

A BICICLETA COMO UM VEÍCULO FEMINISTA: A RELAÇÃO ENTRE O CICLOATIVISMO E O FEMINISMO NAS CIDADES DE NITERÓI E RIO DE JANEIRO

Vivian da Silva Garelli Machado

Resumo: A relação da mulher com o meio urbano permeia debates clássicos sobre industrialização, trabalho, emancipação, violência, liberdade e sufrágio. Uma das grandes marcas do período industrial é a participação das mulheres nas fábricas, aos poucos saindo do espaço restrito da casa para ganhar espaço visível na cidade, no deslocamento até o trabalho, ocupando espaços públicos e colocando em evidência a sua mobilidade. É a partir da Revolução Industrial, com a reorganização dos centros urbanos, que a mulher passa a interagir com a cidade, e inicia a luta por uma emancipação cada vez maior. Mover-se na cidade, algo antes muito restrito e regrado, que passa a integrar as reivindicações de grupos formados por mulheres, pela defesa de direitos trabalhistas, o sufrágio e a sua mobilidade. O presente trabalho busca correlacionar essa relação da mulher e o meio urbano através dos movimentos sociais hoje intitulados movimentos pela mobilidade urbana, apresentando essa relação antiga entre feminismo e a bicicleta com as pautas de defendidas pelos cicloativistas, ativistas da mobilidade urbana pela bicicleta, movimentos que ganham o mundo contemporâneo atual com grupos de ciclo ativistas nas cidades de Niterói e Rio de Janeiro nos anos de 2015 a 2016.

Palavras-chave: Mulher; Bicicleta; Cicloativismo; Empoderamento; Rio de Janeiro

Introdução

Mobilidade feminina é um tema que engendra perspectivas plurais de análise, podendo tratar-se do deslocamento da mulher em diversos aspectos e espaços, como dentre países, regiões, cidades, bairros, e até dentre sua casa e o ambiente fora dela. No meio urbano, tratar do deslocamento não se resume em somente tratar da mobilidade, mas também pensar em variáveis como trabalho, lazer, violência, moradia, e também em direitos: no direito de ir e vir, nos espaços permeáveis a sua locomoção. Há relação entre a cidade e gênero? Como a cidade é construída nas relações de gênero e como isso impacta o deslocamento das mulheres no meio urbano?

A rua, representando o local comum de contato e circulação de pessoas no meio urbano, é um espaço que ao contrário de demonstrar a igualdade de circulação das diversas pessoas que perpassam, é um espaço que demonstra a desigualdade de circulação, mobilidade e preparação desse espaço para diferentes classes, etnias, gêneros e até sexualidades. A rua expressa o encontro social de ideias, construções, performances e concepções que materializam e por vezes colocam em conflito as percepções que podem ser contidas,

1

fechadas a quatro paredes no universo privado residencial. A rua nunca foi um espaço dado às mulheres, e sim um espaço que ainda é reivindicado e conquistado pelos movimentos sociais feministas como uma representação visível dos conflitos e desigualdades aos direitos da mulher até os dias atuais. A mobilidade urbana feminina é um exemplo de reivindicação pela desigualdade da ocupação da mulher no meio urbano, sua necessidade de protagonismo e associações com temas ainda contemporâneos como violência, moralidade, competência e fragilidade.

“Mas você vai sozinha?” Frase comum no dia-a-dia do deslocamento feminino, associado à fragilidade, medo violência e também demarcação de gênero, por subentender que uma mulher não pode ocupar o espaço urbano desacompanhada, principalmente desacompanhada de outro homem, como um exemplo recente desse debate foi à polêmica sobre um caso de 28 de fevereiro de 2016 em que as argentinas, Marina Menegazzo, de 21 anos, e María José Coni, de 22 anos, foram encontradas mortas em Montañita, no Equador, por terem resistido a uma tentativa de estupro. Notícias em jornais frisavam que as jovens “viajavam sozinhas” e mensagens em redes sociais destacavam que, por estarem “viajando sozinhas”, sabiam do risco que corriam. O episódio deu origem à campanha #ViajoSola (tradução #ViajoSozinha) criada na internet como repúdio ao ocorrido e pelo direito de mulheres viajarem sozinhas sem serem culpadas por isso.

