

Mulheres com bicicletas: entraves para o deslocamento em São Paulo.

Marina Kohler Harkot¹; Letícia Lindenberg Lemos²; Priscila Costa³

¹Universidade de São Paulo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Rua Maranhão, 88, Higienópolis, São Paulo/SP, +55 11 3017 3151, marina.harkot@usp.br – Mestranda em Planejamento Urbano e Regional FAU USP

²Universidade de São Paulo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, leticialemos@usp.br – Mestre e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional FAU USP

³Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, Rua General Jardim, 522, Vila Buarque, São Paulo/SP, +55 11 3123 7800, priscilacosta.social@gmail.com – Bacharel em Turismo e graduanda em Ciências Sociais FESP SP

RESENHA

O artigo aprofunda os conhecimentos sobre o uso da bicicleta por mulheres a partir da análise dos dados da pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo”, elaborada pelo Grupo de Trabalho de Gênero (GT Gênero) da Ciclocidade em 2016.

PALAVRAS-CHAVE

Bicicleta, Gênero, Mobilidade urbana, Mobilidade ativa

INTRODUÇÃO

São poucas as pesquisas existentes que investigam o uso da bicicleta em São Paulo – e ainda menos aquelas que se aprofundam especificamente no deslocamento das mulheres da cidade. A Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo, muito utilizada por aqueles que investigam as viagens e os fluxos de mobilidade da cidade, além de ser o principal instrumento de planejamento da rede de mobilidade da cidade, passou a mensurar as viagens de bicicleta somente a partir da sua segunda edição, em 1977. De acordo com a série histórica da pesquisa, apesar de ser baixa a proporção de viagens feitas em bicicleta em comparação com o total de viagens diárias – este nunca ultrapassou 1% do total de viagens na Região Metropolitana de São Paulo (LEMOS et al. 2017). Já as viagens feitas por mulheres correspondem a espantosos 12% do total de viagens em bicicleta, de acordo com a Pesquisa de Mobilidade 2012 (Metrô, 2012). Entretanto, constata-se um crescimento constante tanto no crescimento do total de viagens quanto nas viagens femininas.

Apesar de ser a pesquisa que possui a maior abrangência territorial e série histórica da Região Metropolitana de São Paulo, são diversas as críticas feitas em relação à sua metodologia, que subdimensiona não apenas as viagens feitas em bicicleta – mas também as viagens femininas (LEMOS et. al, op. cit.). A falta de dados específicos para análises do uso da bicicleta fez com que a Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo – começasse a produzir seus próprios dados primários. Tal processo se deu na esteira do fortalecimento do movimento cicloativista e dos momentos de aumento de diálogo sobre a implementação de políticas direcionadas a esse modo com o poder público e com a população. Tal estratégia buscou subsidiar as discussões sobre o tema e legitimar a bicicleta como modo de transporte na cidade de São Paulo – em especial através das contagens de ciclistas, método de pesquisa que consiste na contagem do fluxo de ciclistas em determinada via durante um período de horas ao longo do dia. Idealmente, o método deve ser repetido periodicamente a fim de verificar a evolução desse fluxo. A metodologia pode, dessa maneira, fornecer maiores informações sobre a utilização da via e embasar escolhas como a implantação de infraestrutura cicloviária ou acompanhar a evolução de seu uso uma vez a infraestrutura implementada.

Apesar de serem poucas as vias paulistanas onde foram realizadas contagens de modo a construir séries históricas mais longas, com pelo menos três contagens – e, entre essas, a maior parte estar situada no Centro Expandido da cidade – nota-se que, mesmo a Avenida Faria Lima, via dotada de infraestrutura e que é considerada um exemplo de alta quantidade de mulheres pedalando, elas não atingem 15% do total de ciclistas. Em vias na periferia, a proporção de mulheres ciclistas flutua entre 2 e 3% do total de pessoas contadas – mesmo naquelas onde há ciclovias, tal como a Avenida Inajar de Souza, na Zona Norte (CICLOCIDADE, 2017).

Em 2015 a Ciclocidade foi responsável pela operacionalização em São Paulo da primeira pesquisa que buscou compreender mais a fundo o uso da bicicleta no país – a Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista, idealizada pela Transporte Ativo e pelo LABMOB/UFRJ. Os resultados obtidos nas mais de 1.800 entrevistas realizadas indicaram que apenas 14% dos ciclistas abordados eram mulheres (CICLOCIDADE, 2016) – apesar da diretriz explícita utilizada de priorização do gênero feminino. As perguntas aplicadas exploraram o uso da bicicleta *per se* e, mais do que padrões de deslocamento, investigaram os e as ciclistas, tempo de uso da bicicleta, percepções e hábitos – permitindo arriscar algumas hipóteses sobre possíveis diferenças entre os gêneros na utilização da bicicleta, mas ainda de forma muito incipiente.

