Isabel, Lívia Suarez, Jamile Santana, Alana Santana, Grazy Girassol. (Integrantes do La Frida Bike/Preta, Vem de Bike).

8.2 LINKS DE ENTREVISTAS

https://www.huffpostbrasil.com/2018/07/17/le-frida-bike-quando-andar-de-bicicleta-se-torna-uma-busca-pela-autoestima_a_23480628/

<http://atarde.uol.com.br/muito/noticias/1944233-cafe-incentiva-cicloativismo-empoderamento-das-mulheres-e-arte>

<https://www.mobilize.org.br/noticias/11244/conheca-o-la-frida-bike-de-salvadorba.html>

https://www.youtube.com/channel/UCZnbW1JTOhXdbLGmPmF_3xA/videos

<https://www.youtube.com/watch?v=1Nr68a0xPC0>

<https://www.youtube.com/watch?v=BLvLlh7cHkE&t=298s>

9- Referências Bibliográficas:

CANTO, Vanessa Santos do. *Desigualdades raciais e segregação urbana em capitais antigas*. **Revista África e Africanidades**. Rio de Janeiro, Ano 2, n 1-6, Agosto, 2009.

COLLINS Patrícia H. *Se perdeu na tradução?* Feminismo negro, interseccionalidade e política emancipatória **Revista Parágrafo**. JAN/JUN. 2017, V.5, N.1 (2017).

CRENSHAW, Kimberlé. *Mapeando as margens: interseccionalidade, política de identidade e violência contra mulheres não-brancas*. **Revista Subjetiva**, julho 2014.

CUNHA JR, Henrique. Afrodescendência e Espaços Urbanos. In: CUNHA JR, Henrique.; RAMOS, Maria E.R(Org). *Espaços Urbanos e Afrodescendência: Estudos da espacialidade negra urbana para o debate das políticas públicas*. Fortaleza: Edições UFC, 2007.

GARCIA, Antônia dos Santos. Mulher negra e o direito a cidade: relações de raça e de gênero. In: SANTOS, Renato Emerson dos(org.). *Questões Urbanas e Racismo*. Petropolis, RJ: DP et Al; Brasília, DF: ABPN, 2012.

GENESTRA, Cinthia. *A atuação dos escravos de ganho na organização da cidade do Rio de Janeiro durante o século XIX*. **Para entender a história**, Ano 2, Volume jan., Série 11/01, 2011, p.01-11. Disponível em <http://fabiopestanaramos.blogspot.com/2011/01/atuacao-dos-escravos-de-ganho-na.html> acesso em 22/10/2018.

GONZALEZ, Lelia & HASENBALG, Carlos. *Lugar de negro*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1999.

HARVEY, David. *O direito à cidade*. **Revista Piauí**, n 1-11. Junho, 2013.

HOOKS, bell . *Vivendo de amor*. In: Geledés, 2010, s/p. Disponível em: <http://arquivo.geledes.org.br/areas-de-atuacao/questoes-de-genero/180-artigos-degenero/4799-vivendo-de-amor> Acesso: setembro de 2018.

LEFEBVRE, Henri. *Le Droit à la Ville/ O direito à cidade*. São Paulo: Centauros, 2001.

PARK, Robert Ezra. *A cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano meio urbano*. In: VELHO, Guilherme Otavio (Org). **O fenomeno urbano**. Rio de Janeiro, 1967. p. 25-66.

ROLNIK, Raquel. *Territórios Negros nas cidades brasileiras: etnicidade em São Paulo e Rio de Janeiro*. 17 ed. Revista de estudos Afro-Asiáticos, 1989.

SABACK JR, Valter O.; SANTANA, Lidia C. *Mobilidade Urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida*. 2012, n 1-15. Faculdade Visconde de Cairu, Salvador-Ba, 2012.

SANTOS, Milton. *Por uma nova globalização: do pensamento único à consciência universal*. 26 ed. Rio de Janeiro: Record, 2007.

SANTOS, Renato Emerson.et al. *Questões urbanas e Racismo*. Brasília: ABPN,2012.