Esse caso ilustra esse recorte de gênero relacionado ao deslocamento nas cidades, algo que é proveniente das desigualdades de gênero e da construção de uma sociedade binária e machista, que para tratar melhor do assunto, é necessária uma investigação quanto aos espaços de convivência e deslocamento destinados a mulheres e homens, pois este assunto transcende o universalismo do indivíduo e encara um debate sobre gênero e a construção do lugar da mulher na sociedade. Ao tratar das formas de deslocamento das mulheres no meio urbano, perpasso dentre diversas outras categorias de análise da vivência da mulher na cidade, portanto a mobilidade urbana é o apenas um recorte da temática de gênero, como também outra área de análise que realiza uma intercepção quanto a percepção das mulheres ciclistas na forma como executam esse deslocamento.

A bicicleta e o feminismo, uma relação histórica

A bicicleta é um veículo que possui um grande apelo quanto à infância através da memória, não apenas racional como emocional e física, pois o corpo uma vez que apreende o deslocamento nunca mais o esquece, criando um laço forte com aquela experiência, que mesmo não mais utilizada é armazenada no subconsciente. Esse imaginário é, muitas vezes, perdido na adolescência, com a proximidade da possibilidade da habilitação e os incentivos e estímulos ligadas ao carro, desde os brinquedos até a reprodução dos hábitos adultos. Quando a bicicleta não está associada ao esporte ou lazer, a entrada na fase adulta possui a marca do automóvel, por ganhar um carro por passar no vestibular, e também ligado a ocupação do espaço em trajetos mais longos até a faculdade e/ou trabalho.

Essa reprodução da vida adulta é sustentada pelos exemplos de não-planejamento urbano no próprio trânsito de grandes metrópoles. O carro pode ser utilizado como objeto de ascensão social, como um símbolo da diferença pelo investimento a ele aplicado e pelas diversas marcas da diferenciação, como de status demarcando a classe, do individualismo por representar uma mobilidade dentro de um objeto, sem uma interação direta com a cidade, pela necessidade, no caso da ausência de um transporte público de qualidade que realize o trajeto determinado com eficiência, e também pela reificação da masculinidade ao associar o carro a categorias como força, velocidade e poder.

A bicicleta, em seu surgimento na era vitoriana, ganha grande força e estímulo para servir além do lazer e status da nobreza, o movimento feminista, que buscava conquistar espaço nas cidades, literalmente nas ruas e praças, ambientes antes muito regradados e impeditivos às consideradas “mulheres de família” se associou à bicicleta como um importante veículo promotor desse empoderamento e destaque. Tal processo foi sufocado pela presença de políticas públicas e construções culturais que posteriormente colocaram o automóvel como centro na organização espacial da cidade, e junto com ele, toda a representação masculina patriarcal.

A Revolução Industrial em 1780 foi responsável, entre outros elementos, pelas novas relações econômicas, que com a venda da força de trabalho e produção em massa iniciou a entrada da mulher no mercado de trabalho. Com as revoluções tecnológicas as mulheres passaram a se deslocar ao trabalho, frequentando o espaço da rua, mesmo que ainda com salários e ocupações desiguais aos homens. Outros eventos posteriores como a ausência dos homens no mercado de trabalho nos períodos da Primeira e Segunda Guerra Mundiais também são

importantes para a conquista de mais espaço da mulher no mundo do trabalho. Esses processos são de grande importância para o empoderamento feminino e para a defesa do feminismo, um assunto que será tratado mais à frente.

Os avanços tecnológicos após os eventos da Revolução Industrial, Revolução Americana e Francesa transformaram o mundo com invenções da era moderna, e nesse cenário, em 1817, surge a bicicleta, pelo O alemão Barão Karl von Drais, a bicicleta *draisiana*, porém só em 1863, os irmãos Pierre e Ernest Michaud, criam um modelo mais próximo das bicicletas modernas como conhecemos, em Paris, tornando estas uma forma de diversão apreciada pelas elites (MELO;SCHETINO). A bicicleta surge como uma alternativa à mobilidade por carroças, charretes e cavalos e fazendo sucesso na forma de lazer e de esporte em competições. A bicicleta passa a ser reivindicada não apenas por homens, mas também pelas mulheres, que apesar dos impedimentos morais da época, como a proibição de associações de mulheres ciclistas (MELO;SCHETINO) e com a criação de mitos como uma possibilidade de atrofiação do útero ao pedalar. Mulheres passaram a reivindicar seu espaço e visibilidade na sociedade em diversos campos quanto a igualdade como direitos das mulheres, na reforma dos vestuários e até na luta pela abolição da escravatura