DIAGNÓSTICO

Buscando mergulhar mais a fundo na questão – tanto no porquê de haver poucas mulheres usando a bicicleta quanto em especificidades da utilização por elas – o Grupo de Trabalho de Gênero (“GT Gênero”) da Ciclocidade desenvolveu a pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” (CICLOCIDADE, 2016).

A investigação do uso da bicicleta por mulheres envolve questões para além das dificuldades de se pedalar em cidades rodoviaristas tais como São Paulo. Por conta da configuração da cidade, entende-se que as barreiras ao uso da bicicleta podem ser, como apontado pela pesquisa Perfil do Ciclista (Ciclocidade, 2016), motivos como a falta de respeito dos motoristas e de segurança no trânsito, ausência de infraestrutura adequada, questões de segurança pública e a falta de sinalização, entre outros. Alguns possíveis motivos também permeiam o imaginário popular, por exemplo: as grandes distâncias a serem percorridas, o relevo e questões como o clima (muito calor ou muita chuva).

Entretanto, ao idealizar a pesquisa, o GT Gênero considerou que as dificuldades enfrentadas pelas mulheres na opção pelo uso da bicicleta não passam incólumes às questões gênero. Estudos recentes que investigam a relação entre o uso da bicicleta e gênero levantam hipóteses sobre a construção social do gênero feminino e como esta influencia a opção ou não por esse modo – envolvendo desde questões gerais dos padrões de mobilidade femininos, por estes ainda estarem fortemente associados ao trabalho reprodutivo, até aspectos ligados à corporalidade e a forma de incentivo à prática de esportes (LEMOS et al., 2017). As viagens femininas, são conhecidas por sua distância mais curta, por serem mais numerosas, por geralmente serem realizadas em cadeia, servindo passageiros e frequentemente com motivo compras – diferentes das viagens masculinas, geralmente mais distantes, com uma única origem e um único destino e sem servir passageiro.

Através da aplicação de um questionário estruturado e com perguntas fechadas nas 32 subprefeituras de São Paulo, as pesquisadoras entrevistaram tanto mulheres que já usam a bicicleta como meio de transporte (aqui referenciadas como “ciclistas”), quanto aquelas que pedalam apenas como lazer, esporte ou que têm algum familiar ou amigo que se deslocam cotidianamente em bicicleta (aqui referenciadas como “não ciclistas”).

A amostra pretendida foi distribuída de forma uniforme entre as subprefeituras, sem considerar fatores como população ou quantidade viagens femininas em bicicleta: considerou-se que o principal objetivo da pesquisa era ser uma experiência exploratória sobre o tema, buscando entrevistar o máximo de mulheres diferentes possível – o que inclui maior variedade socioeconômica e de localização no território¹. Assim, a amostra pretendida foi de 10 mulheres por subprefeitura paulistana – cinco mulheres ciclistas e cinco mulheres não-ciclistas – totalizando 320 questionários, 160 de cada tipo. A amostra alcançada, porém, foi inferior à pretendida em relação às ciclistas – em algumas subprefeituras não se conseguiu encontrar nenhuma mulher ciclista nos dias em que o campo foi realizado, mesmo com a realização de um dia extra de campo – o que não significa que não existam mulheres que andam de bicicleta nessas subprefeituras. Ao final, foram entrevistadas 334 mulheres – sendo 128 ciclistas e 206 não ciclistas.

Por se entender que as viagens realizadas por mulheres não necessariamente se restringem aos períodos de ida e vinda do trabalho, nos picos matutino e noturno, a pesquisa definiu três turnos de pesquisa: manhã (7h às 11h), tarde (11h às 15h) e noite (15h às 19h). Os horários foram estabelecidos visando alcançar mulheres que estivessem fazendo outros tipos de deslocamento, por exemplo, levando os filhos para a escola ou fazendo viagens com motivo compras.

