



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Roberta Raquel

**Mulheres, mobilidade e direito à cidade:
espacialidades e experiências cicloativistas**

Florianópolis
2020

Roberta Raquel

Mulheres, mobilidade e direito à cidade:
espacialidades e experiências cicloativistas

Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina. Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano. Linha de pesquisa: Redes, Organização Territorial e Políticas Públicas. Orientador: Prof. Dr. Elson Manoel Pereira.

Florianópolis
2020

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Raquel, Roberta

Mulheres, mobilidade e direito à cidade: espacialidades e experiências cicloativistas / Roberta Raquel ; orientador, Elson Manoel Pereira, 2020.

251 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Cidade. 3. Mobilidade. 4. Bicicleta. 5. Gênero. I. Pereira, Elson Manoel. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Roberta Raquel
Mulheres, mobilidade e direito à cidade:
espacialidades e experiências cicloativistas

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof^a. Dr^a Maria Helena Lenzi
Instituição UFSC

Prof. Dr. Gustavo Pires de Andrade Neto
Instituição UFSC

Prof^a. Dr^a Joseli Maria Silva
Instituição UEPG

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de doutora em Geografia.

Prof. Dr. Clécio Azevedo da Silva
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Geografia

Elson Manoel Pereira
Prof. Dr.
Orientador

Florianópolis, 2020.

*Dedico esta tese às mulheres da minha vida –
Mãe, Z, Nana, Mila e Aurora.
Porque elas são, como diria Cora Coralina:
colo que acolhe,
braço que envolve,
palavra que conforta,
silêncio que respeita,
alegria que contagia,
lágrima que corre,
olhar que sacia,
amor que promove.*

AGRADECIMENTOS

Sou grata por encontrar nesse processo, ainda que difícil, tanta generosidade e carinho. Muitas pessoas que passaram por mim nesses últimos quatro anos colaboraram, seja com uma referência, seja com uma conversa, um afago. Certamente a escolha pela pesquisa feminista contribuiu para isso.

Agradeço especialmente ao prof. Elson Manoel Pereira por mais uma vez me orientar e por aceitar o desafio de construir uma tese baseada nas geografias feministas. Sou grata também por poder vivenciar bons momentos de elevada discussão no Laboratório Cidade e Sociedade. Agradeço em especial ao Guga, pelas indicações de leituras e pelos cafés, e ao Marcio, de quem tive a feliz oportunidade de me aproximar.

Sou grata à Universidade Federal de Santa Catarina por me acolher durante toda minha trajetória como estudante e pesquisadora e por garantir uma educação pública, gratuita e de qualidade.

Agradeço também ao Instituto Federal Catarinense (IFC), ao qual sou vinculada como professora de Geografia, pela possibilidade de dedicar-me exclusivamente ao doutoramento.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal (CAPES) pela concessão da bolsa que permitiu a realização do doutorado sanduíche na Universidade Autônoma de Barcelona, durante o qual tive o imenso prazer de conhecer minhas referências, às quais também agradeço: Prof^a Mieria Baylina, minha coorientadora; Prof^a Maria Dolors Garcia Ramon e Prof^a Maria Prats; e Prof^a Maria Rodó-de-Zataré, que me indicou uma das metodologias, de sua autoria, adotadas na tese.

A incrível experiência de Barcelona, além de uma intensa jornada de conhecimento, também trouxe novos amigos. Agradeço à querida Lisi pela amizade de lá e cá.

Sou grata também a Maria Helena Lenzi, “veterana” dos tempos de graduação e agora professora do Departamento de Geografia da UFSC, a quem tive o grande prazer de reencontrar e partilhar conversas, leituras e estudos. Sem dúvida sua chegada ao departamento é fator fundamental para consolidar a geografia feminista na UFSC.

Agradeço imensamente à professora Joseli Silva, pelas infindáveis leituras, indicações de referências e acolhimento, e ao professor Marcio Ornat, pela generosidade acadêmica. Sobretudo agradeço aos dois pela gigante contribuição para as geografias feministas no Brasil – e estendo assim meus agradecimentos a todos do Grupo de Estudos Territoriais (GETE) da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), que me receberam com muito carinho na cidade.

Sou muito grata às cicloativistas que participaram direta ou indiretamente da construção desta tese, mas principalmente por se dedicarem à construção de um modelo mais justo de cidade e sociedade. Um agradecimento especial para Marina Harkot, que também tem se dedicado a essa discussão e contribuído para o cicloativismo.

Ainda no “mundo” do cicloativismo, agradeço ao El Cuadrado (Yurie, Mari, Letícia, Marcelo, Carlos, Guilherme e Amanda), mesmo que distante, pelas boas e proveitosas conversas. E às queridas Sheila e Érica, que nos últimos tempos se aproximaram e tornaram-se parceiras.

Agradeço às amigas Mosqueteiras, Luciana e Flávia, pelas longas conversas e parceria. Aos amigos Gizelle e Marcão, Cris e Márcio, Ângela e Ivandro, Dayana e Ricardo, que me trazem alegria ao partilhar comigo o sorriso de seus filhos e filhas.

Um agradecimento especial àquelas que nesse processo estiveram mais perto: às amigas Leisi pelo constante apoio, cafés, mergulhos de mar, e Rosana, que chegou de mansinho, como boa mineira que é, e tornou-se uma grande companheira. Agradeço também a Fabiana que desde o mestrado tem me acompanhado.

Aos meus sogros, Dalila e Ademar, que vêm me ensinando muito com o processo de envelhecimento.

Minha imensa gratidão à “Raquelada”, minha família, que mesmo em tempos difíceis se manteve firme nos ideais e se fortaleceu no amor. Com eles é que me conforto, que renovo as energias e, agora, mais do que nunca, que resisto. Ao meu pai, Pedro, por tanto me ensinar. À minha mãe, Lair, sempre de braços abertos para acolher e quitudes deliciosos para adoçar. À Z, minha tia mãe, por sua incrível generosidade. À minha irmã Fernanda, por sua sensibilidade e afetuosa parceria de vida. À minha irmã Camila, por despertar em mim o sentido de fraterno. Ao Marcinho, cunhado que virou irmão. À minha sobrinha, Aurora, alegria e luz do dia.

Ao meu companheiro, André, por compartilhar um projeto de vida cheio de amor e resitência, pelos inúmeros abraços para conter o choro, pela serenidade, pela generosidade.

RESUMO

A mobilidade urbana é uma importante dimensão do direito à cidade, que deve ser entendida não apenas como uma forma de deslocamento, mas também como uma prática social e uma experiência espacial. Como tal, envolve desejos, necessidades e possibilidades. Ao considerar que o espaço não é neutro, identifica-se que a mobilidade entre mulheres e homens é desigual. Dessa forma, investigando mulheres do movimento cicloativista, a presente tese objetivou compreender como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade. Fundamentada na geografia feminista, a metodologia na pesquisa envolveu duas etapas. A primeira utilizou o método de análise de conteúdo de Laurence Bardin sobre entrevistas em profundidade realizadas com um grupo de 17 mulheres de 15 associações cicloativistas do Brasil. A segunda, por meio da ferramenta metodológica Relief Maps de Maria Rodó-de-Zátare, se construiu com cinco mulheres cicloativistas da cidade de São Paulo. A pesquisa identificou que as cidades se apresentam como espaços generificados e excludentes para as mulheres, sendo o medo o principal sentimento que limita o acesso à cidade. No entanto, constatou-se que o uso da bicicleta entre as mulheres cicloativistas se mostra uma alternativa de combate ao medo e, ao mesmo tempo, de apropriação do espaço público. A ação política dessas mulheres no movimento cicloativista instrumentaliza suas experiências de mobilidade, pois elas se utilizam de múltiplas experiências e estratégias corporais de uso e ocupação do espaço.

Palavras-chave: Cidade. Mobilidade. Bicicleta. Gênero. Mulheres cicloativistas.

ABSTRACT

Urban mobility is an important aspect of a person's right to the city. This must be understood not only as a form of displacement, but also as a social practice and a spatial experience. As such, it involves wants, needs and possibilities. Considering that the space is not neutral, it follows that the mobility of women and men is not equal. Thus, by investigating women in the cycle-activist movement, this thesis aims to understand how the experiences of women in cycle-activism, when exercising their right to mobility, establish themselves as key players in claiming the right to the city. Based on feminist geography, the research methodology involved two stages. The first used Laurence Bardin's content analysis method on in-depth interviews with a group of 17 women from 15 cycle-activist associations in Brazil. The second, using Maria Rodó-de-Zátare's Relief Maps methodological tool, was built with five cycle-activist women from the city of São Paulo. The research identified that cities reveal themselves to be gendered and exclusive spaces for women, with fear being the main emotion that limits access to the city. However, it was found that the use of bicycles by cycle-activist women proves to be a means to combat fear and, at the same time, to appropriate the public space. The political action of these women in the cycle-activist movement instrumentalizes their mobility experiences, because they use multiple experiences and bodily strategies for the use and occupation of space.

Key-words: City. Mobility. Bicycle. Gender. Cycle-activist women.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Unidades de registro	35
Figura 2 – Modelo do Formulário Google	37
Figura 3 – Modelo de Planilha de dados	38
Figura 4 – Primeira etapa para a construção do <i>Relief Map</i>	44
Figura 5 – Segunda etapa para a elaboração do <i>Relief Map</i>	45
Figura 6 – Terceira etapa para a elaboração do <i>Relief Map</i>	47
Figura 7 – Trajetória cronológica da agenda cicloviária e a evolução do “cicloativismo” em São Paulo – 1975-2016	198
Figura 8 – <i>Relief Map</i> Aline Os.....	203
Figura 9 – <i>Relief Map</i> – Marina	207
Figura 10 – <i>Relief Map</i> – Aline Cavalcante	212
Figura 11 – <i>Relief Map</i> – Jô Pereira.....	215
Figura 12 – <i>Relief Map</i> – Márcia	219

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Identificação pessoal das entrevistadas do grupo 1	29
Quadro 2 – Identificação pessoal das entrevistadas do grupo 2	30

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Categorias discursivas x elementos relacionais	40
Gráfico 2 – Categorias Discursivas	106
Gráfico 3 – Categoria Aprender a pedalar.....	108
Gráfico 4 – Categoria Maternagem	116
Gráfico 5 - Categoria Institucionalização	123
Gráfico 6 – Categoria Rede de mulheres	134
Gráfico 7 – Categoria Intersecção feminista.....	140
Gráfico 8 – Categoria Construção do sujeito cicloativista XXX	143
Gráfico 9 – Categoria Participação.....	151
Gráfico 10 – Categoria Representatividade	158
Gráfico 11 – Vestimenta.....	163
Gráfico 12 – Categoria Acesso à cidade	170
Gráfico 13 – Categoria Violência diária	178
Gráfico 14 – Categoria Assédio sexual	183

SUMÁRIO

1	CAMINHOS PERCORRIDOS: A CONSTRUÇÃO DA PROBLEMÁTICA DE PESQUISA E OS DESAFIOS METODOLÓGICOS	20
1.1	TRAJETÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO OBJETO E QUESTIONAMENTOS ...	20
1.2	DESAFIOS E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	32
2	CIDADE E MOBILIDADE SOB A PERSPECTIVA DE GÊNERO	49
2.1	TENSIONANDO A DICOTOMIA ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO...	52
2.2	GÊNERO COMO VARIÁVEL DE REIVINDICAÇÃO DO DIREITO À CIDADE	57
2.3	O LUGAR DO GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA	64
2.4	DA INCLUSÃO POLÍTICA AO PLANEJAMENTO NÃO SEXISTA	74
3	UMA “OUTRA” MOBILIDADE É POSSÍVEL?	80
3.1	FREIO DE MÃO PUXADO: O AUTOMÓVEL COMO MODELO DE MOBILIDADE.....	82
3.2	A BICICLETA NA CONTRAMÃO: MUDANÇAS DE PARADIGMAS	89
3.3	CICLOATIVISMO: LIMITES E POTENCIALIDADES DA LUTA PELA MOBILIDADE.....	97
4	MULHERES EM MOVIMENTO: ENTRE O ESPAÇO DE MILITÂNCIA E A CIDADE	106
4.1	BICICLETA “BRINCADEIRA” DE CRIANÇA	107
4.2	CORPOS QUE CUIDAM	115
4.3	NÃO SE NASCE CICLOATIVISTA, TORNA-SE CICLOATIVISTA.....	122
4.3.1	Institucionalização	122
4.3.2	Rede de Mulheres	133
4.3.3	A intersecção feminista.....	139
4.3.4	Construção do sujeito cicloativista	142
4.4.	“ME SINTO UMA COTA”: O PAPEL DA PARTICIPAÇÃO E DA REPRESENTATIVIDADE	150
4.5	DO CORPETE AO SHORTINHO	162
4.6	SOBRE CICLOACESSOS: CIRCULANDO ENTRE ESPAÇOS DE VIOLÊNCIA E RESISTÊNCIA	168
4.6.1	Acesso à cidade.....	170
4.6.2	Violência viária.....	177
4.6.3	Assédio sexual.....	182
5	LUGAR, CORPO E EMOÇÃO TECENDO REDES CICLOVIÁRIAS: EXPERIÊNCIAS DE MULHERES CICLOATIVISTAS DE SÃO PAULO	191

5.1	CORPO CICLISTA COMO LUGAR	192
5.2	O LUGAR DO CORPO CICLISTA EM SÃO PAULO	196
5.3	MAPEANDO AS EMOÇÕES: EXPERIÊNCIAS DE MULHERES CICLOATIVISTAS DE SÃO PAULO	201
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	225
	REFERÊNCIAS	231
	ANEXO A	249
	ANEXO B	250
	ANEXO C	251

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é uma importante dimensão do direito à cidade, que deve ser entendida não apenas como uma forma de deslocamento, mas também como uma experiência espacial, ou seja, uma prática social, e, como tal, demanda desejos, necessidades, possibilidades.

Entretanto, essa experiência não é homogênea, pois cada sujeito acessa a cidade de maneira diferente. Para geógrafas feministas (FENSTER, 2010; RODÓ-DE-ZÁTARE, 2016; 2018), o direito à cidade deve reconhecer tais diferenças de acesso, assim como considerar o gênero como uma estrutura de poder social.

Nesse sentido, pensar a mobilidade a partir da perspectiva de gênero coloca em evidência as relações de poder patriarcais exercidas sobre esses sujeitos. Assim, consideramos que o espaço não é neutro e, portanto, rompemos com a ideia de um sujeito universal.

Dessa forma, na presente pesquisa, as limitações impostas ao acesso à cidade das mulheres passam a ser uma prerrogativa de análise da mobilidade desse grupo social. Ao mesmo tempo, é possível encontrar algumas experiências que desafiam esses limites e rompem com essas restrições. A conquista das ruas tem sido crucial para visibilizar as demandas exigidas das mulheres. Como exemplo temos o uso da bicicleta pelas mulheres cicloativistas como prática cotidiana de seus deslocamentos.

A escolha do grupo investigado – mulheres cicloativistas – está relacionada à vivência da pesquisadora como ativista nessa área, além do seu compromisso científico com a geografia feminista. Ao considerar que a ciência não é neutra, entendemos que o recorte, bem como a escolha teórico-metodológica desta pesquisa, é um ato político.

O movimento cicloativista tem exercido um papel fundamental na construção de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana ativa, principalmente no que tange às pautas da mobilidade ciclística. Apesar das dificuldades enfrentadas pelo movimento cicloativista (participação, recursos, limitações impostas pelo poder público etc.), ele é um marcante ator no enfrentamento dos problemas da mobilidade urbana (congestionamento, poluição, acidentes etc.), ocasionados por políticas públicas que historicamente privilegiam a mobilidade individual motorizada.

Nos últimos anos, novos desafios passaram a fazer parte do cicloativismo e a crescente presença de mulheres no movimento, ainda que os homens sejam maioria, trouxe pautas ligadas especialmente às perspectivas feministas. Além disso, é possível identificar entre as mulheres cicloativistas estratégias específicas de acesso à cidade.

É diante desse cenário que a pergunta central da tese se constitui: como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade?

A tríade bicicleta, gênero e mobilidade é vista por Hanson (2010) como uma alternativa para a construção de uma mobilidade mais sustentável; além disso, essa combinação tem para a autora um potencial transformador das relações de gênero.