A feminista americana Susan Anthony declarou no final do século XIX: “Andar de bicicleta fez mais pela emancipação da mulher do que qualquer outra coisa no mundo”. Esta é considerada uma característica da bicicleta como “emponderadora”, pois, diferentemente das roupas para cavalgar em que as mulheres eram colocadas de lado na montaria como adornos e não podiam ser efetivamente independentes para subir e traçar seu caminho, a bicicleta surge em um momento histórico em que as mulheres necessitam serem donas do seu próprio caminho, precisam se locomover pela cidade, necessitam de visibilidade, questões que são reivindicadas e são colocadas em pauta de luta por associações de mulheres e feministas integrando mais pautas de reivindicação.

A luta pela desobrigação social das mulheres em utilizar camadas de roupas pesadas a fim de demarcar uma separação nítida dentre os gêneros é fundamental, pois espartilhos e corseletes impediam as mulheres de respirar e causavam desmaios, reificando assim o mito da fragilidade e brancura dos corpos, em um momento que se precisava trabalhar em fábricas, pedalar e caminhar na cidade, espartilhos, conjuntos muitos pesados de roupas que impedem a locomoção e sapatos apertados de saltos são questionados em detrimento de roupas leves com

mobilidade e até o início da reivindicação pela igualdade de vestimentas, como o uso de calças. As calças são um símbolo de uma conquista de espaço, de uma ampliação de direitos, enlaçando a importância da luta feminista e do ciclismo pelas mulheres. Amelia Bloomer foi a grande popularizadora das calças bloomer, com o seu nome, que assim como os spencers (uma adaptação do casaco masculino usado à época), facilitavam a locomoção das mulheres na bicicleta e no dia-a-dia.

Na sociedade colonial brasileira as distinções entre os espaços como a casa e a rua, são fundamentais para compreender as distinções, não só de gênero como de moralidade, onde os espaços possuem regras rígidas de convivência e de segregação. A casa é um espaço ligado às relações mais íntimas, à família, à proteção, em que existem até setores da casa dedicados às visitas, como a sala de visitas, sala de jantar, mas outros que são limitados à vida familiar, como a cozinha e os quartos (DaMatta, 1997). O espaço da rua, entretanto, é representado pela ausência desses sentimentos de familiaridade, pela ausência do pertencimento, pela vulnerabilidade. Há outra dualidade que, não é necessariamente oposta, mas complementar: aos espaços permitidos aos homens e as mulheres; enquanto a casa por pressupor esse sentimento de segurança é um espaço dado à mulher, o homem em contraponto, por ter o direito de trabalhar é permitido frequentar a rua, possuindo assim uma mobilidade de fato pela cidade.

A rua, como categoria social, deveria se apresentar como um espaço de todos, da cidadania e dos direitos iguais, porém como fruto da colonização ibérica e das relações sociais até no âmbito do trabalho, da burocracia serem regidas pela pessoalidade, pela rede de articulações que possui como forma de burlar o universalismo igualitário, a rua passa a representar um espaço vazio e por isso é tida como um espaço de desprestígio. Nessa lógica, as mulheres que carregam tantas restrições morais não teriam fáceis acessos a tal espaço por ser despresticioso, onde caminham, segundo os preceitos da época, malandros, prostitutas e vagabundos. O caminhar resultava num desprestígio, uma vez que nobres eram carregados em liteiras, carruagens, até porque a cidade era feita sob a lama, pois o espaço zelado era o da residência e não o da porta para fora.

As janelas são um espaço de conexão com o mundo exterior, mas muitas vezes até esses espaços sofriam com o enclausuramento de mulheres na casa, pois muitas casas coloniais possuíam as rótulas, pequenas janelinhas com furos que cobriam toda a extensão da janela,

assim permitindo a entrada de luz sem que as mulheres ficassem expostas à visão da rua. Os impactos causados pela Revolução Americana e pela Revolução Industrial atingem diversas esferas da vida social, como também as relações de gênero, antes demarcadas com um limite bem definido entre trabalho e a vida na casa, representando assim o início do processo em curso até hoje, de emancipação da mulher e luta por igualdade de direitos através da conquista de espaços no mercado de trabalho e na própria mobilidade pela cidade.