A metodologia da pesquisa tem lacunas consideráveis em relação à definição e distribuição da amostra, que por ter sido distribuída de forma homogênea pela cidade não é proporcional à população ou às viagens feitas em bicicleta por nessas áreas. Portanto, a pesquisa não avança em relação à definição desses números. Além disso, a definição das subprefeituras como área de estudo e análise é muito ampla – a escolha de um único ponto de pesquisa por subprefeitura representa a realidade daquela pequena área, no máximo da vizinhança ou do bairro, mas não da subprefeitura como um todo. Dessa forma, por mais que se tenha conseguido uma abrangência territorial ampla, ainda está longe de cobrir a cidade inteira.

As perguntas estão estruturadas para traçar um perfil socioeconômico, compreender as dinâmicas de mobilidade e percepções acerca do uso da bicicleta, bem como interpretações sobre a segurança das entrevistadas. Dessa forma, é possível estabelecer algumas comparações entre quem são as mulheres ciclistas e as não-ciclistas, compreender mais a fundo seus hábitos de viagem e visões sobre o ato de pedalar como meio de transporte – permitindo análises mais profundas a partir da desagregação das respostas por local de moradia, raça, faixa de renda ou tempo de uso da bicicleta, por exemplo.

PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Nota-se, entre as mulheres entrevistadas, alguma diferença na faixa etária média das entrevistadas: apesar de haver uma quantidade maior de mulheres adolescentes (entre 10 e 19 anos de idade) entre as não-ciclistas, as mulheres ciclistas tendem a ser jovens, com maior presença na faixa dos 20 aos 29 anos.

As ciclistas entrevistadas também parecem ter renda mais alta do que as não-ciclistas, sendo mais numerosas entre aquelas que ganham de 2 a 3 salários mínimos, de 3 a 5 salários mínimos e acima de 10 salários. As mulheres sem renda são a maioria entre as que não usam a bicicleta – 26% das entrevistadas não ciclistas, ao passo apenas 13% das ciclistas se encontram nas mesmas condições.

¹ Optou-se pela utilização de subprefeituras ante as Zonas Origem e Destino utilizadas nas pesquisas do Metrô. A opção foi feita de forma a simplificar a divisão territorial e a amostragem, já que não se buscava representatividade estatística – uma vez que não se sabe ao certo nem quantos são os usuários cotidianos da bicicleta como transporte.

O uso da bicicleta como transporte acima de 5 dias por semana é mais comum entre aquelas mulheres que ganham até 1 salário mínimo. As ciclistas que pertencem às faixas de renda seguintes – entre 1 e 2 salários e de 2 a 3 salários – também têm alto índice de uso da bicicleta acima de 5 vezes por semana. Nas faixas de renda mais altas – entre 3 e 5, entre 5 e 10 e acima de 10 salários – o uso diário cai e pedalar passa a ser mais esporádico: a maior frequência de uso entre das mulheres que têm renda acima de 3 salários é de 3 vezes por semana. Entre as mulheres sem renda, há uma parcela (41%) que pedala 5 vezes ou mais por semana, enquanto que uma boa parte das entrevistadas (35%) diz pedalar apenas duas vezes por semana – tal fenômeno merece olhar mais atento, a fim de compreender até que ponto a baixa (ou nenhuma) renda compromete o raio de deslocamento e a mobilidade até mesmo no uso da bicicleta, que não tem custo fixo diário como o transporte público, por exemplo.

Considerando que educação normalmente é considerada um *proxy* da renda, isso explica que as mulheres ciclistas entrevistadas tenham maior escolaridade do que as mulheres não ciclistas – seguindo a tendência apontada pela renda mais alta das ciclistas. Da mesma forma que existem mais mulheres com ensino superior completo e pós-graduação entre as ciclistas, nota-se que entre as não-ciclistas aquelas que têm ensino médio completo são maioria e proporcionalmente mais numerosas entre as não-ciclistas.

As mulheres negras ou pardas foram a maioria das entrevistadas nos dois grupos: entre as ciclistas, elas somaram 52%; entre as não-ciclistas, 54%. A maior parte das mulheres amarelas entrevistadas esteve entre as não-ciclistas e houve apenas uma mulher indígena entrevistada. Por conta dos resultados da pesquisa – com grande quantidade de mulheres negras e pardas - compreende-se que a metodologia escolhida para a coleta dos dados foi bem-sucedida no que diz respeito ao alcance territorial e da diversidade das mulheres entrevistadas, conseguindo uma amostra diversa – apesar de não ser uma amostra estatisticamente representativa. Negras e pardas parecem ser ciclistas mais antigas – apesar da proporção entre negras e brancas ser similar entre aquelas que usam a bicicleta há mais de cinco anos, nota-se uma presença muito superior de mulheres pretas entre as ciclistas que disseram pedalar há entre 1 e 5 anos. Por outro lado, as mulheres brancas são a maioria das que disseram usar a bicicleta como transporte há menos de um ano. As brancas também são a grande maioria das ciclistas que pedalam apenas uma vez por semana – 83% destas. Já as negras e pardas são 55% das mulheres entrevistadas que usam a bicicleta cinco vezes ou mais por semana