Assim, o objetivo central é compreender, a partir da perspectiva de gênero, como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade.

Nossos objetivos específicos são:

1. analisar as relações de gênero instituídas na mobilidade urbana como variável de reivindicações do direito à cidade;
2. compreender as práticas do cicloativismo feminino como ação política na produção do espaço urbano;
3. identificar as experiências das mulheres cicloativistas no uso do espaço público por meio da bicicleta.

A hipótese provisória da pesquisa – aqui se reforça a ideia de provisória pois entendemos que, numa pesquisa feminista, o conhecimento é sempre parcial – é de que a estrutura social patriarcal exerce poder sobre o espaço e estabelece desigualdades que atuam para segregar, limitar e até mesmo excluir das vivências das cidades determinados grupos sociais, tais como as mulheres. Ao mesmo tempo, sendo as cidades um espaço de disputa e conflito, ao fazerem uso da bicicleta as mulheres cicloativistas transgridem a ordem legitimada, criam novas formas de acesso à cidade, estabelecem novos significados à espacialidade cotidiana e, assim, se apropriam do espaço.

A fim de dar voz às experiências dessas mulheres, assumimos aqui uma perspectiva feminista de pesquisa, que propõe gênero como uma categoria de análise espacial e reconhece a posicionalidade das envolvidas no processo investigativo –

investigadora e investigadas. A pesquisa feminista também desafia o saber universal e considera outros saberes para a produção do conhecimento.

Dessa forma, a pesquisa se baseia na metodologia feminista, ou seja, segue princípios não sexistas e não androcêntricos, e expressa de maneira explícita a relação entre política e ciência (BARTRA, 2012); admite que os resultados da pesquisa não são neutros, e sim influenciados pela posicionalidade dos envolvidos; reconhece a necessidade da reflexividade no processo de pesquisa, ou seja, de manter a introspecção autocrítica e compreensiva, além de uma análise profunda da própria identidade como sujeito investigador (GARCIA-RAMON, 2009); considera as experiências de mulheres como recurso empírico e teórico (HARDING, 2002).

Assim, rompendo com o silêncio da geografia hegemônica, nossa estratégia metodológica se baseia na narrativa das mulheres cicloativistas. “Enfim, o esforço desconstrucionista das verdades fixas e preestabelecidas possibilita moldar uma geografia composta de interdependências e pluralidades das negociações entre os seres humanos e o espaço” (SILVA, 2009, p. 99).

Ao adotar essa perspectiva, a pesquisa exigiu operações metodológicas que demandam instrumentos específicos. Tais processos foram desenvolvidos em dois momentos, cada um dos quais envolvendo um grupo e utilizando um instrumento metodológico próprio. No primeiro momento, realizamos entrevistas em profundidade com o grupo 1, composto por 17 mulheres de diferentes organizações cicloativistas do Brasil, usando o método de Análise de Conteúdo de Bardin (2004); no segundo momento, construímos com o grupo 2, composto por cinco mulheres cicloativistas da cidade de São Paulo, os *Relief Maps*, instrumento metodológico desenvolvido por Rodó-de-Zátare (2014), utilizado para estudar as desigualdades em três dimensões: geográfica (espaço), social (estrutura de poder) e psicológica (vivência e experiência).

O texto aqui apresentado está estruturado em cinco capítulos. No primeiro capítulo, recorro à minha trajetória de pesquisa e militante para tratar dos desafios da construção do objeto de pesquisa e dos procedimentos metodológicos; no segundo capítulo, faço a discussão sobre espaço, gênero e mobilidade, em que abarco os principais conceitos que basearam minhas análises das entrevistas com mulheres cicloativistas; no terceiro capítulo, aprofundo minha concepção de mobilidade urbana pautando a bicicleta como alternativa de mobilidade; no quarto capítulo construo, sobre as vozes das mulheres cicloativistas, as análises das entrevistas como grupo 1;

o quinto e último capítulo apresenta o *Relief Maps* como uma ferramenta de análise das experiências das mulheres cicloativistas do grupo 2.

Compreender a espacialidade e as experiências de mulheres cicloativistas a partir das geografias feministas nos faz entender, assim como Massey (2015), que o espaço é um produto de inter-relações, é a esfera da possibilidade de existência da multiplicidade, em que coexistem distintas trajetórias e vozes, portanto um processo em constante construção.

1 CAMINHOS PERCORRIDOS: A CONSTRUÇÃO DA PROBLEMÁTICA DE PESQUISA E OS DESAFIOS METODOLÓGICOS

O percurso desta pesquisa seguiu como o leito de um rio: curvas, desvios e meandros fizeram parte do processo. Ao navegar pela pesquisa, fiz e refiz caminhos, tive encontros e desencontros, descobri perguntas e respostas. Este capítulo dedica-se a contar sobre esse processo.

Ao assumir um novo campo teórico, ligado às geografias feministas, assumo também uma atitude crítica frente às verdades científicas. A própria escolha do recorte do grupo que constrói esta pesquisa foi política e está associada à minha luta e militância no movimento cicloativista.

Compreendi neste processo que o científico é sempre político. Além disso, percebi que “a ciência geográfica hegemônica é marcada por privilégios de sexo e de raça, características que dificultaram a expressão das espacialidades dos grupos das mulheres, dos não brancos e dos que não se encaixam na ordem heterossexual dominante” (SILVA, 2009, p. 26). Dessa forma, uma das minhas principais preocupações foi produzir um espaço de garantia à voz das mulheres cicloativistas.

É preciso reconhecer que a construção do objeto de pesquisa também está relacionada com as próprias mudanças que o movimento cicloativista tem experimentado nos últimos anos. A presença de uma perspectiva feminista no movimento é, em grande medida, responsável por incitar minhas escolhas, demonstrando, dessa forma, a força que os feminismos têm sobre as práticas acadêmicas.

Assim, este capítulo se constrói em dois momentos: o primeiro corresponde ao processo de construção do objeto e dos questionamentos para o desenvolvimento da tese, que está diretamente relacionada à minha trajetória como pesquisadora; o segundo momento será dedicado a apresentar os procedimentos metodológicos eleitos, com seus desafios e experiências.

1.1 TRAJETÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO OBJETO E QUESTIONAMENTOS

O trabalho de campo é uma prática comum à ciência geográfica. Posso fechar os olhos e lembrar das saídas de campo das disciplinas de Geomorfologia, Climatologia, Planejamento Urbano, Geografia do Comércio, entre tantas outras, mas uma em especial me marcou, e agora entendo o motivo. A disciplina era Geologia – e assumo que nunca foi das minhas disciplinas preferidas – e na ocasião estávamos discutindo sobre “psicogeologia”, algo inovador naquele momento. Fizemos uma saída de campo para um shopping center em Florianópolis, o único empreendimento do tipo existente em 2002, para analisar o piso de granito e mármore. De repente, o professor nos pediu algo inusitado: que nos fingíssemos de rocha. Aquilo mexeu conosco, nem todos conseguiram cumprir a função e muitos, eu inclusa, sentiram vergonha a ponto de termos nossos corpos petrificados (como uma rocha). Não sei, e provavelmente nunca saberei, se era essa a intenção, mas ali, e só agora me dou conta, o professor (na época substituto) nos expôs a um experimento corporal.

As saídas de campo sempre cumpriam uma função de socialização, para além do caráter formativo do aprendizado científico, e muitos de nós construíram importantes redes com essa prática.

Além disso, o trabalho de campo não pode ser encarado como uma mera etapa voltada apenas à aquisição de dados e informações, mas como um processo na formação de habilidades e de conhecimento. Nesse sentido, usar a bicicleta cotidianamente me coloca em uma posição privilegiada, pois eu vivo o campo diariamente, muitas vezes com um caráter exploratório, o que também contribuiu com importantes reflexões para construção do meu objeto de pesquisa.

Comprei minha primeira bicicleta quando estava na quinta fase do curso de Geografia, coincidentemente quando comecei a disciplina de Planejamento Urbano com o professor Elson Manoel Pereira, meu orientador. Morava muito perto para ir de ônibus (além dos custos) e “longe” para ir caminhando, então resolvi encarar um novo desafio e, depois de anos sem andar de bicicleta, comprei uma de um colega de turma. E foi assim, na vivência e experiência cotidiana, que entendi que a bicicleta, mais do que um instrumento de lazer ou esporte, é um meio de transporte e também um modo de vivenciar a cidade.

Realizei meu TCC no curso de graduação do Departamento de Geografia da UFSC sob orientação do professor Elson, tendo a mobilidade ciclística como tema e

estudando o uso da bicicleta entre estudantes de duas escolas no sul da Ilha (RAQUEL, 2006).

Em seguida realizei meu mestrado no mesmo departamento e sob a mesma orientação, novamente estudando a mobilidade ciclística, mas dessa vez o trabalho teve um caráter maior de análise documental. Nessa época já estava engajada no movimento cicloativista – participando das Bicletadas e atuando na hoje extinta ViaCiclo (Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis) – e a bicicleta, além de ser um dos meus meios de mobilidade (juntamente com o transporte público), é também minha bandeira de luta. A dissertação de mestrado analisou as políticas públicas de mobilidade urbana, com foco na mobilidade ciclística, nos planos diretores de Florianópolis (RAQUEL, 2010).

Minha caminhada acadêmica seguiu, agora como professora de Geografia no Instituto Federal Catarinense (IFC), campus Camboriú. No ano de 2010 despedi-me da Ilha e mudei para Balneário Camboriú. A partir daí a bicicleta se consolidou em minha vida. Balneário Camboriú e Camboriú são cidades com tradição no uso da bicicleta e que têm dimensão favorável para a modalidade. Além do percurso ao trabalho, a bicicleta tornou-se o veículo para uso cotidiano de todos os afazeres.

Passei também a desenvolver pesquisas no âmbito do IFC. Uma das principais pesquisas realizadas, logo antes de me afastar para o doutoramento, foi o Diagnóstico da Conexão Ciclística entre Camboriú e Balneário Camboriú – Perfil de Ciclistas (RAQUEL, 2014). Com auxílio de uma equipe composta por estudantes e voluntários da Associação de Ciclistas de Balneário Camboriú e Camboriú (ACBC) – instituição parceira, à qual também me integrei como associada –, realizamos uma análise do fluxo de veículos que circulavam nas principais vias de ligação entre as cidades de Balneário Camboriú e Camboriú.

A pesquisa também trouxe entrevistas com os e as ciclistas que se deslocavam por aquelas localidades, com a intenção de conhecer o perfil socioeconômico, a opinião e os hábitos de uso da bicicleta. E foi durante a realização das entrevistas que sofri uma importunação sexual: eram apenas sete horas da manhã e um dos homens que eu estava entrevistando abruptamente tocou meu corpo. Essa violência me abalou, deixou uma sensação muito ruim por vários dias e provocou uma profunda reflexão sobre o acesso ao espaço público e o direito das mulheres à cidade.

Iniciei o doutorado em 2016, com o projeto sobre o uso da bicicleta como elemento constitutivo do direito à cidade, mas ainda assim me sentia muito inquieta com a impressão de que lhe faltava sentido.

Ao mesmo tempo que iniciei o doutorado, meu envolvimento político com a bicicleta se ampliou, como membro do GT Gênero da União de Ciclistas do Brasil (UCB), participando de discussões online e apresentando trabalhos em eventos cicloativistas nacionais e internacionais. Em abril de 2016 participei do V Fórum Mundial da Bicicleta, em Santiago, no Chile, e lá finalmente compreendi o que faltava para a pesquisa. Diante dos acalorados debates sobre as desigualdades de gênero no movimento cicloativista, além da efervescência feminista que vivia aquele país, compreendi que não seria possível investigar o direito à cidade sem pensar o gênero como uma estrutura de poder social.

Retornei de viagem e busquei disciplinas que pudessem me auxiliar na reelaboração do projeto, mas infelizmente naquele momento a Geografia da UFSC não podia me ajudar. Entendi então o que é silenciar um campo epistemológico. Recorri ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas da mesma universidade. Realizei então as disciplinas: *Tópicos especiais em Assuntos Interdisciplinares III – Estudo de Gênero na Pesquisa em Ciências Humanas*, ministrada pelas professoras Dra. Mara Lago, Dra. Rosana de C. Martinelli Freitas e Dra. Carmen Sílvia de Moraes Rial; *História das Mulheres e das Relações de Gênero*, ministrada pelas professoras Dra. Ana Maria Veiga, Dra. Cláudia Regina Nichnig, Dra. Soraia Carolina de Mello e Dra. Cristina Scheibe Wolff.

Ainda assim, continuei a busca por disciplinas no campo da epistemologia feminista na Geografia, e finalmente encontrei, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de Ponta Grossa, o Grupo de Estudos Territoriais (GETE), que tem uma longa trajetória de pesquisas no campo das geografias feministas. Realizei lá a disciplina *Tópicos Especiais II: Gênero e Sexualidades na Análise Geográfica*, ministrada pela professora Dra. Joseli Silva e pelo professor Dr. Márcio José Ornat.

A partir daí passei a me dedicar inteiramente a esse campo do conhecimento, larguei de vez a segurança que a geografia tradicional me trazia e me lancei em um processo investigativo criativo e crítico da produção do saber. A “desobediência epistemológica” (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2016) foi um processo

extremamente dolorido, mas recompensador, não apenas pela produção desse trabalho, mas – e eu diria principalmente – pela minha construção como uma nova pesquisadora.

Os desafios se mostravam maiores a cada instante, afinal minha formação intelectual e base conceitual haviam sido construídas no campo científico hegemônico, que assume o espaço urbano como um produto das relações sociais, fundamentado na dialética materialista, assim como mostra Lima Seabra (2014) em seu artigo no livro produzido a partir do XIII Simpósio de Geografia Urbana. A noção de produção do espaço baseada nessa perspectiva mobiliza-se acerca de conceitos e categorias universais.

Para Joseli Silva (2009), o campo hegemônico produziu silêncios e ausências na geografia, que por sua vez foram quebrados através da perspectiva feminista. E foi justamente o espaço urbano, de acordo com Bondi e Rose (2003), que proporcionou o debate acerca do gênero, a centralidade dada a essa categoria para analisar as cidades e a vida urbana, influenciou diferentes vertentes dentro do feminismo, e gerou maneiras distintas de pensar a geografia urbana.

No entanto, o silêncio não é quebrado apenas com a presença da “voz” de grupos historicamente ausentes. Uma pesquisa feminista precisa refletir e desafiar o corpo teórico e metodológico, caso contrário pode reproduzir a própria invisibilidade. Uma pesquisa feminista deve ser construída no processo de reflexibilidade, compartilhando a enunciação desses grupos. Além disso, a presença de mulheres na pesquisa, como um grupo social historicamente silenciado, não garante por si só que ela seja uma pesquisa feminista, nem mesmo a abordagem de gênero a torna feminista, conforme explicitam Silva, Ornat e Chimin Junior (2017), ao entrevistar a geógrafa Doreen Massey.

O fazer científico capaz de construir visibilidades de sujeitos produzidos como invisibilizados na geografia só é possível quando compreendemos que a invisibilidade não é casual, mas produzida pelo poder da tradição dos aspectos teóricos e metodológicos que delimitam uma determinada visão de mundo e até mesmo as perguntas que somos capazes de formular sobre uma dada realidade espacial. (SILVA; ORNAT, 2020, p. 166)

É possível identificar nesse debate que a metodologia tem um papel central no fazer das geografias feministas, mas, afinal, existe um método feminista? Essa

pergunta é título de um artigo de Sandra Harding (2002), que trata de responder que é difícil uma resposta satisfatória, pois as discussões sobre método e metodologia estão misturadas e incorporadas aos problemas epistemológicos. Nesse sentido, uma pesquisa feminista precisa necessariamente romper com a força da tradição epistemológica e duvidar das verdades construídas pela comunidade científica.

Para Diana Lan (2015), pode-se falar em geografia feminista ao se referir às complexas relações entre espaço, lugar e gênero que buscam conferir possibilidades à luta política para superar as espacialidades injustas e propor novas espacialidades que permitam a visibilidade da diferença. Já para Silva e Ornat (2020, p. 166), a geografia não possui um status de feminista *a priori*, “mas se constitui no processo do fazer científico, comprometido com a transformação da ordem social e a promoção da justiça de gênero”. Ou seja, o movimento feminista tem forte influência nos rumos acadêmicos, afinal, conforme Lan (2015), o feminismo pode ser considerado uma concepção teórica, uma prática de interpretação e, mais que isso, um movimento político.