Atualmente, tal distinção entre casa e rua ainda pode ser observada, as marcas das construções de gênero ocorrem desde a infância, com os furos na orelha de bebês meninas, com as cores rosa ou azul das roupas, enfeites de cabelo, estampas, saias ou bermudas, enfim, recursos que demarcam desde a primeira infância as divisões de gênero e iniciam o processo de construção pessoal e social daquela pessoa. A relação entre cultura e as brincadeiras, jogos e os brinquedos retrata uma reprodução, na forma lúdica, das construções culturais existentes no meio em que a criança se relaciona. Os meninos reificam sua masculinidade como portadores de grandes carros e aprendem desde cedo a valorizar elementos como composição do carro, velocidade e aventura, as poucas exceções à regra de carros feitos para meninas, estão associados à bonecas que possuem atividades como ir à praia ou ao shopping e são ausentes características como velocidade e aventura .

O carro, além de simbolizar tal demarcação social do binarismo de gênero, como por exemplo, a criação de divisões de gênero entre homem e mulher, e também sexual na criação heteronormativa da forma como os diversos gêneros devem se relacionar- a exemplo da desigualdade de espaços não permitidos frequência ou que são constrangidos a sua presença pela ideia de resguardo dessa mulher em detrimento ao seu marido, homem, detentor do poder majoritário dos espaços. Desde seu surgimento, o carro é vendido como um objeto de desejo para a identidade masculina, que demanda uma estruturação da cidade em torno desse objeto de desejo, como com a construção de vias, estacionamentos, publicidade, venda de acessórios, reparo, feiras de exposição, e é claro, na fabricação de brinquedos. Essas construções culturais reduzem toda a pluralidade de papéis sociais que podem ser assumidos pelos diferentes gêneros, e criam uma aversão social àqueles que fogem a essa regra, que envolvem diversas pautas feministas atuais como a independência e igualdade salarial dentre mulheres e homens, à desconstrução da necessidade de ter filhos, principalmente ligada às mulheres,

desconstrução à heterossexualidade normativa, dentre diversas outras, e aqui principalmente cabe destacar o direito da mulher à rua.

A bicicleta como movimento social e sua interseção com o feminismo

A mulher passa a circular pela cidade, mesmo que ainda sem uma equidade no processo por questões de tempo, já que possui mais atividades para administrar, além da violência que limita muitos espaços de deslocamento para as mesmas, criando uma relação muitas vezes de medo entre a mulher e a cidade. Os desdobramentos da sensação de insegurança limitam horários e espaços, indo muito além do “você vai sozinha” mesmo quando se está em companhia de outra mulher, ou seja, a ausência de um homem é uma denotação de solidão e insegurança para essa mulher. Os vagões femininos criados no Metro Rio são um exemplo do alto grau de insegurança que uma mulher sente na sua circulação na cidade, para além de uma sensação de violência como assaltos e roubos, mas por questões de assédio e estupro, violência contra a mulher em geral, que possui altos números no Brasil.

Então, uma das maneiras mais transgressoras do papel de mulher submissa a seu homem que controla seu deslocamento apenas na sua companhia e que se relaciona diretamente a posse de um carro, seria o de mulher ciclista, como uma forma de empoderamento feminino do seu deslocamento, sobretudo independentemente da utilização do carro, um veículo tão masculinizado.

Na cidade do Rio de Janeiro, cada vez mais surgiram projetos ligados à bicicleta, com pautas em comum e parceria dentre os estados e dentre países. A partir da década de 1980, no processo de redemocratização brasileira, diversas pautas eram reerguidas como parte de uma reivindicação na participação popular nos projetos do poder público, juntamente no momento em que o mundo debatia questões como meio ambiente e sustentabilidade e os integrava nas pautas de debates locais. Com esse estopim de cunho sustentável, a bicicleta reaparece como protagonista em meio os movimentos sociais autodeclarados cicloativistas, que defendem a utilização da bicicleta como meio de transporte e como solução urbana.