Quase 40% das entrevistadas são ciclistas há mais de dois anos – e 28% delas, utilizam a bicicleta há mais de cinco anos. O tempo de uso da bicicleta parece variar conforme a zona onde foi realizada a entrevista: as mulheres da Zona Sul 2 parecem ser as que usam a bicicleta há mais tempo, seguidas pelas mulheres da Zona Sul 1 e da Zona Leste 2. As ciclistas mais recentes parecem estar na Zona Norte – Zonas Norte 1 e 2, especialmente conhecidas pelo seu relevo – Centro e Zona Oeste e Zona Sul 1².

Embora seja possível notar que entre as mulheres ciclistas a proporção de solteiras seja um pouco maior do que entre as não ciclistas – 52% contra 48% - as não ciclistas superam as ciclistas em relação às mulheres divorciadas – 10% contra 6%. Porém, os dados não são suficientes para confirmar nenhuma hipótese sobre as mulheres não-casadas entrevistadas serem maioria entre as ciclistas, não possibilitando levantar questões sobre o efeito do casamento sobre o uso da bicicleta por mulheres, por exemplo.

As perguntas sobre filhos, porém, apontam questões que podem ser interessantes para a abordagem numa perspectiva de gênero. De início nota-se que as ciclistas são menos frequentemente mães do que as não-ciclistas entrevistadas – 52% contra 64%. Tal

² Os agrupamentos territoriais utilizados (Norte 1, Norte 2, Leste 1, Leste 2, Oeste, Sul 1, Sul 2, Centro) são os mesmos adotados pela da Prefeitura de São Paulo

informação talvez seja um indício sobre o papel que a bicicleta pode ter ou não na vida das mulheres pelo fato de elas serem mães. Entretanto, tão ou mais importante do que saber se ter filhos é um fator de influência no uso da bicicleta como transporte, é buscar compreender em quais condições ter filhos poderia ser um impeditivo. Uma maneira de começar a entender as dinâmicas envolvidas é analisar se a quantidade de filhos e as suas idades exercem algum papel na opção ou não pela bicicleta. As respostas coletadas na pesquisa apontam um caminho nessa direção ao revelarem que, entre as ciclistas entrevistadas que são mães, 83% delas têm um ou dois filhos. Por outro lado, as não-ciclistas parecem ser mães com maior frequência - 64% das entrevistadas têm filhos – e, apesar da quantidade média de filhos entre as ciclistas e as não-ciclistas ser similar, nota-se que, entre as ciclistas, os filhos parecem ser, mais velhos: 31% têm até 9 anos de idade, ao passo que entre as não ciclistas a proporção de crianças 9 anos é de 37%.

A fim de compreender as tendências de comportamento das mulheres no uso da bicicleta, as entrevistadas foram apresentadas a quatro situações/categorias diferentes do uso:

1. Destemida: usa ou usaria a bicicleta mesmo sem ciclovias/ciclofaixas, compartilhando a via com um trânsito intenso e altas velocidades;
2. Cautelosa: usa ou usaria a bicicleta mesmo com poucas ciclovias/ciclofaixas, mas compartilha o espaço com os carros somente em ruas sem tráfego intenso;
3. Interessada, mas preocupada: usa ou usaria a bicicleta só se tiver ciclovias/ciclofaixas na maior parte do percurso e compartilha a rua somente em locais com baixíssimo tráfego;
4. Não tenho outra opção para meu deslocamento (ciclistas) / Não tenho interesse em usar a bicicleta.