A influência das lutas feministas também incide nos mais diversos movimentos sociais organizados. Desse processo, surgem novas formas de engajamento, debate e atuação. Grupos específicos com ações destinadas às demandas femininas passam a configurar, por exemplo, o movimento cicloativista. O que significa isso para o movimento? Como o debate feminista incide sobre as pautas do cicloativismo? E como, num processo de reflexibilidade, esse debate reflete sobre as próprias cicloativistas? Essas eram algumas das minhas questões iniciais.

Entretanto, o espaço de atuação dessas mulheres não se reduz apenas à instância institucional do cicloativismo, tendo em vista a própria pauta reivindicatória do movimento, que é a mobilidade ciclística. Também incide sobre a rua, o espaço público, a cidade, mas ainda assim as mulheres são minoria em bicicleta nas cidades (HARKOT, 2019). Como é para as cicloativistas acessar a cidade em bicicleta?

Escolher esse grupo para construir a pesquisa ainda lança sobre mim um desconforto, provavelmente fruto de uma herança epistemológica neutra. Como desenvolver uma pesquisa sendo também cicloativista e feminista? Como estabelecer uma relação entre sujeito pesquisador e sujeito pesquisado?

Com essa inquietação, apoiei-me em Aleksandro Ratts (2003, p. 12), que entende que “cada pesquisador/a que é ou deseja ser ativista poderá produzir um

discurso distinto dos seus pares que se consideram apenas acadêmicos”. Além disso, o autor assume que entre “militantes e acadêmicos” o processo se faz com uma longa interlocução com os grupos “subalternos’ ou vulneráveis”.

Ao mesmo tempo que a vantagem da proximidade com o grupo pesquisado se mostrava favorável (afinal a relação de poder entre pesquisador e pesquisado nesse caso era bastante tênue), a preocupação girava em torno de não produzir verdades uníssonas. Assim, era necessário reconhecer que “o saber produzido sobre uma dada realidade reúne as motivações das pessoas envolvidas, que se expressam a partir delas, gerando, portanto, uma versão sempre parcial” (SILVA, 2009, p. 103). Ou seja, tanto a minha posição quanto a do grupo pesquisado têm um conhecimento que é situado e parcial. Apesar de as cicloativistas não fazerem parte de um grupo “subalterno”, a posição que elas ocupam como ciclistas as coloca num lugar de maior vulnerabilidade no cotidiano da cidade. Dessa forma, reconhecemos que esse conhecimento precisa ser evidenciado.

Por muito tempo, as vozes de mulheres e de outros grupos sociais “subalternos ou vulneráveis” estiveram ausentes da geografia, portanto trazer essas vozes mostrase uma oportunidade ímpar. Principalmente, tendo em vista as raras pesquisas desenvolvidas com o grupo em questão – mulheres cicloativistas.

Além disso, assim como Machado e Ratts (2019, p. 82), entendemos que a “invisibilidade’ das relações de gênero e das mulheres nos estudos urbanos resulta em políticas públicas que não levam em consideração as singularidades e especificidades de suas vidas”.

A pesquisa feminista se faz com comprometimento da atenção com a força da tradição epistemológica, o cuidado com os limites e fronteiras teóricas e metodológicas que moldam nossa maneira de pensar a geografia e perpetuam silenciamentos, ausências e marginalizações, a preocupação com o contexto relacional da investigação e a coragem de nos situarmos no processo investigativo, cultivando a flexibilidade sobre todos os aspectos anteriores, que são interdependentes entre si. (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2017, p. 15)

Outro grande desafio encontrado nesse processo está na ausência do debate sobre o uso da bicicleta como alternativa à mobilidade urbana. Ao realizar uma busca, entre títulos e resumos, com a palavra-chave “bicicleta” no catálogo de tese e dissertações da CAPES foram encontrados 545 trabalhos acadêmicos, no entanto, desses, apenas 13 dissertações e 3 teses são da área de geografia. Esse número é

ainda menor entre os artigos publicados em periódicos científicos. Na Plataforma Sucupira buscamos periódicos nacionais de geografia com *qualis* A1, A2 e A3, e só foi possível encontrar 3 artigos com a palavra-chave “bicicleta”; todos publicados em 2019 na Revista Terra Plural, sendo um deles intitulado “*Bacia Cicloviária*”: *uma proposta metodológica para a implantação da mobilidade ciclística em Florianópolis*, de autoria própria.

O debate sobre mobilidade urbana tem espaço entre as produções científicas, mas raríssimas são aquelas que adotam a bicicleta como um meio de transporte viável para os deslocamentos cotidianos. Para assumi-la é necessário romper com outra lógica hegemônica, a lógica da automovelcrazia¹.

Assim, mesmo diante dos desafios impostos pelas ausências acadêmicas, assumindo minha posição política, como cicloativista e feminista – como grande parte das mulheres que construíram comigo esta tese –, elaboro as questões que conduziram a pesquisa.

- Como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade?

A partir dessa questão central, construo as questões específicas que guiaram a redação da pesquisa. Assim, temos na questão central três eixos norteadores:

1. reivindicação do **direito à cidade**;
2. **prática de mobilidade**; e
3. **experiências** de mulheres cicloativistas.

O eixo direito à cidade introduzirá o debate por meio de uma revisão bibliográfica que apoiará nossas análises. Portanto, estabelecemos como a primeira questão específica:

¹ Termo empregado por Eduardo Galeano na Revista Atenção em 1996.

- ✓ Como as relações de gênero instituídas na mobilidade urbana influem no direito à cidade?

A segunda questão específica está relacionada às novas espacialidades urbanas, com base nas estratégias cicloativistas, com a pergunta se constituindo da seguinte forma:

- ✓ Como as práticas de mobilidade de mulheres cicloativistas se estabelecem como ação política na produção do espaço urbano?

O terceiro eixo norteador está ligado às experiências de mulheres cicloativistas, levando em consideração a vivência cotidiana delas em bicicleta, a questão é formulada da seguinte maneira:

- ✓ Quais experiências marcam a espacialidade das mulheres cicloativistas?

Tendo então construído os questionamentos da pesquisa, passo para o trabalho de campo, aqui considerado, a partir de Robaina (2018), não apenas um instrumento específico para a obtenção de dados, mas um processo de construção de conhecimento marcado pela vivência do pesquisador com os sujeitos pesquisados.

O campo mostrou-se fundamental tanto para a construção do roteiro de entrevista quanto para a “seleção” das interlocutoras da pesquisa. Estabeleceu-se em diferentes momentos, principalmente durante os eventos cicloativistas – Bicicultura (2016, 2017, 2018); Fórum Mundial da Bicicleta (2016, 2017, 2018); 100gurias100medo (2017); Feminismo Sobre Duas Rodas (2018). Os dois primeiros são os principais espaços de debate organizado pela própria comunidade cicloativista. O 100gurias100medo é um evento exclusivo de mulheres cicloativistas e ciclistas. O Feminismo Sobre Duas Rodas foi um curso de formação em ciclomobilidade desenvolvida pela Ciclocidade, associação cicloativista de São Paulo. Esses espaços foram fundamentais para observar e compartilhar com as mulheres que passaram a ser, então, parceiras desta pesquisa.

Durante o campo, definimos como colaboradoras da pesquisa dois grupos de mulheres cicloativistas. O primeiro, que chamaremos de grupo 1, foi composto por 17 cicloativistas de diferentes associações do Brasil, vinculadas à UCB. A escolha foi

entrevistar mulheres que ocupam, ou ocuparam, cargo de coordenação/direção das diferentes associações/coletivos de diferentes regiões do país. A ideia inicial era compreender o cenário do movimento cicloativista a partir das experiências de mulheres cicloativistas. O quadro 1 apresenta o perfil dessas mulheres. É também importante salientar que essa escolha também está associada à rede de relação que estabeleci ao longo desses anos, muito embora a participação nos eventos citados anteriormente tenha potencializado a aproximação. O anexo A apresenta o roteiro da entrevista realizada com esse grupo.

Quadro 1 – Identificação pessoal das entrevistadas do grupo 1

Nome	Idade	Formação	Identificação étnico-racial	Identificação de gênero	Orientação sexual	Associação/coletivo
Aline	33	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Ciclocidade/São Paulo
Amanda	27	Superior	Negra	Mulher	Hetero	BH em ciclo/Belo Horizonte
Aspásia	38	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Ciclo Vida/Fortaleza
Blé	34	Superior	Branca	Mulher	Hetero	TA/Rio de Janeiro
Carol	31	Superior	Branca	Mulher	Hetero	MobRio/Rio de Janeiro
Cyra	51	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Ciclocidade/São Paulo
Érica	39	Superior	Branca	Mulher	Hetero	MobCidade/Salvador
Joana	28	Superior	Parda	Mulher	Hetero	MobRio/Rio de Janeiro
Lígia	32	Superior	Parda	Mulher	Hetero	Ameciclo/Recife
Melissa	31	Superior	Branca	Mulher	Hetero	ParáCiclo/Belém
Nádia	40	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Pedala Manaus/Manaus
Renata	34	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Rodas da Paz/Brasília

Sayuri	29	Superior	Parda	Mulher	Hetero	Ciclo Urbano/Aracaju
Sheyla	33	Superior	Branca	Mulher	Hetero	ABC/Blumenau
Tássia	35	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Mobcidade/Porto Alegre
Tina	28	Superior	Branca	Mulher	Bissexual	Bike Anjo/São Paulo
Yasmim	29	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Cicloiguaçu/Curitiba

Fonte: Entrevistas, 2018.

O grupo 2 foi composto por mulheres cicloativistas da cidade de São Paulo, moradoras de diferentes regiões da cidade e diferentes associações/coletivos cicloativistas. O Quadro 2 apresenta o perfil dessas mulheres.

Quadro 2 – Identificação pessoal das entrevistadas do grupo 2

Nome	Idade	Formação	Identificação étnico-racial	Identificação de gênero	Orientação sexual	Associação/Coletivo
Aline	33	Superior	Negra	Mulher	Hetero	Mão na Roda
Aline OS	38	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Ciclocidade
Jô Pereira	48	Superior	Negra	Mulher	Hetero	Preta Vem de Bike
Marcia	40	Superior	Parda	Mulher	Hetero	Bike Zona Leste
Marina	26	Superior	Branca	Mulher	Hetero	Ciclocidade

Fonte: Entrevistas, 2019.

A decisão de trabalhar com mulheres cicloativistas de São Paulo está fundada numa série de motivos, sendo o principal deles a conjuntura política que a cidade vivia naquele momento em relação à política ciclovária. Segundo Lemos e Carneiro (2019), nos últimos 10 anos São Paulo passou por um processo de implantação de infraestrutura ciclovária, principalmente entre 2013 e 2016, período da gestão de Fernando Haddad (PT).

Pode-se dizer em parte que essa transformação está associada à pressão exercida pelo movimento cicloativista local, e tanto essa influência quanto a

transformação em si tornaram-se exemplos para outras cidades. No entanto, segundo as autoras, tendo em vista o contexto urbano dominado pelo automóvel, a política da gestão Haddad enfrentou bastante resistência, principalmente por parte dos comerciantes. Ao final de sua gestão, durante a campanha para reeleição, tais resistências foram amplamente exploradas pelos candidatos de oposição. A sociedade civil organizada foi às ruas em defesa de tal política, embora reconhecesse os problemas existentes em várias vias ciclísticas (qualidade, distribuição etc.). Haddad perdeu a eleição de 2016 para a prefeitura de São Paulo, e com isso o cicloativismo passou a ter de enfrentar uma gestão, tanto no executivo quanto no legislativo, contrária à política cicloviária. Isso muda o cenário cicloativista, demandando ainda mais engajamento.

Outro motivo está relacionado ao revés que a Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, maior associação cicloativista local, sofreu em 2017, quando um importante integrante do seu quadro diretor agrediu, numa clara violência de gênero, uma cicloativista durante o Bicicultura. Isso fez com que, diante dessa triste e complexa conjuntura, tenha se fortalecido uma rede de mulheres do movimento cicloativista de São Paulo, as quais passaram a ocupar muito mais a cena da bicicleta.

A ideia era manter um grupo geral (grupo 1) com questões mais amplas sobre o movimento cicloativista, tendo em vista que nosso principal interesse era compreender as experiências delas no âmbito institucional, ou seja, entender as relações estabelecidas no processo de militância. Assim, com o grupo específico (grupo 2) as questões tratariam de compreender suas experiências cotidianas na cidade.

No entanto, as entrevistas com o grupo 1 ampliaram o espaço de debate, trouxeram novas descobertas e a percepção de que estávamos olhando para as mulheres como sujeitas de um movimento político descorporificado. As mulheres reforçaram o entendimento de que os corpos importam nas experiências espaciais. Com isso, fizemos um esforço de desconstruir as expectativas e trazer a escala do corpo para ser discutida.

Frente ao novo desafio que as respostas nos trouxeram, tivemos de repensar nossa estratégia metodológica para dialogar com as cicloativistas de São Paulo (grupo 2). Era preciso dar mais evidência a suas experiências espaciais.

Nesse sentido, a vivência durante o doutorado sanduíche em Barcelona foi fundamental. Ao entrar em contato com a metodologia *Relief Maps*, proposta por María Rodó-de-Zátare, e após algumas conversas travadas com a própria autora, encontrei nos *Relief Maps* uma potente ferramenta de análise. É considerada pela autora uma ferramenta que ajuda a pensar geograficamente, pois toma o espaço como um fator fundamental para a análise das relações de poder e das formas como os sujeitos sofrem e transgridem as opressões.

Embora o *Relief Map* tenha sido criado por Rodó-de-Zátare durante sua tese de doutorado como “uma ferramenta de coleta de dados, análise e conceituação das desigualdades interseccionadas como proposta para dar mais centralidade ao emocional no estudo sobre poder e as injustiças na cidade” (2018, p. 63, tradução nossa²), também tem outras aplicações e mostrou-se um importante instrumento metodológico para analisar as experiências em bicicleta das cicloativistas paulistanas.

Tendo em vista que a construção do mapa também exige o acompanhamento de entrevistas, reelaboramos nosso roteiro (Anexo 2) seguindo os critérios propostos por Rodó-de-Zátare (2014, 2018)³ e aplicamos a experiência com cinco mulheres cicloativistas de São Paulo. As análises desse processo estão descritas no capítulo 5.

Expostas a construção do objeto da pesquisa e as questões norteadoras, assim como os desafios lançados pelas próprias cicloativistas, daremos sequência aos procedimentos metodológicos constituídos para dar voz às experiências cicloativistas.

1.2 DESAFIOS E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente seção será dedicada a apresentar os desafios metodológicos da pesquisa. Foram dois momentos metodológicos: no primeiro, pautado na análise das entrevistas do grupo 1, mulheres cicloativistas do Brasil; para tanto fizemos uso da metodologia de análise de conteúdo, baseada em Bardin (2004); no segundo

² Texto original em espanhol: “una herramienta de recogida de datos, análisis y conceptualización de las desigualdades interseccionadas como propuesta para dar más centralidade a lo emocional en el estudio sobre poder y las injusticias en la ciudad”.

³ Para a autora as perguntas devem girar em torno dos lugares que usam e as experiências que existem neles. Alguns exemplos: quais são os lugares que você usa? Como você se sente nesses lugares? Por que você gosta? O que você não gosta? O que deveria mudar?

momento, para identificar as experiências espaciais do grupo 2, realizamos a construção dos *Relief Maps*, com base em Maria Rodó-de-Zátare (2014, 2016a, 2018). Os instrumentos metodológicos foram adotados a fim de responder às questões norteadoras da tese. Optamos por descrever a metodologia nesta seção, embora ela seja uma extensão de todo o trabalho de pesquisa, para orientar o leitor na compreensão das análises realizadas nos demais capítulos.

Análise de conteúdo: grupo 1

O grupo 1 foi composto por 17 entrevistas em profundidade, três realizadas presencialmente e as demais por videoconferência, tendo em vista as diferentes regiões do Brasil.