A Marcha Mundial e a Marcha das Vadias tratam, como ponto comum, reivindicações quanto à autodeterminação do corpo em debates como aborto e maternidade, do direito às ruas e à sua

visibilidade, e também com meio ambiente e saúde, relativos às preocupações sustentáveis como descarte de absorventes, utilização da pílula. Esses novos movimentos têm também como característica marcante a presença das mobilizações por redes, principalmente por meio de redes sociais que substituem os domínios pagos de sites. Esse novo perfil de através das redes que são realizados debates e também marcações de reuniões e mobilizações presenciais, até por possuírem em seus nomes a ideia de “Marcha”, portanto de ocupação da rua e movimento no meio urbano. A relação entre a mulher e a rua reaparece, tornando assim possível uma reaproximação entre o movimento com os debates sobre mobilidade urbana pelo uso da bicicleta, que também debatem questões em comum sobre a visibilidade e identidade, corpo e suas representações no meio urbano, meio ambiente e saúde.

Os debates de ambos os movimentos criaram uma pauta comum no Brasil, sobre a violência, assédio, representatividade, autonomia, liberdade, dentre outras. Mulheres e as bicicletas possuem uma história partilhada de luta por visibilidade e direito a rua. A bicicleta é um instrumento utilizado pelos movimentos sociais atuais e pelo debate feminista como uma representação da conquista de direitos e como uma extensão do próprio corpo que busca retomar para si a independência da mobilidade na cidade.

A partir do momento que a bicicleta se associa a um veículo ativo, que torna a mulher agente do deslocamento, há uma sensação de liberdade que se sobrepõe, pois quando as mesmas utilizam outros veículos e o transporte público, não se sentiriam mais seguras uma vez que seus deslocamentos estariam dependendo de outros sujeitos, como a espera num ponto de ônibus, o caminhar até o carro/automotor, sujeitos no metrô, entre outros.

Pedalar se apresenta como um ato político, de reivindicação do espaço público como de direito aos sujeitos. Dentre as apresentações de falas e debates atuais, o feminismo e o cicloativismo têm muito a caminhar ainda juntos, debates para resolver e ainda uma grande luta quanto ao espaço a ser democratizado nas ruas e no imaginário social da população. Os feminismos aqui possuem causas por vezes divergentes, mas que integram discussões que são norteadoras por dentre as gerações. Quando confrontadas com a forma que imaginariam a sua cidade daqui a 10 anos, um tempo considerado minimamente suficiente para uma nova geração atuar e causar novos desdobramentos, recebi respostas em geral muito positivas sobre a necessidade de construção contínua dos debates de gênero, meio ambiente e planejamento

urbano, apesar dos enfrentamentos políticos e conservadores que se apresentam como obstáculos a serem superados.

Conclusão

Este é um campo de pesquisa que recentemente vem sendo explorado pela academia, e que se inicia na inserção do debate das ciências sociais, seja pelo viés dos movimentos sociais, pelo debate de meio ambiente, educação e até relações de poder. O debate aprofundado do recorte gênero, apesar de historicamente relacionado, é um campo de pesquisa mais recente ainda, permitindo assim uma possibilidade de continuidade investigativa muito grande, internamente entre os movimentos sociais de mobilidade em seus mais diversos recortes, e/ou a partir das suas relações como os demais movimentos sociais atuais. A internet tem cada vez mais possibilitando esses debates plurais, que são intercedidos pelos mais diversos campos, ampliando cada vez mais a visão sobre o tema e suas possibilidades investigativas. Para mim é um prazer tratar de um assunto tão atual e pertinente a uma possibilidade de construção social real e efetiva a partir da investigação teórica e etnográfica.

Minha percepção como cicloativista e pesquisadora é de que uma alternativa quanto a (i) mobilidade nas cidades é o investimento em transportes alternativos, que são soluções desde o século passado. Uma cidade pensada em investir nas relações entre pessoas é garantir um espaço cada vez mais democrático para todos, bicicletas, carros, entre outros veículos, de modo a desconstruir uma obrigatoriedade ou uma normatividade atrelada a debates de gênero ou classe, de modo a construir também uma democracia do corpo e de representações. Tal qual os debates de gênero tem construído uma visibilidade à problemas que ficavam ocultos nas esferas da sociabilidade, gerando uma reprodução do status quo que deve ser constantemente questionada e combatida.