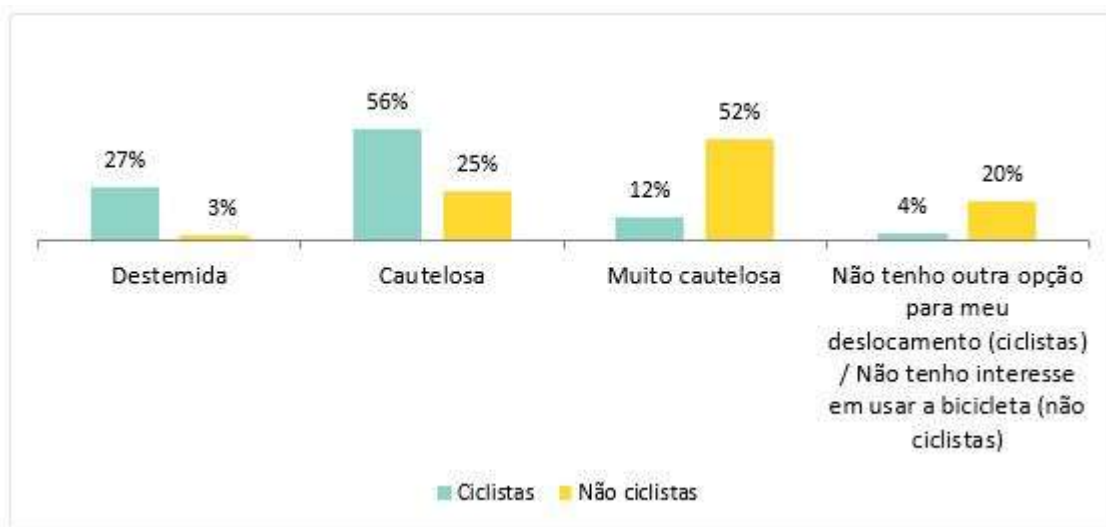


Figura 1: Tipo de ciclista que é/tipo de ciclista que seria

Através da pergunta, foi possível verificar que as mulheres não ciclistas tendem a ter “mais medo” de usar a bicicleta e mais da metade delas aponta que só pedalaria se tivesse infraestrutura cicloviária na maior parte do percurso e ruas com baixíssimo tráfego em seus trajetos. 27% das ciclistas tendem a pedalar mesmo sem infraestrutura e 56% delas disse pedalar em ruas com pouco tráfego - mas preferir caminhos com infraestrutura. Os dados parecem mostrar que, para as mulheres que ainda não usam a bicicleta, o trânsito parece mais hostil e tem um caráter de “algo a se evitar” – necessitando infraestrutura cicloviária

para se sentirem seguras. Interessante é notar que 20% das mulheres não ciclistas entrevistadas apontou que não usaria a bicicleta como transporte – e que a bicicleta é a única opção disponível para o deslocamento de 4% das ciclistas. O sentimento de insegurança que parece ser comum às mulheres que ainda não usam a bicicleta cotidianamente parece se dissipar entre as mulheres que pedalam há mais tempo – observa-se uma tendência crescente de aumento das mulheres “destemidas” entre as ciclistas mais antigas. Assim, percebe-se que as mulheres parecem ganhar mais confiança e terem menos medo do trânsito conforme se tornam mais experientes.

A opção pela bicicleta entre aquelas entrevistadas que já se deslocam assim parece ser motivada principalmente pela rapidez, pelos benefícios que traz à saúde e pelo seu custo – reforçando as percepções coletadas na Pesquisa Perfil do Ciclista (CICLOCIDADE, 2016). É interessante notar respostas como “é prazeroso” e “liberdade”, indicando que o bem-estar ao usar a bicicleta é importante para as mulheres entrevistadas. Entretanto, em relação aos principais problemas enfrentados, as ciclistas apontam que são aqueles referentes à falta de respeito no trânsito e a insegurança causada pela má conduta dos condutores – essa informação corrobora o que já havia sido captado na Pesquisa Perfil do Ciclista (CICLOCIDADE, op. cit.), representando 48% das respostas. O medo da violência física aparece de duas formas: o risco de assalto (12%) e a violência de gênero, através do assédio (7%).

Interessante é notar, na comparação das respostas das entrevistadas ciclistas e das entrevistadas não-ciclistas que, os principais problemas enfrentados pelo primeiro grupo no uso da bicicleta são os principais motivos que impedem a adoção da bicicleta como transporte pelo segundo grupo: a insegurança causada pela má conduta dos condutores, acarretando medo de risco de acidentes e do próprio trânsito correspondem a 40% das respostas, seguida pelo risco de assaltos, mencionados em 10% das respostas. A falta de infraestrutura ou a sua má qualidade foram mencionadas em 12% das respostas e o receio em relação aos assédios, em 5%. Respostas como “não tem bicicleta” e “não sabe andar de bicicleta”, com respectivamente 5% e 4% das respostas são importantes questões a serem melhor investigadas em estudos futuros, de preferência contando com um grupo de controle masculino, a fim de verificar se, por exemplo, essas podem ser consideradas questões de gênero ou não.