A análise das entrevistas mostrou-se um desafio, pois nos deparamos com a necessidade de dar “sentido científico” ao conjunto de informações que obtivemos com as entrevistas. Na busca de ser mais fiel possível ao discurso de nossas interlocutoras, baseamo-nos na “análise de conteúdo” proposta por Laurence Bardin (2004, p. 33), que consiste em “um conjunto de técnicas de análise das comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo de mensagens”. Segundo o autor, trata-se de um tratamento da informação contida nas mensagens, que possui uma função heurística e aumenta a propensão da descoberta.

Acessar os trabalhos desenvolvidos pelos pesquisadores do GETE que utilizam a análise de conteúdo de Bardin – Maya Polo de Campos (2016), Juliana Przybysz (2017), Edson Armando Silva, João Paulo Leandro de Almeida, Joseli Maria Silva e Mayã Polo de Campos (2017), Edson Armando Silva e Joseli Maria Silva (2016), e Marcio Jose Ornat (2011), entre outros – foi fundamental para a elaboração de um procedimento operacional capaz de visibilizar o discurso das cicloativistas. Além do uso da bibliografia, também recebi auxílio direto e pessoal dos membros do GETE, sobretudo da professora Joseli Silva e do professor Márcio Ornat, que orientaram a metodologia de codificação e categorização adequados aos moldes do autor.

Se um pesquisador vai a campo com um instrumento de pesquisa baseado em formulário estruturado, por mais que tenha tomado todos os cuidados na sua elaboração, só poderá recolher do campo as

variáveis previstas no instrumento. Entrevistas abertas, histórias de vida, observações participantes podem revelar aspectos impensados da realidade. Desta maneira, a pesquisa e o pesquisador se abrem ao radicalmente novo em termos de visões de mundo ou de categorias interpretativas da realidade. Entretanto, esta perspectiva aumenta a complexidade da pesquisa e exige procedimentos operacionais mais refinados na análise e interpretação dos dados. (SILVA; SILVA, 2016, p. 133)

A complexidade à qual se referem Silva e Silva foi sentida na “pele” durante o processo de análise das entrevistas, com várias tentativas de se construir um procedimento operacional que correspondesse à potência das falas das mulheres cicloativistas.

As entrevistas foram gravadas com o consentimento de todas e somaram 22 horas e 9 minutos. A transcrição das entrevistas produziu um “material bruto” de 216 páginas. Após a transcrição iniciamos a sistematização dos dados obtidos com as entrevistas em profundidade.

Primeira etapa, realizamos a leitura flutuante, ou seja, uma leitura “intuitiva, muito aberta a todas as ideias, reflexões, hipóteses, numa espécie de *brainstorming* individual” (BARDIN, 2004, p. 69). Essa leitura nos auxiliou a identificar as semelhanças e a frequência de ideias e discursos entre as entrevistadas.

Após essa leitura mais intuitiva, o material foi cuidadosamente “codificado”. O processo de codificação corresponde à transformação do texto bruto em recortes, ou seja, em unidades de registro, aqui denominadas de “evocações”. Seguiu-se o critério semântico para identificar as evocações, ou seja, consideramos os “significados” das informações contidas no texto, afinal a análise de conteúdo “procura conhecer aquilo que está por trás das palavras” (BARDIN, 2004, p. 38).

Segundo o autor, a noção de tema é a mais utilizada para identificar as evocações. “Fazer uma análise temática consiste em descobrir os ‘núcleos de sentido’ que compõem a comunicação e cuja presença ou frequência de aparição podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido” (2004, p. 99).

Dessa forma, seguindo a proposta de Bardin, as evocações foram sistematizadas numa noção temática. É possível ver como o texto ficou após esse processo de codificação (figura 1): cada parte em destaque colorido do texto corresponde a uma evocação, que por sua vez condiz a uma temática específica narrada pela entrevistada.

Figura 1 – Unidades de registro

outras mulheres também que na coordenação passada a gente teve uma força tarefa para trazer mulheres, mas no final das contas elas precisaram toda se afastar, sem realmente ter dado uma contribuição mais forte, assim. Elas não tinham tempo de vida pra participar mais, é uma coisa que a gente inclusive ainda precisa entender, porque que elas saíram né, e dois casais tiveram filhos, mas eu não posso te dizer que foi por isso que elas se afastaram, assim, eu não tenho certeza, a gente ainda precisa conversar sobre isso. E aí, na maior parte das vezes, a gente tem... a gente participa de falas, de discussões, sempre é levantada a questão de gênero e meio que cobrada da Ameciclo a participação de mulheres, e eu sinto que recai muito sobre mim a responsabilidade, meio tipo "ah, a Lígia é a mulher para chamar de sua da Ameciclo" sabe (risos). E eu, como sou uma pessoa que, eu não gosto de dar entrevista, não gosto de sair com a cara no sol e tal, eu meio que sofro uma pressão acho que até involuntária dos meninos, de dizer assim "ah, é preciso que as mulheres tomem conta dos espaços, precisa que as mulheres comecem a falar aqui na Ameciclo, mas a única mulher que poderia fazer isso não quer (risos), não se sente à vontade). Aí eu fico meio com aquele sentimento de culpa, de que eu poderia tá ajudando, mas eu realmente não me sinto à vontade, não gostaria de ir. E aí, eu vivo nesse conflito. E as outras meninas que têm, uma que já trabalham, assim, já são ativistas de outras causas, principalmente causas feministas e tal, elas não são tão ligadas a Ameciclo. Ano passado a gente queria montar uma chapa só com mulheres, e ficou meio que, as duas que a gente mais achava que iriam se interessar, por que as duas já faziam parte de movimentos, as duas não eram associadas na Ameciclo, então sempre participaram das discussões, participavam das ações, mas nunca se associaram. Aí por uma coisa de estatuto, elas não podiam ter se associado, ah, um mês antes da eleição. Mas a gente fez essa associação muito em cima e não deu. Porque inclusive eu não queria estar na coordenação, e aí de novo eu meio que me senti responsável pela nossa coordenação, não ser uma coordenação toda masculina, eu preciso ir de novo, mesmo sem querer. É uma sensação bastante difícil e até de incapacidade, não

Fonte: Entrevistas, 2018.

Após o processo de codificação, com o texto organizado em evocações, realizamos a categorização, entendida como uma "operação de classificação de elementos constitutivos de um conjunto, por diferenciação e, seguidamente, por reagrupamento segundo o gênero (analogia), com critérios previamente definidos" (BARDIN, 24, p. 111). Nesse processo, a reflexão sobre a posicionalidade se intensifica, tendo em vista que o pesquisador imprime uma nova camada sobre a fonte textual discursiva, atribuindo unidades de sentido a diferentes fragmentos do texto (ROSSI, 2017).

Para esse processo, adotamos alguns procedimentos que nos auxiliaram no tratamento e manipulação dos dados, já que nossa escolha metodológica foi, além de protagonizar as falas, buscar as relações semânticas produzidas no próprio discurso das interlocutoras. Assim, construímos um banco de dados utilizando os aplicativos Formulários e Planilhas do Google (conforme, respectivamente, as Figuras 2 e 3, a seguir).

Figura 2 – Modelo do Formulário Google

Entrevistada *

Aline

Amanda

Aspásia

Blé

[...]

Texto enunciação *

Sua resposta

Categoria discursiva *

Violência viária

Maternidade

Emoção

Institucionalização

[...]

Elemento relacional *

Medo

Segurança

Coragem

Prazer

[...]

Enviar

Fonte: Entrevistas, 2018.

Figura 3 – Modelo de Planilha de dados

	A	B	C	D
1	Entrevistada	Texto enunciação	Categoria discursiva	Elemento relacional
2	Aline	Porque a estrutura não permite, porque a estrutura não quer. Existe uma estrutura criada,	Maternidade	Dificuldade de Participação, Relação familiar
3	Aline	Que eu tava falando do histórico, que aí a questão de gênero ela vinha aos poucos, então	Institucionalização	Divergência política
4	Aline	Totalmente, totalmente. Eu já tive reunião um dia, da Ciclocidade, que tinham umas 7	Maternidade	Dificuldade de Participação
5	Blé	Comecei a usar a bicicleta no dia a dia. Ia encontrar os amigos, tinha uma amiga minha	Apropriação do espaço	Vivenciar a cidade
6	Blé	Confesso que eu penso pouco, mas já teve um dia, sei lá, que eu botei um vestido que eu já	Vestimenta	Adequação, Assédio, Empoderamento
7	Blé	e aí também que eu não me considero ciclotivista, porque pra mim é realmente um	Construção do sujeito	Relação de trabalho, Relação acadêmica
8	Érica	Eu entro dentro do conselho da UCB, para cumprir essa cota da paridade de gênero, pra	Representatividade	Estratégia de transversalização de gênero,
9	Érica	Eu me formei em 2001, tipo assim, eu me formei num dia, no outro dia eu já viajei pro Rio de	Apropriação do espaço	Vivenciar a cidade, Lazer
10	Érica	eu não ando em passarela depois de 20h da noite, assim, depois das 20h eu não ando, por	Violência sexual	Medo, Insegurança, Estratégia de autodefesa,
11	Lígia	E eu, como sou uma pessoa que, eu não gosto de dar entrevista, não gosto de sair com a cara	Participação	Desconforto
12	Lígia	É que a minha mãe não sabe andar de bicicleta e quer aprender.ela é bastante assustada assim,	Acesso à cidade	Segurança, Demanda reprimida
13	Lígia	Eu acho que sim, acho que muda, acho que muda também por esse sentimento de não	Violência viária	Desrespeito de motoristas, Aversão ao risco, Medo
14	Melissa	Mas eu nunca me senti ameaçada, e aí eu até dizia assim "eu nunca me senti assediada na	Violência sexual	Silenciamento
15	Melissa	Mas no Dia da Mulher, foi um dia bem sensível. É, e eu já saí de casa também meio abalada, e	Violência sexual	Insegurança, Tristeza, Constrangimento, Postura
16	Melissa	Não, acho que eu nunca pensei em mudar, a não ser a questão da facilidade da mobilidade	Vestimenta	Adequação, Conforto, Assédio
17	Renata	Então assim, a gente fez parte por dois mandatos, deste conselho, só que na última	Institucionalização	Incidência política
18	Renata	Eu acho que assim, pelo menos aqui em Brasília, que aconteceu, foi feito um monte	Acesso à cidade	Atratividade
19	Renata	Eu acho que é a questão do comportamento de aversão ao risco, sabe? Assim, que é uma coisa	Violência viária	Insegurança, Aversão ao risco

Fonte: Entrevistas, 2018.

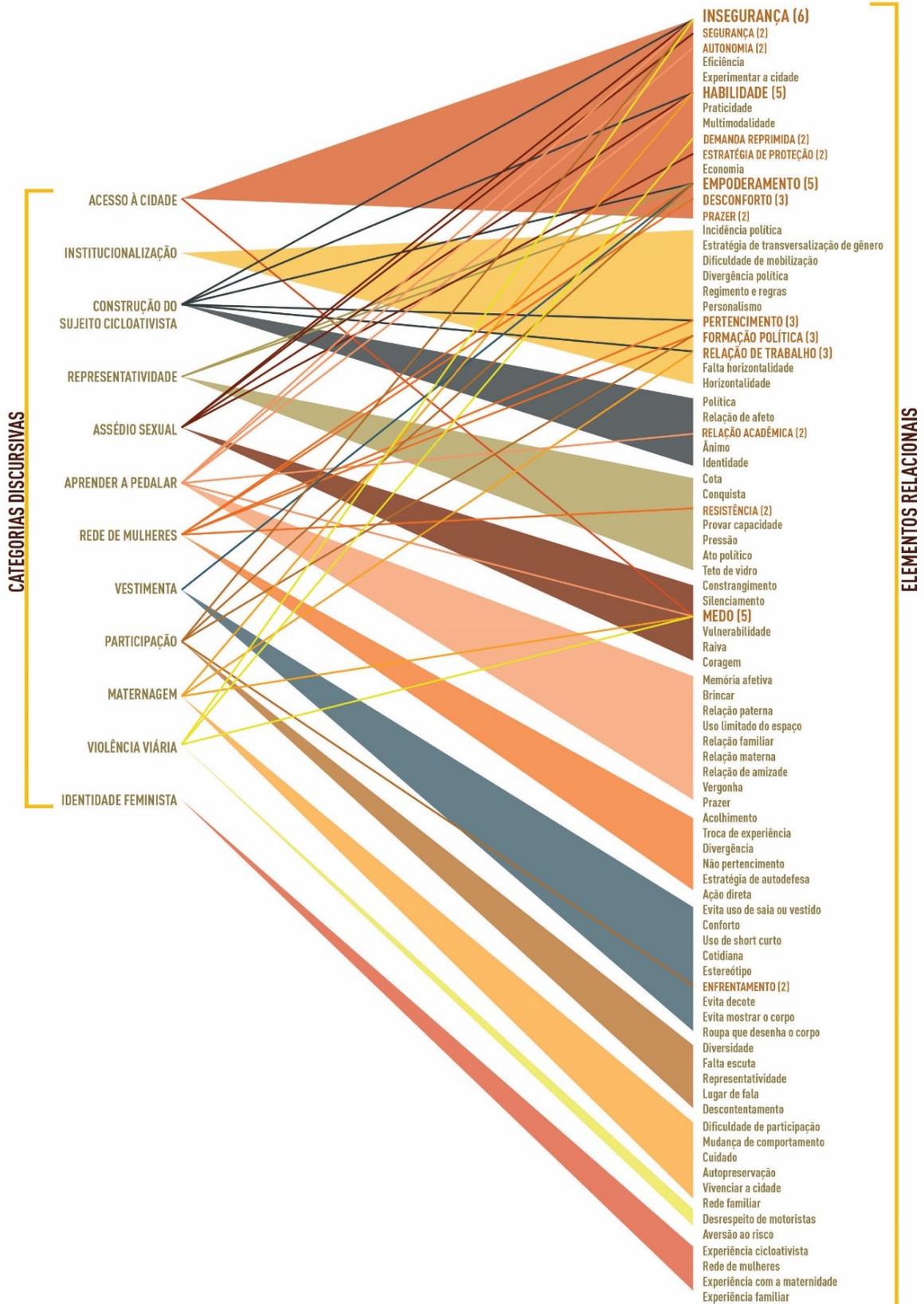
O formulário se constituiu dos seguintes campos: identificação pessoal, texto de enunciação, categoria discursiva e elemento relacional – palavras e termos semânticos retirados do próprio texto. No campo identificação pessoal, preenchemos os nomes das entrevistadas; no campo enunciação, foi inserida a evocação, ou seja, a parte do texto devidamente desmembrada do texto previamente codificado; a partir das evocações, selecionamos os elementos relacionais, ou seja, as palavras e/ou termos semânticos mais presentes na evocação; no campo categoria discursiva,

atribuímos um nome que atribuisse uma unidade de sentido às evocações, classificando cada uma delas de acordo com a noção temática. Por exemplo, como mostra a Figura 1, temos nove evocações, entre elas:

eu, como sou uma pessoa que, eu não gosto de dar entrevista, não gosto de sair com a cara no sol e tal, eu meio que sofro uma pressão acho que até involuntária dos meninos, de dizer assim “ah, é preciso que as mulheres tomem conta dos espaços, precisa que as mulheres comecem a falar aqui na Ameciclo, mas a única mulher que poderia fazer isso não quer [risos], não se sente à vontade). (Dados da pesquisa, 2018)

Nessa evocação encontramos os elementos “pressão, desconforto, cota” e a ela atribuímos a categoria discursiva “Representatividade”. Assim fizemos em todas as evocações, que ao todo somaram 628, agrupadas em 12 categorias discursivas. Cada categoria discursiva é composta por um conjunto de elementos, que são as palavras e termos semânticos com maior evidência nas falas das entrevistadas. Esses elementos compõem as “subcategorias”, as quais denominei de *elementos relacionais*, apresentados e analisados no capítulo 4. O gráfico 1 mostra as 12 categorias e os elementos relacionais que as compõem.

Gráfico 1 – Categorias discursivas x elementos relacionais



Fonte: Entrevistas, 2018.