Referências

AINBINDER, R.; SIRKIS, A. Ciclovias Cariocas. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 1ª. Edição. Rio de Janeiro, 2005.

AMARAL, J.; GUTH, D.; MACIEL, M; SOARES, A. (Org.) A Bicicleta no Brasil 2015. Parceria editorial Aliança Bike; Bicicleta para todos; Bike Anjo; UCB. Brasil, 2015.

BINATTI, G. Mobilidade de Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro. Transporte Ativo, 2016. Disponível em versão online: <http://ta.org.br/educativos/docs/cmb_rio.pdf> Acesso Novembro de 2016

_____. Mais Amor menos motor: Mobilidade e Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Rio de Janeiro e Instituto Brasil PNUMA, Rio de Janeiro, 2012.

BROUGÈRE, G. Brinquedo e cultura, São Paulo: Cortez, 2001.

_____. A criança e a cultura lúdica. Scielo Revista da Faculdade de Educação vol.24 n.2 São Paulo,1998. Versão Online: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-25551998000200007>>

BUTLER, Judith. “Problema de los géneros, teoría feminista y discurso psicoanalítico”. In: NICHOLSON, J. Linda (Org.). Feminismo/posmodernismo. Argentina, Buenos Aires, Feminaria Editora, 1992

DAMATTA, Roberto. A casa & a Rua: Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. 5ª ed. – Rio de Janeiro, Rocco, 1997.

FALZONI, R.; LOBO, Z. ; BINATTI, G. São Paulo x Viena: Os Visionários da Mobilidade Urbana. Ou não. 2013. (Programa de rádio ou TV/Entrevista).

FARIA, R. (Org.) Eu sou a mudança: 100 projetos que usam a bicicleta para transformar o Brasil. 1ª ed. São Paulo, Editora MOL, 2015

FIGLIUZZ, Adriza. Homens sobre rodas: representações de masculinidades nas páginas da revista Quatro Rodas, 2008. Disponível em: Acesso em: 29 nov. 2015.

LACERDA, J. ; LOBO, F. J. Um panorama da bicicleta no século XXI. Série Cadernos Técnicos ANTP, Volume 7. Ed.: ANTP/ BNDES. São Paulo, 2007, pág. 10-19.

MELO, V; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. In: Rev. Estud. Fem. vol.17 nº.1 Florianópolis Jan./Apr. 2009 Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-026X2009000100007>> Acesso em Março de 2016

TRANSPORTE ATIVO. Perfil do Ciclista Brasileiro. Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta, Rio de Janeiro, 2015.

SCHETINO, André Maia. Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

VELOSO, E.L. Ciclismo e Cultura: Anotações sobre os usos da bicicleta. Universidade Estadual do Centro-Oeste Grupo de Estudo e Pesquisa Educação Física e Cultura (UNICAMP). In: Anais do V Congresso Sulbrasileiro de Ciências do Esporte. UIVALI, Itajaí, SC, 23 a 25 de setembro, 2010. (Disponível em: <<http://www.rbceonline.org.br/congressos/index.php/vcsbce/vcsbce/schedConf/presentations>>)

The bicycle as a feminist vehicle: The relationship between Cicloativism and feminism in the cities of Niterói and Rio de Janeiro

Abstract: The relationship between women and the urban environment permeates classic debates on industrialization, work, emancipation, violence, freedom and suffrage. One of the great marks of the industrial period is the participation of women in factories, gradually leaving the restricted space of the house to gain visible space in the city, to move to work, occupying public spaces and highlighting their mobility. It is from the Industrial Revolution, with the reorganization of the urban centers, that the woman starts to interact with the city, and begins the struggle for an ever greater emancipation. To move in the city, something very restricted and regulated, that starts to integrate the demands of groups formed by women, the defense of labor rights, the suffrage and its mobility. The present work seeks to correlate this relationship between women and the urban environment through the social movements today called movements for urban mobility, presenting this old relationship between feminism and the bicycle with the guidelines defended by the cicloativistas, activists of the urban mobility by the bicycle, movements that win the current contemporary world with activist cycle groups in the cities of Niterói and Rio de Janeiro from 2015 to 2016.

Keywords: Woman; Bicycle; Cicloativism; Empowerment; Rio de Janeiro