Os problemas enfrentados pelas mulheres entrevistadas que não pedalam em São Paulo são especialmente relacionados ao transporte público – superlotação, lentidão do sistema de transporte, alto custo, distância até os pontos ou terminais. Porém, 25% das respostas das mulheres entrevistadas diz respeito ao medo ou insegurança de andar na rua e o assédio, tanto na rua quanto no transporte público. Nota-se, assim, que a violência de gênero sofrida ao se deslocar é uma questão relevante para as mulheres quando elas não estão usando a bicicleta – é possível que as ciclistas também elencassem esses aspectos se perguntadas sobre os problemas que enfrentam quando utilizam outros modos que não a bicicleta em suas viagens.

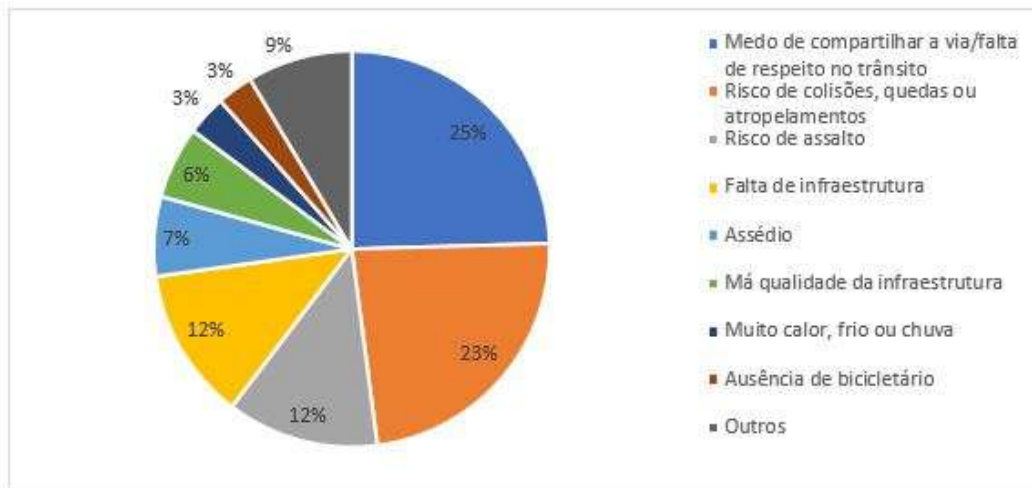


Figura 2: Principais problemas enfrentados no uso da bicicleta (entrevistadas ciclistas)

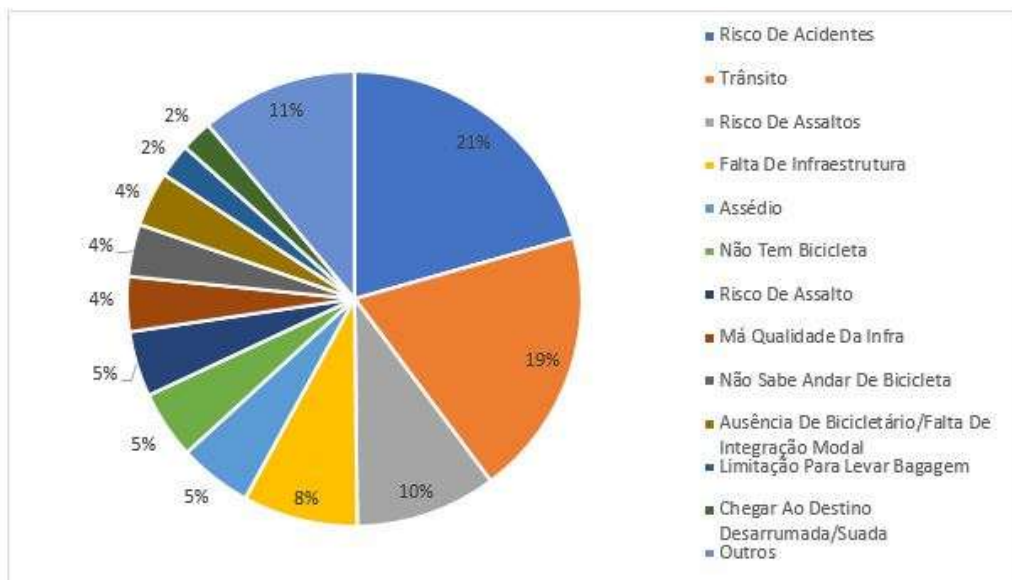


Figura 3: Principais problemas enfrentados no uso da bicicleta (entrevistadas ciclistas)

A insegurança das mulheres nos espaços urbanos é uma questão que merece ser debatida a partir da perspectiva da bicicleta. Para tal, foram exploradas duas dimensões da segurança: em relação à segurança pessoal como um todo (assalto, iluminação, infraestrutura etc.) e em relação à segurança pessoal no ato de deslocar-se – para as ciclistas, enquanto usando a bicicleta como transporte, para as não-ciclistas, enquanto se locomovendo pela cidade. As respostas foram classificadas em uma escala de 0 a 5, de “muito perigoso” a “muito seguro”.