As categorias, como mostra o gráfico 1, são: institucionalização, construção do sujeito cicloativista, representatividade, participação, identidade feminista, rede de mulheres, acesso à cidade, assédio sexual, violência viária, vestimenta, aprender a pedalar, maternagem.

Esse processo de categorização foi importante para a análise do discurso das cicloativistas, tendo sido possível identificar que existe um conjunto de categorias discursivas mais relacionado à atuação nos espaços das associações e outro conjunto que diz respeito à vivência no espaço público, porém ambos dialogam como experiências cicloativistas.

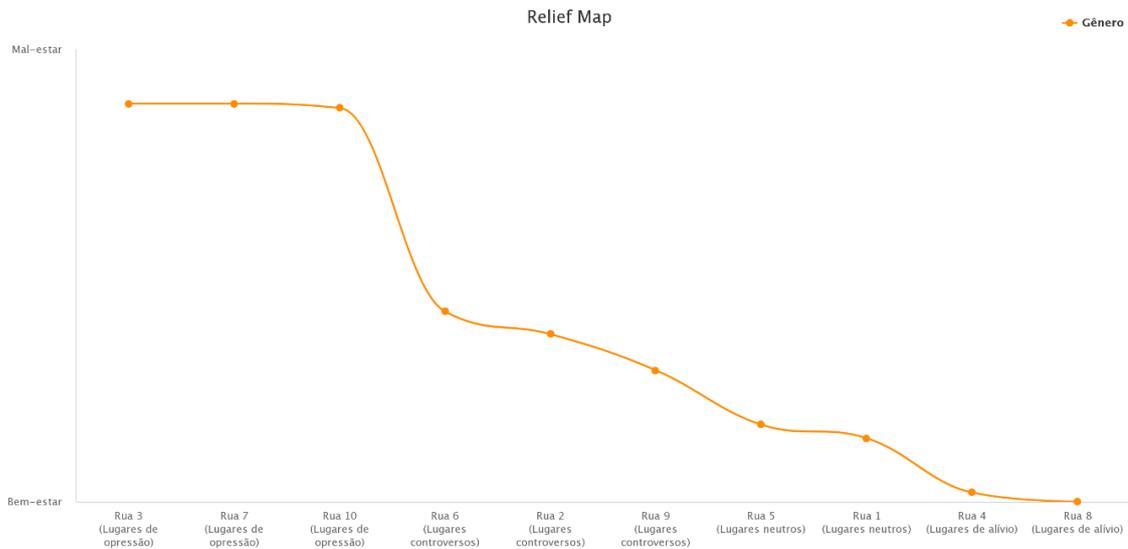
Relief Maps grupo 2

O segundo momento metodológico corresponde à descrição dos procedimentos para a construção dos *Relief Maps*. Desde sua formulação, os *Relief Maps* ganharam inúmeras possibilidades de aplicação e, com o desenvolvimento da plataforma digital⁴, é possível construir mapas com interesses e objetivos variados.

Seguimos a proposta de Rodó-de-Zátare de análise relacional entre lugares, estrutura de poder e experiência e criamos o nosso modelo de mapa contendo as seguintes dimensões: as ruas percorridas nos trajetos cotidianos das mulheres cicloativistas de São Paulo, como dimensão espacial; gênero como estrutura de poder, nossa dimensão social; emoções como experiências, nossa dimensão psicológica.

Levando em consideração os estudos realizados por Maria Rodó-de-Zátare (2014, 2015, 2016a, 2016b, 2018, 2019), construímos nosso modelo de mapa a fim de analisar e evidenciar (visualmente) as experiências de mobilidade das mulheres cicloativistas de São Paulo. A figura 4 é um exemplo fictício dos contornos que nossos mapas receberam.

⁴ Os *Relief Maps* foram desenvolvidos também para o espaço da web e podem ser construídos por meio da plataforma: <https://www.reliefmaps.cat/pt/info>. O mapa surgiu de uma demanda acadêmica, mas hoje é utilizado em outros âmbitos, inclusive por organizações sociais.

Figura 4 – Modelo fictício de *Relief Maps* das Cicloativistas

Fonte: Elaborada pela autora, 2020.

Percebe-se que, a figura apresentada, trata-se de uma imagem visual que pode mostrar dados empíricos, cuja fonte de informação são fornecidos pelos sujeitos pesquisados/entrevistados, mapeando assim as experiências vividas ao longo do espaço.

A construção dos formulários dos *Relief Maps* se deu por meio das seguintes fases:

1. encontro presencial para a realização da entrevista individual;
2. preparação do formulário na plataforma, sendo um para cada entrevistada, com inserção das ruas percorridas no trajeto cotidiano (as quais foram informadas durante a entrevista);
3. preenchimento do formulário para elaboração do mapa por cada uma das cicloativistas;
4. análise dos mapas.

Para que tenham sentido e valor analítico, os mapas devem estar acompanhados de uma narrativa que explique, com detalhes, as experiências vividas em cada lugar. A narrativa é adquirida por meio de entrevistas que consistem na primeira fase da construção dos *Relief Maps*.

O roteiro das entrevistas, conforme o anexo 2, seguiu as recomendações de Rodó-de-Zátare (2014). Para ela, a entrevista deve conter perguntas sobre os lugares que os sujeitos investigados usam, o que sentem em tais lugares, quais mudanças

entendem ser necessárias para se sentirem bem no uso e ocupação do espaço público. Durante a entrevista, também foi apresentada a plataforma a elas, a fim de que se familiarizassem com os procedimentos exigidos para a construção do *Relief Map*.

Na segunda fase, de posse dos trajetos realizados por elas, usamos a plataforma disponível na internet para criar o modelo do *Relief Map* de cada entrevistada. A montagem dos formulários é simples, bastando inserir no formulário de cada entrevistada a lista de ruas por elas percorridas, pois os demais campos (descrição, emoções e grau de bem/mal-estar) já compõem o padrão da ferramenta. Por fim, a pesquisadora recolhe o código de cada formulário e envia para a respectiva entrevistada efetuar o preenchimento.

A terceira fase é a elaboração do próprio mapa por cada entrevistada, o que é feito após cada uma delas entrar na plataforma com o código fornecido pela pesquisadora.

Figura 4 – Primeira etapa para a construção do *Relief Map*

UOC R&I | Universitat Oberta de Catalunya

Relief Maps

IDENTIDADES | Posições Identitárias

1
Posições identitárias

2
Lugares

Seleciona a opção com a que mais se identifica
Pode criar categorias novas se no se identifica com nenhuma das que se mostram.

Gênero

Selecciona

- Selecciona
- Mulher
- Homem
- Mulher cis
- Homem cis
- Mulher trans

Seguinte →

Fonte: Plataforma da web *Relief Map*.

A figura 5 corresponde à primeira etapa para preencher o “formulário” pelas cicloativistas. Nele, a entrevistada seleciona sua identidade de gênero, que conta com a seguinte lista prévia: *mulher, homem, mulher cis, homem cis, trans, transexual, transgênero, outros, não definida e não vou responder*.

A figura 6 corresponde à segunda etapa da elaboração. Nessa etapa as entrevistadas avançam rua por rua e, para cada uma delas, realizam os seguintes procedimentos: fazem um relato descritivo sobre a experiência vivida; selecionam as

emoções sentidas – conforme item 2 exposto na figura 6 –, entre a lista prévia; e, por meio de uma barra deslizante, estabelecem o grau de bem-estar ou mal-estar vivido.

Figura 5 – Segunda etapa para a elaboração do *Relief Map*

UOC R&I | Universitat Oberta de Catalunya

Relief Maps

EMOÇÕES SEGUNDO LUGAR E IDENTIDADE | Rua 1

1 2 3 4 5 6 7 8
Rua 1 Rua 2 Rua 3 Rua 4 Rua 5 Rua 6 Rua 7 Rua 8

Gênero

1. Como se sente em **Rua 1** em relação a sua **Gênero**?

Descreva como se sente

2. Selecciona as emoções que sente neste lugar por esta identidade

<input type="checkbox"/> Controle	<input type="checkbox"/> Humilhação	<input type="checkbox"/> Rejeição
<input type="checkbox"/> Questionamento	<input type="checkbox"/> Raiva	<input type="checkbox"/> Medo
<input type="checkbox"/> Angústia	<input type="checkbox"/> Stress	<input type="checkbox"/> Intimidação
<input type="checkbox"/> Preocupação	<input type="checkbox"/> Frustração	<input type="checkbox"/> Desproteção
<input type="checkbox"/> Discriminação	<input type="checkbox"/> Exclusão	<input type="checkbox"/> Indiferença
<input type="checkbox"/> Aceitação	<input type="checkbox"/> Apoio	<input type="checkbox"/> Reconhecimento
<input type="checkbox"/> Inclusão	<input type="checkbox"/> Orgulho	<input type="checkbox"/> Liberdade
<input type="checkbox"/> Satisfação	<input type="checkbox"/> Proteção	<input type="checkbox"/> Segurança
<input type="checkbox"/> Tranquilidade	<input type="checkbox"/> Paz	<input type="checkbox"/> Calma
<input type="checkbox"/> Alívio	<input type="checkbox"/> Alegria	

Qual é o grau de bem-estar/mal-estar que sente em **Rua 1** em relação à sua **Gênero**?

Mal-estar

Bem-estar

Anterior Seguinte

Fonte: Plataforma da web *Relief Map*.

O último passo, conforme figura 7, é a classificação de cada uma das ruas de acordo com as relações de poder sentidas – são elas: lugar de opressão, lugar de alívio, lugar controverso e lugar neutro. Os lugares considerados de opressão

geralmente correspondem às sensações de maior mal-estar e a emoções negativas, como medo, raiva ou frustração; os lugares considerados de alívio geralmente correspondem às sensações de maior bem-estar e a emoções positivas, como inclusão, satisfação ou tranquilidade – tudo isso em relação à identidade de gênero de cada uma. Os lugares controversos são aqueles que provocam alívio de alguma opressão por um lado, mas por outro provocam algum tipo de mal-estar. Já os lugares neutros são aqueles nos quais a identidade de gênero não está em “relevo”.

Figura 6 – Terceira etapa para a elaboração do *Relief Map*

UOC R&I
Universitat Oberta de Catalunya

Relief Maps

CLASIFICAÇÃO DOS LUGARES

O último passo é a classificação dos lugares em quatro tipos. Aqui deve refletir sobre como definiaria, de forma global, cada lugar

Tipos de lugares:

- **Lugares de opressão:** são lugares nos quais tem uma sensação de de mal-estar importante, seja por uma ou mais de uma identidade.
- **Lugares controversos:** são lugares os quais por uma questão (por exemplo a idade) se sente muito bem, porém, por outra (por exemplo o gênero) sente um mal-estar importante
- **Lugares neutros:** são lugares nos quais está bem, sem mal-estar.
- **Lugares de alívio:** são lugares de bem-estar nos quais se sente bem, lugares de refúgio, onde encontra alívio mal-estar que sofre em outros lugares.

1. Relaciona...

Rua 1

Rua 2

Seleciona

Lugares de opressão

Lugares controversos

Lugares neutros

Lugares de alívio

Rua 3

← Anterior

Seguinte →

Fonte: Plataforma da web *Relief Map*.

Depois de preenchido, o mapa é finalizado, conforme demonstrado na Figura 4. Os resultados dos preenchimentos, ou seja, os *Relief Maps* de cada entrevistada, juntamente com as narrativas constantes das entrevistas, são analisados no quinto Capítulo.

O processo metodológico tem suas implicações e sempre está passível de erros e acertos. Todo método tem limites e é preciso que o pesquisador tenha consciência deles. Entre tantas formas de se analisar a dinâmica social dos grupos em questão, escolhi esses métodos aqui descritos por considerá-los mais adequados para o universo abordado e mais condizentes com minha própria visão de mundo, além de ambas colocarem em protagonismo as experiências e saberes das mulheres interlocutoras desta pesquisa. Optamos por adotar mais de uma abordagem metodológica na investigação, pois entendemos que assim era a necessidade das entrevistadas, tornando a tese mais completa e as análises e resultados mais confiáveis.

2 CIDADE E MOBILIDADE SOB A PERSPECTIVA DE GÊNERO

A ideia de cidade está intimamente ligada ao espaço urbano (CORRÊA, 1995), ao espaço público (BORJA, 2014) e ao espaço político (VASCONCELOS, 2015). Mais recentemente, diante da epistemologia feminista, pode-se afirmar que também está associada ao corpo (GORZ, 1995). O último aspecto é o mais adequado para a análise desenvolvida nesta pesquisa. O corpo, sendo espaço, não está dado, é fluido e em constante construção com outros espaços. Assim, é por meio dele que experimentamos a cidade, e nesse processo refazemos a cidade e o próprio corpo. Para Gorz a cidade também pode ser entendida como :

(...) uma rede complexa e interativa que conecta, muitas vezes de uma forma não integrada e de fato, uma série de atividades, processos e relações sociais díspares, com uma série de imaginários e reais, projetos ou arquitetônicos reais, geográficos, relações cívicas e públicas. A cidade reúne fluxos econômicos e de informação, redes de poder, formas de deslocamento, gestão e organização política, relações sociais interpessoais, familiares e extrafamiliares e uma organização estética / econômica de espaço e lugar para criar um ambiente semipermanente, mas em constante mudança ambiente ou meio construído (1995, p. 244, tradução nossa⁵).

Essa disparidade a que se refere Gorz nos provoca uma reflexão a respeito do sujeito que interage com e nessa rede, entendemos, assim como Massey e Bernal (1998) que as experiências vividas nos lugares e espaços se estruturam sobre a base de gênero.

(...) os espaços e os lugares, assim como o sentido que temos deles – junto com outros fatores associados, como os nossos graus de mobilidade – se estruturam recorrentemente sobre a base do gênero. Mais além, se estruturam sobre a base do gênero em muitas maneiras diferentes, que variam de cultura a cultura e ao longo do tempo. E esta estruturação genérica do espaço e lugar simultaneamente

⁵ (...) a complex and interactive network which links together, often in an unintegrated and facto way, a number of disparate social activities, processes, and relations, with a number of imaginary and real, project or actual architectural, geographical, civic, and public relations. The city brings together economic and information flows, power networks, forms of displacement, management and political organization, interpersonal, familial, and extra-familial social relations, and an aesthetic/economic organization of space and place to create a semipermanent but ever-changing built environment or milieu.

reflete as maneiras como o gênero se constrói e entende em nossas sociedades, e tem efeito sobre ela (1998, p. 40, tradução nossa⁶)

E aqui compartilhamos a ideia de Butler (2015) que entende gênero como um “artifício flutuante” (p. 26), ou seja, está sempre aberto a intervenções e re-significações. Não é uma mera construção cultural, afinal o corpo não é um meio passivo sobre o qual se inscrevem significados culturais, pois a autora entende o corpo em si mesmo uma construção. Assim, considera o gênero como:

(...) uma complexidade cuja totalidade é permanentemente protelada, jamais plenamente exibida em qualquer conjuntura considerada. Uma coalização aberta, portanto, afirmaria identidades alternativamente instituídas e abandonadas, segundo as propostas em curso; tratar-se-á de uma assembleia de permita múltiplas convergências e divergências, sem obediência a um telos normativo e definidor (p. 42).

Tomar o gênero como uma variável estruturante das cidades e da mobilidade urbana é um desafio a ser superado, principalmente considerando as dicotomias do pensamento binário que contrapõe público e privado, casa e trabalho, trabalho produtivo e reprodutivo, corpo e mente, terminando por colocar as mulheres em uma condição de subordinação.

O campo teórico da geografia feminista contribui com o entendimento de que o espaço não é neutro nem fixo, de que não é apenas um cenário no qual ocorrem os fenômenos; ele é ao mesmo tempo produtor das relações socioespaciais e produzido por elas. Essa noção está baseada na compreensão de espaço relacional proposto por Massey.