Os dados já apontam que as ciclistas parecem se sentir mais seguras do que inseguras em relação à segurança pública, com uma menor proporção de respostas próximas ao “muito perigoso” e uma maior proporção de respostas próximas ao “muito seguro” do que as não-ciclistas entrevistadas. O mesmo fenômeno acontece, de forma ainda mais contundente, em relação à segurança nos deslocamentos: 11% daquelas que usam a bicicleta disseram se sentir “muito seguras” em seus deslocamentos – conta 3% das mulheres entrevistadas que não usam. Tais informações ainda merecem olhar mais detalhado investigando questões de classe, raça e local de moradia, mas acredita-se que as hipóteses levantadas avançam ao fornecer subsídio para as próximas investigações sobre o tema.

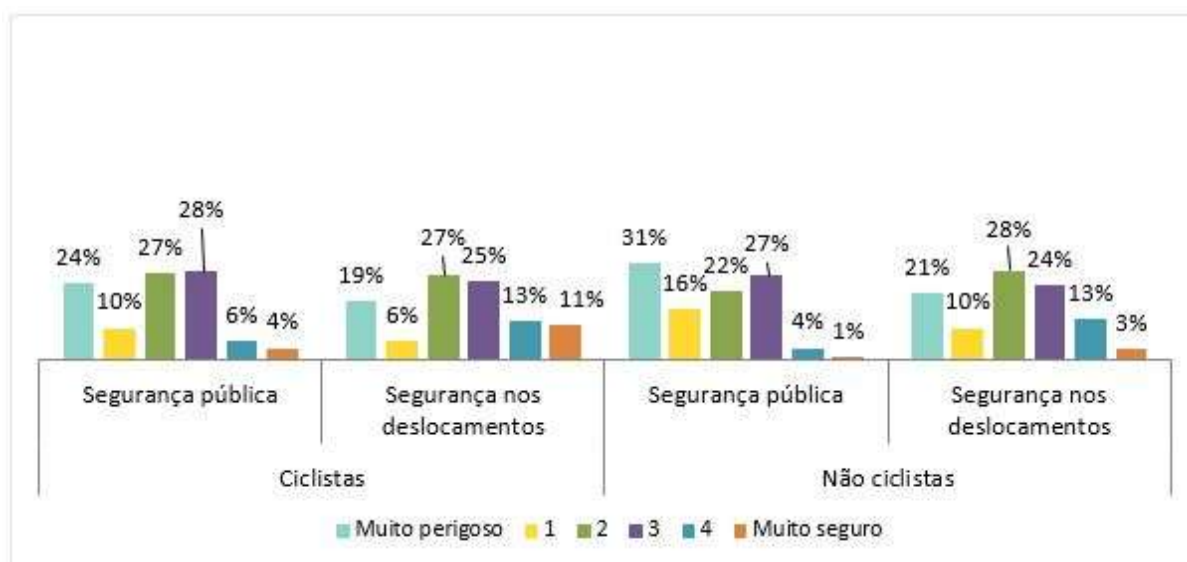


Figura 4: Sensação de segurança, em relação à segurança pública e à segurança nos deslocamentos

CONCLUSÕES

As dinâmicas de deslocamento femininas são extremamente complexas – e a investigação das razões para o tão baixo uso da bicicleta entre as mulheres de São Paulo ainda está no início. Esse artigo pretendeu avançar na apresentação de estudos anteriores e em uma primeira experiência mais detalhada de exposição da metodologia utilizada na pesquisa realizada pelo Grupo de Trabalho de Gênero da Ciclocidade: “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo”.