O espaço é produto de interrelações. Constituem-se através de interações, desde o imenso global até o ínfimo da intimidade. (...) O espaço é a esfera da possibilidade da existência da multiplicidade; é a esfera em que coexistem distintas trajetórias, a que faz possível a existência de mais de uma voz. Sem espaço, não há multiplicidade; sem multiplicidade, não há espaço. Se o espaço é de fato produto de interrelações, então deve ser uma qualidade da existência da pluralidade. A multiplicidade e o espaço são co-constitutivos. Por último, e precisamente porque o espaço é produto das “relações”, relações que estão necessariamente implícitas nas práticas materiais que *devem realizar-se*, sempre

⁶ (...) los espacios y los lugares, así como el sentido que tenemos dellos – junto con otros factores asociados, como nuestros grados de movilidad – se estructuran recurrentemente sobre la base del género. Más aún, se estructuran sobre la base del género en miles de maneras diferentes, que varían de cultura a cultura y a lo largo del tiempo. Y esta estructuración genérica del espacio y lugar simultáneamente refleja las maneras como el género se contruye y entiende em nuestras sociedades, y tiene efectos sobre ellas.

está em processo de formação, em devenir, nunca acabado, nunca fechado. (2012, p. 157, tradução nossa⁷).

Podemos compreender, diante do espaço relacional de Massey e do corpo como espaço de Gorsz, que espaço e corpo são conceitos interligados, tanto o corpo afeta o espaço quanto o espaço afeta o corpo, assim, o corpo é também resultado das experiências espaciais e o espaço resultado das experiências corporais. Assumimos assim o espaço e o corpo como processos de possibilidades.

As desigualdades dos corpos se demonstram nas condições desiguais de acesso à cidade, que se evidenciam nos deslocamentos cotidianos de homens e mulheres. Aqui é necessário alertarmos que acesso à cidade não é sinônimo de mobilidade. O primeiro está mais atrelado ao espaço físico, refere-se às condições materiais reunidas numa fração de espaço, que pode ou não facilitar o deslocamento. Já a mobilidade não se resume aos deslocamentos cotidianos; ela é uma prática social que requer movimento, portanto tem uma experiência corporal.

Assim, a mobilidade urbana sofre impacto direto das relações de gênero. Para Susan Hanson (2010), ao mesmo tempo que a mobilidade forma o gênero, o gênero forma a mobilidade, ou seja, as diferenças de gênero criam e reforçam padrões de mobilidade, enquanto as condições de mobilidade permitem visibilizar as relações de poder ligadas às relações de gênero. Essa reflexão atravessa toda a pesquisa.

Tendo em vista gênero como parte medular da estrutura socioespacial, entendemos, como Soto Villagrán (2017), que a variável pode definir tanto práticas sociais – comportamentos e papéis esperados para pessoas – quanto práticas espaciais, como padrões de viagens e de deslocamentos diferenciados. Este capítulo tem o intuito de contribuir com uma revisão do campo teórico que trata das questões relacionadas à mobilidade urbana a partir das relações de gênero, tendo como base a perspectiva feminista.

⁷ El espacio es producto de interrelaciones. Se constituye a través de interacciones, desde lo inmenso de lo global hasta lo ínfimo de la intimidad. (...) El espacio es la esfera en la que coexisten distintas trayectorias, la que hace posible la existencia de más de una voz. Sin espacio, no hay multiplicidad; sin multiplicidad, no hay espacio. Si el espacio es en efecto producto de interrelaciones, entonces debe ser una cualidad de la existencia de la pluralidad. La multiplicidad y el espacio son co-constitutivos. Por último, y precisamente *porque* el espacio es producto de las “relaciones”, relaciones que están necesariamente implícitas en las prácticas materiales que *deben realizarse*, siempre está en proceso de formación, en devenir, nunca acabado, nunca cerrado.

2.1 TENSIONANDO A DICOTOMIA ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO

A discussão sobre espaço público é recente no campo geográfico. Paulo César da Costa Gomes (2018) faz uma importante análise sobre a temática em seu texto. O autor critica a noção que muitos geógrafos têm de espaço público, que se limita a uma denominação para todo e qualquer espaço urbano livre e aberto. Ao fazer a crítica, ele nos apresenta a filosofia política como uma das pioneiras na construção da noção de espaço público, sendo então um marco do debate. Mas lembra que:

A atenção da filosofia política se dirige para um domínio abstrato de relações e estruturas sociais e suas transformações. Entretanto, por óbvio, estas mudanças se constituíram também em um espaço físico, material. Uma esfera pública não poderia existir sem que, simultaneamente, um espaço concreto se conformasse, condição necessária para que essas relações abstratas existam e se realizem. (GOMES, 2018, p. 115)

Da mesma forma que espaço público não pode estar associado simplesmente às relações sociais, também não se resume às formas físicas – ruas, praças, parques – de um espaço aberto. O espaço público se dá na vivência, na convivência, na interação social desses espaços. É nesse sentido que a geografia parece exercer um papel fundamental.

A difícil tarefa de definir o espaço público está, segundo Gomes (2018), na falta de discussão sobre sua natureza. Ou seja, o que caracteriza um espaço de domínio público? Para o autor, o sentido de público está atrelado a três elementos centrais: o primeiro diz respeito à regulação, ou seja, um conjunto de disposições e regras que regem usos, comportamentos, funções, acessos etc. – a título de exemplo podemos citar o comportamento diante das regras de trânsito; o segundo elemento refere-se à heterogeneidade, trata-se de uma “co-presença espacial” sem perder de vista a diversidade; o terceiro elemento diz respeito ao “poder comunicacional”, ou seja, tornar públicas características próprias e independentes está associado ao exercício verbal, gestual, forma de vestir-se etc., “aquilo que produz significação social”. Por isso, ao contrário daquilo que intuitivamente se apresenta como definição, os espaços públicos são fortemente normatizados e discriminam usos, comportamentos, funções, acessos etc. (GOMES, 2018, p. 117)

Embora seu texto traga importantes contribuições para compreender o espaço público não é possível encontrar o tensionamento necessário para romper a ideia dicotômica entre o público e privado. Esse tensionamento pode ser encontrado na vasta produção do campo feminista. Dessa forma, aqui faremos algumas reflexões a esse respeito, ainda que seja um debate muito extenso, haja vista a influência que tem sobre a própria história do ocidente, vamos nos ater aos pontos que incidem diretamente sobre a relação entre mobilidade e gênero.

A ideia de dicotomia entre público e privado tem sido central no pensamento moderno. Para Susan Moller Okin (2008), alguns aspectos desse debate têm origem no pensamento grego clássico, com origem na própria etimologia da palavra grega *dichotomia*, que significa divisão de duas partes.

A ideia da *polis* foi construída como o espaço do fazer política, enquanto o *oikos* como a unidade familiar. Nessa divisão, os homens foram associados ao primeiro espaço e as mulheres ao segundo. Okin (2008) argumenta que isso se perpetuou ao ponto de o público – ou o político – poder ser discutido separadamente do privado ou pessoal.

Argumentando que o debate sobre a dicotomia público/privado tem se mostrado importante para as teorias feministas, Carole Pateman (1996) também traz uma importante contribuição. Para a autora, a separação das duas esferas – pública e privada – “foi constitutiva do liberalismo patriarcal já em suas origens e, desde meados do século XIX, a esposa economicamente dependente tem sido apresentada como o ideal para todas as classes respeitáveis da sociedade” (PATEMAN, 1996, p. 71).

Ainda de acordo com a autora, embora muitas mulheres tenham entrado no mundo público do trabalho remunerado para garantir a sobrevivência de suas famílias, “a presença delas serve para destacar a continuidade patriarcal que existe entre a divisão sexual do trabalho na família e a divisão sexual do trabalho no local de trabalho” (PATEMAN, 1996, p. 72).

Susana Maria Veleda da Silva (2013) traz uma importante contribuição para esse debate ao discutir o trabalho a partir da perspectiva das relações de gênero. Ao ampliar o conceito de trabalho, Veleda da Silva explica a relação família–trabalho por meio das relações de poder.

Ou seja, a participação das mulheres no mundo do trabalho remunerado expõe sua dupla ou tripla jornada de trabalho e a consequente dificuldade de ascender a postos de trabalho melhor remunerados, bem como expõe a necessidade de se considerar as tarefas domésticas como um trabalho (SILVA, 2013, p. 112)

Essa desigualdade, segundo a autora, é fruto da divisão social do trabalho que impõe papéis a mulheres e homens “que se expressam no espaço público e privado, no trabalho e na família”. A divisão social do trabalho tem raízes históricas, e definiu mulheres como pertencentes ao espaço doméstico e, portanto, não políticas, colocando-as em posição de submissão.

Como consequência conservaram-se, em nome de uma preservação da esfera privada, “as relações de autoridade que limitaram a autonomia das mulheres” (BIROLI, 2014, p. 32), muitas vezes comprometendo a integridade física delas, assim como de demais grupos sociais de minoria sexual⁸. Essas questões explicitam a necessidade de considerar e compreender como se dão as relações de poder na construção dos espaços público e privado.

A teoria feminista colaborou para a compreensão do caráter generificado do binômio público-privado e para a identificação e desqualificação do espaço privado em detrimento do público. Soma-se a isso, segundo Aboin (2012), a decomposição da própria distinção entre público e privado. Segundo a autora, a teoria feminista destrói “a categoria de privado como realidade ontologicamente anterior ao público, e cuja ascensão poderia gerar a desordem e uma cultura egocêntrica e narcísica”, e “a associação do feminino ao privado e do masculino ao público é vista como uma fonte de desigualdade e injustiça” (ABOIN, 2012, p. 107).

Para Pateman (1996, p. 75), as feministas estão desenvolvendo uma teoria de uma prática social “baseada na inter-relação da vida individual com a coletiva ou da vida pessoal com a política, em vez de sua separação e oposição”. Segundo a autora, para avançar nesse sentido e permitir que as mulheres participem plenamente da vida social, é urgente que os homens dividam de forma igual a criação das crianças e outros afazeres domésticos. O avanço “pressupõe algumas mudanças radicais na

⁸ Aqui entendemos como minorias sexuais os grupos sociais que, em razão de sua orientação sexual, identidade e gênero ou comportamento, não se identifica com as normas vigentes da cisheteropatriarcal.

esfera pública, na organização da produção, no que se entende por 'trabalho' e na prática da cidadania" (PATEMAN, 1996, p. 76).

Ademais, a dicotomia não é unívoca, ou seja, como binômio fundador, resulta numa imensa lista de distinções binárias quando associada ao gênero. O pensamento feminista se mostra como um importante campo teórico para compreender essa multiplicidade, como nos mostra McDowell (2000): fora x dentro, trabalho x casa, produção x consumo, independência x dependência, poder x falta de poder. À lista pode-se incluir outras tantas distinções, como: forte x frágil, coragem x medo, mente x corpo, pensamento x emoção.

Os inúmeros binarismos listados ressaltam que as relações de gênero não se limitam a meras dicotomias, mas são reflexos das relações de poder constituídas por desigualdades e hierarquização, com papéis socialmente definidos de forma bastante clara. Mostram-nos também que mulheres e homens estão situados na vida pública e privada de formas distintas. Suprimir os tratamentos binários é, portanto, uma forma de promover os mesmos direitos sobre o espaço público para as mulheres.

No entanto, o espaço público não é apenas um direito em si, mas também um espaço essencial para o exercício de outros direitos – sociais, culturais, econômicos e políticos. Para Jordi Borja (2014) não se nasce cidadão, torna-se um exercendo a cidadania. Em outras palavras, o exercício da cidadania se materializa na presença dos diversos indivíduos nas ruas, nas praças, nos parques. Quando isso não é possível plenamente para algum grupo – seja por falta de segurança, seja por ausência de infraestrutura – não há cidadania para essas pessoas.

Segundo McDowell (2000, p. 222, tradução nossa⁹), “há um conjunto de indivíduos e grupos sociais que ficam fora do aspecto mais amplo de acesso aos espaços públicos”. A autora coloca as mulheres – e outros grupos de minorias sociais – nesse conjunto em que, em um estado de invisibilidade e constrangimento, a ordem social vigente não lhes dá as mesmas condições de exercer a cidadania plenamente no espaço público.

Corpos que não estão dentro das normas heteronormativas tem sua vivência e experiências espaciais ainda mais restritas, tornam-se uma transgressão, quanto mais nítido e visual for o rompimento do padrão, maior a transgressão, como se vê no caso

⁹ “Hay todo un conjunto de individuos y de grupos sociales concretos que quedan fuera del espectro más amplio de acceso a los espacios públicos”.

das travestis, conforme Joseli Silva (2009). Segundo Marcio Ornat (2009, p. 197), baseado em Louro, “é no corpo que a heteronormatividade ou a transgressão à heteronormatividade ocorre, de modo que os corpos são marcados simbolicamente, materialmente e socialmente”.

Nesse sentido, a discussão sobre o corpo se mostra fundamental para se pensar a cidade. É preciso reconhecer que a dicotomia público/privado constituiu um corpo neutro e universal – que é branco e masculino.

No que tange ao espaço da cidade, Soto Villagrán (2014) afirma que a dicotomia público/privado reforçou os papéis e estereótipos do feminino e masculino: por um lado a reprodução, o sentimento, a intimidade, por outro a produção, a razão, o político. Essas oposições simbolizam o poder dos homens sobre as mulheres e ao mesmo tempo legitimam o uso do espaço por eles. Além disso, afetam, ainda segundo Soto Villagrán, diretamente o ordenamento urbano e a estrutura espacial. Como mostra McDowell (2000, p. 214, tradução nossa¹⁰):

As ruas, as praças e os espaços que ficam entre elas, as fachadas dos edifícios, o traçado interior das salas onde se realizam as operações comerciais refletem e fomentam a idealização de um empregado masculino. Em tais espaços, o corpo feminino se encontra “fora do lugar”.

Considerando as discussões apresentadas, percebe-se a perspectiva feminista tem um maior potencial para , pois parte da ideia de que não há espaço neutro e que os corpos situados no espaço são plurais e atravessados por estruturas sociais e relações de poder. Assim, este trabalho considera que o espaço público vai além do espaço físico: é o espaço que se constrói a partir da experiência corporal, espaço da vivência, marcado por histórias múltiplas e diferentes identidades. É o espaço da manifestação, mas também do ócio; de passagem, mas também de permanência, e em constante transformação. É evidente que cada sujeito sente o espaço, ou melhor, se sente pertencente a ele, de forma distinta; assim como também é diferente, para cada um, o exercício do direito ao uso do espaço. Exercer esse direito tornou-se um grande desafio, principalmente para os corpos generificados.

¹⁰ “Las calles, las plazas y los espacios que quedan entre ellas, las fachadas de los edificios y el trazado interior de las salas donde se realizan las operaciones comerciales reflejan y fomentan la idealización de un empleado de sexo masculino. En tales espacios, el cuerpo femenino se halla ‘fuera de lugar’”.

2.2 GÊNERO COMO VARIÁVEL DE REIVINDICAÇÃO DO DIREITO À CIDADE

O espaço como assumido aqui anteriormente não é neutro, ele tem cor, gênero, idade, religião etc., e para cada uma dessas identidades o acesso, o uso e apropriação de se dá uma maneira distinta. Portanto, o direito a usar o que a cidade oferece e a participar da criação ou recriação daquilo que lhe falta não é um direito universal.

O direito à cidade tem ocupado um lugar de destaque nas pesquisas das mais diversas áreas e passou a integrar também o repertório de movimentos sociais urbanos e discursos institucionais como do poder público. Porém, as discussões sobre o direito à cidade a partir da perspectiva de gênero ainda avançaram pouco.

Segundo Lefebvre (2001), o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou um retorno às cidades tradicionais, mas sim como o direito à liberdade, à socialização, à apropriação do espaço. Podemos considerar que o direito à cidade lefebvriano tem dois importantes aspectos: a apropriação do espaço urbano – expressando um direito de uso, de viver, de lazer, de ocupar a cidade; e a participação – expressando o direito de tomar as decisões relacionadas à produção do espaço urbano.

Já para Harvey (2008), com base em Lefebvre, reivindicar o direito à cidade equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas. Assim, o direito à cidade se configura como muito mais do que o acesso aos serviços e equipamentos urbanos – embora seja obrigação das gestões públicas proporcioná-los aos seus habitantes – e o tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoas que desejamos nos tornar. “É um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização” (HARVEY, 2014, p. 28).

Harvey associa o conceito de direito à cidade diretamente ao poder configurador sobre os processos de urbanização por meio de um maior controle democrático sobre a produção e o uso do excedente. Entretanto, reconhece que o Direito à Cidade como existe hoje “encontra-se muito mais estritamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica” (HARVEY, 2014, p. 63). Assim como Lefebvre, Harvey entende que o conceito tem relação direta com a dimensão de classe.

A geografia tem uma longa trajetória de diálogo com o direito à cidade. Recentemente, ao completar 50 anos, o conceito voltou a aparecer em revistas geográficas, como o *Dossiê Henri Lefebvre e a problemática urbana*, publicada na Geosp – Espaço e Tempo.

Justamente essa trajetória, os inúmeros estudos e as reflexões a respeito do conceito de direito à cidade é que o compreendem como um importante marco teórico, que foi possível analisar, a partir das críticas feministas, sobre a ausência do debate das relações de gênero (FENSTER, 2010; PÉREZ-SANZ, 2013; RODÓ-DE-ZATARÉ, 2016, 2018).

Para Fenster (2010) o direito à cidade lefebvriano não dá a devida atenção às relações de poder patriarcal. A autora reivindica a revisão dos conceitos de cidadania e pertença. Sendo o pertencimento um processo inerente ao uso e à apropriação do espaço público, essa condição só é possível a partir das práticas cotidianas. No entanto, as mulheres nem sempre encontram condições para realizá-las, principalmente devido a opressões patriarcais que “se expressam nos sentimentos de medo, segurança e nas exclusões dos espaços públicos em função do gênero, de acordo com as normas culturais e religiosas” (FENSTER, 2010, p. 71). É nesse sentido que a autora reivindica uma revisão do conceito de cidadania universal.

Guiadas pelos questionamentos sobre a subordinação das mulheres, em Pérez-Sanz (2013) existem seis categorias analíticas fundamentais para pensar o direito à cidade: visibilidade das mulheres; inter-relação entre espaço e relações de gênero; diversidade; superação da dicotomia público/privado; incorporação das experiências e percepções das mulheres; revalorização da atividade reprodutiva.

Com sua pesquisa sobre acesso ao espaço público, Rodó-de-Zataré aponta três aspectos fundamentais que, segundo ela, costumam ficar de fora do direito à cidade:

a) a consideração dos lugares como parte essencial das cidades e as relações de poder nos espaços privados como obstáculo para o acesso ao espaço público, b) o corpo como lugar e o direito ao próprio corpo como fundamento do Direito à Cidade, c) as emoções como indicadores de desigualdade e o direito a “estar bem” como direito de acesso à cidade. (RODÓ-DE-ZATARÉ, 2018, p. 49, tradução nossa¹¹)

¹¹ “a) la consideración de los hogares como parte esencial de las ciudades y las relaciones de poder em los espacios privados como obstáculos para al espacio público, b) el cuerpo como lugar y ele derecho al próprio

Aqui o corpo aparece como um importante espaço para o direito à cidade; a falta do direito ao próprio corpo é explícita para alguns grupos sociais, entre eles as mulheres, mostrando assim uma clara limitação do direito à cidade para elas. Outra pesquisa desenvolvida por Rodó-de-Zataré (2016) identificou, a partir das experiências de mulheres jovens lésbicas no espaço público, quatro dimensões que limitam o direito à cidade desse grupo: (1) violência heterossexista direta; (2) a dimensão afetiva da discriminação; (3) o espaço privado como fonte de discriminações; e (4) as múltiplas identidades como limites de acesso.

Uma das limitações do direito à cidade para as mulheres, assim como para outros grupos sociais que não cumprem o padrão heteronormativo, se dá pelo medo. Esse tema será tratado na seção seguinte e no último capítulo. Por ora reconheçamos o medo como um inibidor do acesso à cidade.

Dessa forma, tomando como base as considerações teóricas das autoras, a ideia de colocar os sujeitos, antes invisibilizados, em evidência, parece ser um ponto chave. Além disso, para elas é preciso reconhecer as diferenças e garantir a cidadania aos grupos sociais historicamente oprimidos. Por isso a noção de cidadania universal precisa ser reformulada. Enquanto definições tradicionais interpretam a cidadania “nos aspectos legais e jurisdicionais do conceito referindo-se principalmente à igualdade, comunidade e homogeneidade como componentes de seu significado”, uma nova forma de pensar incorpora o sentido de pertença, particularmente sobre a base de gênero (FENSTER, 2010, p. 65).

O sentido de pertença pontuado pela autora se dá pelo uso cotidiano do espaço urbano, mas para a cidadania moderna o sujeito que acessa o espaço é um sujeito universal. A crítica à universalidade ocupa um espaço comum entre as teorias feministas, afinal “essa universalidade invisibilizou as mulheres e todos os demais setores excluídos do modelo hegemônico (masculino, homem e trabalhador)” (VALENTE, 2000, p. 11, tradução nossa¹²).

Buckingham (2010) reforça a ideia de que a chave para compreender o direito à cidade está em aceitarmos que as pessoas não são neutras, e sim construídas

cuerpo como fundamento del Derecho a la Ciudad y c) las emociones como indicadores de desigualdade y el derecho a ‘estar bien’ como derecho de acceso a lacuidad”.

¹² “Esta universalidad ha invisibilizado a las mujeres y a todos los demás sectores excluidos del modelo hegemónico (masculino, blanco y trabajador)”

socialmente por meio de categorias de gênero. A autora defende também que o espaço seja analisado considerando-se as diferenças e desigualdades. Para tanto, a autora propõe maior atenção a alguns critérios gerais de modo a articular o conceito de direito à cidade à perspectiva de gênero: segurança em ambientes urbanos; infraestrutura e transporte público; proximidade entre moradias, serviços e emprego; rompimento com a dicotomia de esferas públicas e privadas; participação de mulheres (e grupos minoritários) na tomada de decisões, governança e planejamento. Embora Buckingham reconheça diferenças das necessidades entre as mulheres – variando de acordo com suas identidades, classe, raça, idade, religião, entre outras –, defende que os elementos comuns mencionados acima sejam incorporados globalmente em todos os debates acerca do direito à cidade.

Para Soto Villagrán, é indispensável trazer o “contrapúblico”¹³ feminista para a discussão, ao trazer assuntos que antes eram de cunho privado para a esfera pública – como a violência doméstica, por exemplo –, a fim de que seja possível tomar o pessoal como político. Ainda segundo a autora, desse modo “a política, que até agora havia sido concebida por meio de abstrações teóricas, se reconfigura para incluir a textura da vida cotidiana, com o que se evidencia a inextricável conexão entre ambos domínios” (VILLAGRÁN, 2007, p. 34, tradução nossa¹⁴).

As experiências cotidianas de mulheres passam a ter o “status” de conhecimento espacial, pois por meio da prática cotidiana as mulheres exercem o papel de apropriação do espaço. A reivindicação do direito à cidade está inserida na própria experiência, ou seja, na medida em que as mulheres formulam estratégias de uso do espaço público, elas se apropriam dele.

A crítica feminista ao direito à cidade tem buscado evidenciar as desigualdades de gênero constituídas no espaço urbano. Com isso, busca-se construir uma narrativa que confirma as experiências cotidianas das mulheres como prática espacial, sendo necessário desconstruir o discurso hegemônico e dar lugar à diversidade e à subjetividade das espacialidades dos corpos femininos. Dessa forma, estudar as

¹³ A noção de contrapúblico apresentada por Soto Villagrán (2007) está baseada em Fraser (1993, p. 40), que propõe chamar de “contrapúblico subalternos para assim poder apontar que são terrenos discursivos paralelos onde os membros dos grupos sociais subordinados inventam e fazem circular contra discursos, que, ao mesmo tempo, lhes permitem formular interpretações de oposição acerca de suas identidades, interesses e necessidades”.

¹⁴ “la política, que hasta ahora había sido concebida por medio de abstracciones teóricas, se reconfiguraba para incluir la textura de la vida cotidiana, con lo que en definitiva se evidencia la inextricable conexión entre ambos dominios”.

práticas espaciais torna-se “fundamental para analisar as apropriações que constituem a morfologia social, pois subvertem a ordem imposta pelos interesses econômicos e políticos que determinam o desenvolvimento da cidade” (PERRONE, 2018, p. 39, tradução nossa¹⁵).

Nos últimos anos, o debate acerca do uso dos espaços públicos não se restringiu à academia. O direito à cidade passou a fazer parte também das pautas da gestão pública. Para María Gabriela Navas Perrone (2018), a noção de direito à cidade foi subvertida no campo da gestão pública por meio da implementação de políticas públicas e instrumentos urbanísticos que reafirmam e reproduzem padrões de desigualdade e de privilégios, muito alinhados à lógica neoliberal de cidades.

Não casualmente, o direito à cidade penetrou particularmente o discurso de políticos, técnicos e gestores urbanos na hora de promover reformas urbanísticas que assumem a defesa de processos participativos de cidadania, de sustentabilidade ambiental, de acessibilidade universal, de inclusão social, de igualdade de gênero e outros valores ligados à democratização da cidade. (PERRONE, 2018, p. 27, tradução nossa¹⁶)

A autora argumenta que a retórica do direito à cidade foi amplamente incorporada pelas gestões públicas, mas dentro da mesma lógica capitalista, ou seja, a noção de direito à cidade foi instrumentalizada por um discurso institucional sem, no entanto, cumprir com seu conceito original.

A cidade é um espaço em constante disputa, configurada e reconfigurada pela ação dos diversos grupos sociais, que conferem a ela novos significados. Tendo isso em vista, os movimentos sociais se mostram imprescindíveis, particularmente quando suas pautas se orientam pelo caráter emancipatório do direito à cidade. Por meio deles, é possível criar condições para romper com o modelo de desenvolvimento urbano orientado pelo lucro.

A luta pelo direito à cidade segue sendo um tema vigente entre os movimentos sociais. Nos últimos anos, tendo em vista a precarização da vida urbana, intensificou-

¹⁵ “fundamental para analizar las apropiaciones que constituyen la morfología social, pues subvierten el orden impuesto por los intereses económicos y políticos que determinan el desarrollo de la ciudad”.

¹⁶ “No casualmente, el derecho a la ciudad há calado particularmente el discurso de políticos, técnicos y gestores urbanos a la hora de promover reformas urbanísticas que abanderan la defensa de procesos participativos de la ciudadanía, la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad universal, la inclusión social, la igualdad de género y otros valores ligados a la democratización de la ciudad”.

se. Conforme Pérez-Sanz (2013), são várias as conquistas dos movimentos sociais baseados na luta pelo direito à cidade, desde a realização dos Fóruns Mundiais até a redação da *Carta pelo Direito à Cidade* ou a apropriação de movimentos de moradia.

Portanto, é preciso reconhecer que as diversas experiências dos movimentos sociais exerceram um papel importante ao debate mais amplo sobre o direito à cidade, em grande medida dialogando com a perspectiva feminista. Assim, como mostra Diana Helene (2019, p. 952):

Nos últimos anos, vêm crescendo a importância do papel das mulheres e a visibilidade da luta feminista nos movimentos sociais organizados existentes. Surgem grupos, comitês e rodas de conversa dentro de movimentos tradicionais, como o movimento sem-terra e sem-teto, realizando ações específicas e destinadas ao público feminino. A inserção da luta feminista nos movimentos sociais tradicionais – anteriormente uma questão considerada não prioritária para a luta anticapitalista, ou mesmo chamada de uma questão “identitária” e “não estrutural” (da mesma forma que eram acusadas as lutas do movimento negro e/ou queer) – aponta para o crescimento de novas formas de engajamento, debate e atuação militante; demonstrando também como, recentemente, os movimentos sociais estão reconhecendo e encampando diferentes lutas, numa mesma perspectiva, e costurando embates contra as diversas opressões que se estruturam no espaço urbano.

A mobilização social das mulheres tem se mostrado uma força transformadora para novos direitos coletivos, assim como a adoção do gênero como variável para os mais distintos âmbitos da vida social, inclusive na construção de políticas públicas que garantam direitos às mulheres, contribuiu para uma compreensão mais ampla sobre o direito à cidade.

Outro exemplo de mobilização em torno do exercício de cidadania promovido pela sociedade civil está em Márcio Ornat, Joseli Silva e Alides Baptista Chimin Junior (2015). Ao buscarem compreender a relação entre espaço e cidadania LGBT no sul do Brasil, os autores trazem uma série de reflexões importantes para este trabalho. Entendem a cidadania para além de um conjunto de reivindicações orientadas pelo Estado, mas como uma gama de práticas espaciais. Entre essas práticas pode estar a influência na construção de políticas públicas. Nesse caso os autores apresentam o Programa Brasil Sem Homofobia e o Plano Nacional de Promoção da Cidadania e Direitos Humanos de LGBT, como consequência da agenda LGBT. Aliados às práticas

espaciais, os autores trazem à tona um importante conceito, comum quando tratamos de cidadania, direito à cidade e movimento social – empoderamento.

Tal conceito também é observado no trabalho de Helene (2019), para quem o empoderamento das mulheres no movimento de moradia se mostra por meio da autonomia econômica e segurança que elas constroem nas ocupações, assim como num processo de construção de sujeito político, que se dá pela conquista de espaço público/político a partir de sua participação no movimento.

Embora seja um conceito que ainda gere ambivalências e contradições, segundo Magdalena León (2010), o entendemos, conforme Joice Berth (2018, p. 22), como “instrumento de emancipação política e social”, composto por processos individuais e coletivos.

Nesse sentido, o movimento cicloativista corrobora essa conjuntura. A perspectiva feminista no movimento contribuiu para a tomada de consciência e confiança – processo coletivo e individual de empoderamento – das mulheres que ampliou o acesso à cidade, como poderá ser visto no quarto capítulo.

Essa análise se confirma diante da afirmação de Soto Villagrán (2016, p. 45, tradução nossa¹⁷):

podemos afirmar que a relação entre mobilidade e gênero permite visibilizar o exercício democrático da cidadania desde uma perspectiva que estabelece que a mobilidade pode se entender como um direito humano que expressa autonomia e empoderamento para as mulheres.

Sendo a mobilidade urbana uma das dimensões do direito à cidade e tendo em vista as inúmeras opressões de gênero, fruto de uma estrutura patriarcal que limita tal direito às mulheres, a intersecção desse debate – mobilidade e relações de gênero – se mostra fundamental para efetivar o direito à cidade.

O debate exposto mostra que o direito à cidade está associado diretamente às vivências cotidianas, práticas espaciais, experiências corporais. Para mulheres e grupos excluídos do estereótipo do sujeito neutro, são processos que possibilitam a apropriação do espaço, assim como sua transformação. As estratégias de cada mulher (ou sujeito excluído) para a conquista do espaço dependem não apenas de

¹⁷ “podemos afirmar que la relación entre movilidad y género permite visibilizar el ejercicio democrático de la ciudadanía desde una perspectiva que establece que la movilidad puede entenderse como un derecho humano que expresa autonomía y empoderamiento para las mujeres”.

suas subjetividades, mas também de uma série de recursos disponíveis – ou não – para elas.

Assim, este trabalho parte da perspectiva de que as estratégias cotidianas ligadas à mobilidade urbana são fundamentais para o acesso pleno à cidade, e que elas têm o potencial de se inter-relacionar com outras dimensões do direito à cidade. Ainda, ao compreender que a mobilidade é um direito humano, sua relação com gênero tem o potencial de iluminar as questões que permeiam o exercício democrático da cidadania.

2.3 O LUGAR DO GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana está entre os principais problemas que hoje as pessoas que vivem nas cidades enfrentam, por isso o tema passou a ter lugar de destaque entre as ações do poder público. Entretanto, a política pública que vem sendo produzida nesse campo continua focada no trabalho produtivo, ou seja, no escoamento “daquilo” que faz a produção girar – mercadorias e trabalhadores, tratados como sujeitos neutros. Assim, a riqueza da vida urbana cotidiana e a diversidade de pessoas que habitam e se movem nas cidades se perpetuam no segundo plano, fora das prioridades dos gestores. Ademais, a mobilidade não é homogênea, nem os sujeitos que se movem são universais ou neutros, portanto, deve-se considerar, assim, as mais variadas formas, motivos, desejos de se deslocar pela cidade.

É um tema consolidado nas pesquisas das mais distintas áreas, e no campo geográfico se mostra uma área em crescimento (LÉVY, 2001; GUASCHE; MELO, 2012; GUTIÉRREZ, 2012; CRESSWELL, 2006, 2010; CASTILLO, 2017; BRUM, 2017; QUEIRÓS, 2019). Mas, afinal, o que entendemos por mobilidade urbana?