A realização de pesquisas pela sociedade civil é uma tarefa árdua – o que se torna ainda mais difícil quando o tema estudado e a abordagem escolhida são tão pioneiros. Espera-se que o artigo tenha tido sucesso em traduzir algumas das leituras iniciais sobre os dados quantitativos obtidos. Sobretudo, um aprendizado importante que a pesquisa carrega é a extrema complexidade dos padrões de mobilidade femininos e como suas especificidades precisam ser estudadas, superando generalizações já recorrentes. Na maioria das vezes é sobre as mulheres que recaem as tarefas de cuidado dos filhos – sendo geralmente sua responsabilidade leva-los à escola, ao médico e a locais de recreação, por exemplo – e da casa: viagens que compõe a dinâmica do chamado trabalho reprodutivo. Esse tipo de deslocamento é, inclusive, um importante componente das viagens em cadeia “típicas” das mulheres – especialmente por se somar às viagens aos locais de trabalho produtivo dessas mulheres, que combinam em jornadas duplas ou triplas as responsabilidades da família com a atividade econômica fora de casa.

Nesse contexto, a bicicleta poderia ser um modo de transporte extremamente bem-sucedido graças à sua agilidade e praticidade superior à caminhada ou até mesmo ao transporte coletivo – em especial nas viagens para servir passageiros e nas viagens em cadeia. Por outro lado, é compreensível que na vida cotidiana, a realidade se mostre diferente e que, esses mesmos dois tipos de viagens que poderiam se beneficiar da bicicleta sejam possivelmente os maiores motivos a explicar o baixo uso da bicicleta entre as mulheres. Além disso, os dados apresentados mostraram que as ciclistas entrevistadas parecem se sentir mais seguras tanto em relação à segurança pública quanto em relação à segurança de seus deslocamentos, mostrando o enorme potencial que esse modo tem para mulheres, que enfrentam constantemente nas ruas a violência de gênero e o medo de ter seus corpos violados enquanto caminham ou usam o transporte público.

A adoção de metodologia que buscou abarcar as questões raciais mostrou como essa é uma variável importante e que precisa ser considerada não apenas nos estudos futuros sobre o tema, mas sobre mobilidade urbana no geral. Percebe-se diferenças grandes nos padrões de uso entre mulheres brancas e mulheres negras que precisam ser exploradas mais a fundo.

Através das respostas obtidas é possível arriscar algumas hipóteses bastante objetivas que começam a tentar explicar os porquês dos baixos índices femininos de uso da bicicleta:

- A insegurança em pedalar na rua, compartilhando espaço com veículos, por conta do trânsito agressivo – reforçado pela insuficiência da infraestrutura ciclovária que ainda dá conta de uma parcela muito pequena do território paulistano;

- A impossibilidade de levar os filhos na mesma bicicleta utilizando uma cadeirinha ou a garupa, seja por conta do peso ou tamanho das crianças, seja por serem muitos filhos (e que não cabem na bicicleta), seja por conta do custo do equipamento para levar as crianças na bicicleta etc.;

- A longa distância ou relevo desfavorável entre casa e escola/equipamentos públicos que os filhos frequentam/local de trabalho das mulheres.

Finalmente, é necessário apontar que questões subjetivas ligadas ao uso da bicicleta não foram exploradas nessa pesquisa e merecem ser olhadas em estudos futuros. Assim, não se pode esquecer a importância que a corporalidade tem no uso da bicicleta – e como a prática do esporte é tradicionalmente desestimulada às meninas desde a infância. Também é possível levantar a hipótese de que as mulheres aprendam a andar de bicicleta com menor frequência do que os homens, por exemplo. Ou ainda explorar como os estigmas que são impostos pela sociedade e pelo patriarcado – em especial aqueles relacionados à segurança, à fragilidade e à liberdade femininas – podem ter um reflexo grande na baixa presença de ciclistas mulheres que observamos hoje em dia em São Paulo e em outras cidades latino-americanas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CICLOCIDADE. **Contagens de Ciclistas**. Produzido por Ciclocidade, 2017. Disponível em: < <http://www.ciclocidade.org.br/contagem>>. Acesso: 02 mar. 2017.

_____. **Pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo**. Produzido por Ciclocidade, 2016. Disponível em: < <http://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/858-gtgenero-lanca-resultados-da-pesquisa-mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulheres-de-sao-paulo>>. Acesso: 02 mar. 2017.

_____. **Pesquisa Perfil de quem usa a bicicleta na cidade de São Paulo**. Produzido por Ciclocidade, 2016. Disponível em: < <http://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>>. Acesso: 02 mar. 2017.

LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; RAMOS, I. B. Mulheres, por que não pedalam? Porque há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**. Buenos Aires. 2017. (no prelo)