Mobilidade urbana não se refere simplesmente aos meios de transporte, apesar de as questões sobre transporte terem predominado até muito recentemente tanto na academia quanto nas esferas da gestão pública. Apesar do deslocamento conceitual recente de transporte para mobilidade, as questões sobre transporte ainda são centrais nas políticas públicas.

Mobilidade urbana está relacionada ao conjunto de deslocamentos das pessoas e dos bens realizados nas cidades por diferentes modos, seja individual ou

coletivo, seja motorizado ou ativo – bicicleta e a pé, privado ou público –, mas não se limita a isso. De fato, quando falamos sobre mobilidade urbana, estamos falando também de nossos deslocamentos cotidianos. Assim, o sujeito de análise são as pessoas, mas não os objetos usados para que as pessoas se desloquem. Em outras palavras, os meios de transporte não são os sujeitos do processo, mas sim instrumentos que podem auxiliar (ou não) os deslocamentos.

Mais recentemente, alguns autores e autoras, principalmente aqueles e aquelas que a pensam a partir da perspectiva feminista, vêm trazendo debates mais complexos sobre a temática. Um ponto convergente entre diversos estudos mais recentes é a compreensão de que mobilidade urbana e gênero se afetam mutuamente, e que o debate sobre as duas questões seria inseparável. O “sucesso” da mobilidade de cada indivíduo depende também de seu contexto social – econômico, locacional, cultural, de gênero, étnico, entre outros. Essa noção de mobilidade coloca em evidência sujeitos muitas vezes invisibilizados, como mulheres, crianças, idosos, minorias sexuais e tantos outros grupos sociais. Mobilidade urbana então é uma forma de estar e agir no espaço e uma forma de experienciar a cidade.

Para Andrea Gutiérrez (2012), as condições materiais (infraestrutura, serviços, modos de transporte) e imateriais (valores, intenções, desejos etc.) são um norte para o desenvolvimento conceitual e metodológico. A mobilidade se materializa em viagens, que são resultado de um processo, mas há elementos que compõem a mobilidade anteriores ao processo em si: necessidade, desejo, condições e capacidades, e, finalmente, satisfação. Assim, para Gutiérrez, mobilidade urbana é uma prática social de deslocamento pelo território que conjuga desejos e necessidades, e as capacidades de satisfazê-los.

A partir dos anos 2000 os aspectos sociais começaram a ocupar mais espaço no debate em torno da mobilidade, considerada por Jacques Levy (2000) como uma “relação social”, portanto relacionada à forma como vivemos e mudamos de lugar, à forma como nos sentimos pertencentes a ele. Essa ideia dialoga com Jean Lucas Brum (2017), que entende a mobilidade como uma complexa teia de lugares, itinerários e movimentos revestidos de significados e valores construídos por experiências.

O vínculo entre mobilidade e experiência cotidiana exige considerar as diferenças de acesso à cidade, portanto é necessário fazer essa análise a partir do

debate de gênero. Não por acaso a mobilidade urbana se constituiu como uma das primeiras linhas de investigação (SÁNCHEZ; GONZÁLES, 2013). Inúmeros estudos na Espanha (MIRALLES, 1998; MIRALLES; MARTINEZ, 2012; DÍAZ; JIMÉNEZ, 2007; MOYA; PALOMARES, 2012) e na América Latina (GUTIÉRREZ; REYES, 2016; ELVIR, 2017; LÓPEZ; CAPRON, 2018; VILLAGRÁN, 2012; 2017) demonstram a sobreposição de gênero nos estudos sobre mobilidade.

Nos estudos de Miralles (1998), encontramos uma análise sobre o uso de “transporte mais ecológico” por mulheres – termo usado pela autora para se referir ao transporte público e ao caminhar. A autora ressalta, entretanto, que para promover tal uso o ideal é que as cidades sejam mais compactas e multifuncionais. Na mesma linha, Miralles e Martinez (2012) analisam a mobilidade cotidiana de mulheres da região da Catalunha e argumentam que seus deslocamentos estão em consonância com um novo paradigma da mobilidade: sustentabilidade. Já Díaz e Jimenez (2007), por meio de um estudo de caso na cidade de Alcalá de Henares, identificam que, apesar de as mulheres realizarem deslocamentos mais próximos, elas gastam mais tempo. As autoras atribuem esse fato tanto à baixa eficiência dos meios de transporte que elas utilizam quanto às inúmeras atividades cotidianas realizadas por elas. Rodríguez Moya e Garcia Palomares (2012) contribuem para a discussão ressaltando a necessidade de considerar o planejamento territorial no sistema de transporte, particularmente quando se trata da mobilidade de mulheres.

No contexto latino-americano encontramos alguns estudos práticos para discutir a relação entre mobilidade e gênero. Andrea Inés Gutiérrez e Malena Lucía Reyes debatem a mobilidade de mulheres de uma região conurbada de Buenos Aires. Maria Amanda Martinez Elvir (2017) descreve três distintas experiências de mulheres de classes populares no transporte público em três metrópoles de países diferentes – Recife, no Brasil; Manágua, na Nicarágua; e Guadalajara, no México.

Embora tenham contextos urbanos diferentes, as duas pesquisas demonstraram que as mulheres são responsáveis por todas as viagens relativas ao trabalho reprodutivo, usam o transporte público ou a caminhada para os deslocamentos. A diferença está no tempo gasto para a realização das atividades. Na pesquisa de Gutiérrez e Reyes, os deslocamentos são realizados intrabairro ou entre bairros vizinhos. Já em Martinez Elvir, as mulheres gastam em torno de três a quatro

horas nos deslocamentos e nenhuma viagem foi identificada para atividades relacionadas a estudos ou lazer.

Guénola Capron e Ruth López (2018) realizaram um estudo de caso em diferentes comunidades do Estado do México sobre o uso dos automóveis por mulheres no âmbito familiar. A pesquisa identificou que a prioridade do uso compartilhado do automóvel é dos que efetuam viagens pendulares, a prioridade das mulheres só ocorre quando o lugar de trabalho fora de casa combina com as tarefas domésticas e quando os homens têm acesso a um bom transporte público.

Uma das principais convergências dos inúmeros estudos que discutem a relação entre mobilidade urbana e gênero é a diferença entre a mobilidade de mulheres e homens. As diferenças incluem motivos, demandas, necessidades e desejos, além de não usarem os mesmos modos de transporte. Ao corpo feminino são imputadas regras muito mais rígidas que condicionam sua mobilidade, diretamente relacionadas à ordem patriarcal. Às mulheres é definida a responsabilidade dos cuidados com filhos e idosos, das compras e organização da casa – que geram tarefas diárias de idas e vindas ao supermercado, de limpeza da casa, de preparar as refeições e lavar a roupa, entre outras. Trata-se de tarefas cotidianas típicas do âmbito doméstico e que continuam sendo invisibilizadas e naturalizadas, apesar do amplo debate crítico que já vem sendo realizado.

Percebe-se que a invisibilidade do trabalho doméstico provoca desigualdades espaciais, conforme já foi levantado anteriormente neste capítulo, pois coloca as mulheres em condições de duplas – às vezes triplas – jornadas de trabalho, com deslocamentos mais encadeados. Além de todo o trabalho não remunerado, historicamente relacionado ao espaço privado, grande parte das mulheres também realiza trabalho remunerado. Cerca de 40% dos domicílios no Brasil, segundo Pinheiro e Medeiros (2016), têm a mulher como principal responsável pela renda familiar. O aumento da participação laboral das mulheres, entretanto, não garante a redistribuição das tarefas domiciliares – seja por serem chefes de famílias monoparentais, seja pela divisão sexual do trabalho que define como delas a responsabilidade do trabalho reprodutivo –, provocando um ciclo de sobrecarga sobre elas.

Margarida de Queirós (2019) argumenta que a combinação de trabalho doméstico, de cuidados e trabalho remunerado resulta em um conjunto de viagens

mais complexas do que o tradicional padrão pendular casa–trabalho. O último é um deslocamento monofuncional, tipicamente masculino, na maioria das vezes com distâncias médias e longas. Já os deslocamentos femininos são multifuncionais, em geral de curtas a médias distâncias. Como o planejamento de transportes assume que os benefícios são para todos, essa tem sido uma das áreas menos sensíveis às necessidades das mulheres em seu desenho (VILLAGRÁN, 2016, p. 45).

As inúmeras atribuições das mulheres podem limitar as possibilidades de escolha ou mesmo de oportunidade de trabalho e, conseqüentemente, aumentar a probabilidade de realizar trabalhos com pior remuneração. Essa situação pode agravar a feminização da pobreza, conceito que correlaciona pobreza e desigualdade de gênero.

De acordo com Aguilar (2012), tal conceito se originou nos Estados Unidos no final dos anos 1970 e foi incorporado na IV Conferência das Nações Unidas sobre a Mulher, realizada em 1995 na cidade de Beijing, ainda que a incorporação conceitual não tenha tido impacto prático sobre o problema. Com o intuito de romper com explicações reducionistas e simplistas sobre os múltiplos processos que constroem, historicamente, as desigualdades de gênero que atravessam a vida de mulheres, a autora chama a atenção também para a necessidade de cuidado ao estabelecer uma relação direta entre a feminização da pobreza e famílias chefiadas por mulheres. Ainda que a segunda questão favoreça o desenvolvimento da primeira, é preciso considerar outros elementos relacionados às condições de vida das famílias para compreender tal fenômeno.

Rezende e Santos (2008) avançam no debate sobre a feminização da pobreza ao diversificarem as análises cruzando o fenômeno com a questão racial. As autoras demonstram que a pobreza também é negra, adotando como exemplo a média salarial de mulheres negras, que, comparativamente à de mulheres não negras, é menor.

Alguns estudos mostram que mulheres se deslocam mais frequentemente a pé e de transporte público do que homens. Em contrapartida, o transporte individual é mais frequentemente usado por eles, mas as mulheres são maioria na posição de passageira de transporte individual motorizado. Essa realidade é frequente em diversos lugares do mundo, como mostram, por exemplo, Miralles Guasche e Martínez Melo (2012) sobre a região da Cataluña, Olmo Sánchez e Maeso González (2013)

sobre Andaluzia, López e Carpron (2018) sobre o vale do México e Dmuchowsky e Velazquez (2019) sobre a Argentina.

No Brasil, o padrão não é diferente. O uso do transporte público é mais frequente para mulheres do que para homens (28% contra 19%), segundo o relatório da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2015). Elas também são maioria no pedestrianismo e usam menos o automóvel. Segundo a série histórica da pesquisa de origem e destino do metrô de São Paulo – iniciada em 1987 e atualizada a cada 10 anos – as mulheres também são maioria nos deslocamentos a pé e com transporte público (LEMOS; HARKOT; SANTORO, 2017).

Soma-se a isso o fato de que o uso do automóvel também cresce com a renda. Assim, quando o poder público privilegia investimento em transporte privado em detrimento dos demais, está dando prioridade de acesso à cidade particularmente a homens de mais alta renda. Aqui cabe ainda uma reflexão sobre o simbolismo da posse de um automóvel. Baudrillard (1968, p. 74) argumenta que é “uma espécie de diploma de cidadania”. É a única mercadoria da esfera privada que necessita do espaço público para ser utilizado. Não à toa essa é uma mercadoria que está sob o poder dos homens. No próximo capítulo faremos um breve debate sobre a relação entre carros e masculinidades.

É consenso entre os estudos analisados que há predomínio da mobilidade a pé e por transporte público entre as mulheres, da mobilidade individual motorizada entre os homens. É importante ressaltar que, embora a mobilidade ativa corresponda à mobilidade a pé e por bicicleta, quando os modos são tratados de forma separada, verifica-se que mulheres são maioria a pé, mas minoria em bicicleta.

As mulheres também se deslocam menos para o lazer ou ócio, pois são elas as principais responsáveis pelo trabalho de cuidados, portanto há menos tempo livre. Pesquisa desenvolvida por Ana Luiza Neves de Holanda Barbosa (2018) mostra que as mulheres, ao longo do período de 2001 e 2015, têm menos tempo dedicado ao lazer, e esse tempo é ainda menor entre as mulheres com filhos.

Outro aspecto da mobilidade das mulheres que tem sido alvo de pesquisas é a violência de gênero – assédio e abuso sexual –, tanto nos deslocamentos a pé como nos de transporte coletivo. O tema é bastante emergente, haja vista que a construção social do medo da violência exerce uma forte influência sobre a mobilidade feminina. O temor orienta a experiência urbana das mulheres.

Apesar de serem comuns os relatos de assédio e abusos sexuais em transporte público, Balbontín e Arredondo (2015) argumentam que a violência de gênero nesses espaços ainda é pouco visibilizada na agenda pública da América Latina. Em pesquisa desenvolvida em quatro áreas metropolitanas latino-americanas – Santiago, Cidade do México, Bogotá e Lima –, os autores identificaram que a maioria das vítimas de violência de gênero são mulheres jovens e adolescentes, estudantes ou trabalhadoras, de estrato social médio a baixo, e que usam o transporte diariamente. Os autores debatem também que não são casos isolados. Apesar da dificuldade para obter informações, a pesquisa mostrou que nove em cada dez mulheres sofreu algum tipo de abuso ou assédio sexual.

A fim de evitar ou minimizar esse tipo de violência, inúmeras estratégias têm sido buscadas, por exemplo vagões exclusivos para mulheres em trens e metrô – medida adotada em várias cidades do mundo, incluindo a Cidade do México. O programa “Viajemos Seguras”, instalado na Cidade do México, conta com um sistema de vigilância e zonas exclusivas no metrô. Seu principal objetivo é oferecer segurança às mulheres em viagens cotidianas. Embora o programa tenha bons resultados, principalmente devido à percepção de maior segurança entre as usuárias, Villagrán (2017) afirma que há duas controvérsias: a primeira é que reforça a ideia de mulheres como vítimas, a segunda é que a medida apenas será efetiva se for articulada com outros níveis de intervenções, como mudanças no desenho urbano e o melhoramento de todo o sistema de transporte.

As questões controversas são as que pautam grupos feministas contrários à implantação do “vagão rosa”, como é chamado no Brasil. O Rio de Janeiro, por meio da lei estadual 4.733/06, foi a primeira cidade brasileira a separar um vagão exclusivamente para mulheres nos horários de pico matutino e vespertino (ALBUQUERQUE, 2018). Em sua pesquisa, Albuquerque confirmou que, apesar de ser uma medida insuficiente para resolver a violência de gênero, o “vagão rosa” se mostra necessário, pois além de seu caráter protetivo e paliativo, mostrou potencial de trazer ao debate público as questões de violência sexual contra as mulheres no transporte público.

A partir de uma pesquisa realizada em São Paulo, Santoro, Harkot e Lemos (2017) mostram uma correlação entre o tipo de assédio e o local em que ele é realizado. Quando as mulheres estavam na rua, a violência era realizada à distância

(assovios e provocações), enquanto dentro do transporte (no ônibus ou no trem/metrô) as mulheres relatavam violência mais próxima aos seus corpos, como toques indesejados. É bastante problemático que mesmo sob os olhares de tantas pessoas – particularmente no caso de horário de pico – os corpos femininos sejam “espremidos” pela violência de gênero.

O medo de sofrer algum tipo de violência é construído também no imaginário social. Mesmo entre as mulheres que nunca sofreram algum tipo de agressão o medo se faz presente. É o que Díe (2013) chama de “cultura do medo”, que segundo a autora é uma “reação direta a atos de agressão efetivamente praticados”, que é “socialmente construída a partir de um imaginário simbólico” (DÍE, 2013, p. 58). Os meios de comunicação desempenham um importante papel na construção do imaginário e, portanto, da cultura do medo. Ainda de acordo com a autora, o sentimento de segurança não se pode medir com estatísticas. O medo é uma insegurança psicológica e subjetiva, derivada de referências perdidas e da dificuldade de convivência intercultural, o que se soma aos episódios reais de criminalidade.

Diversos fatores presentes no espaço podem provar o medo ou a sensação de insegurança. O medo não é uma emoção exclusiva das mulheres, mas se mostra muito mais restritivo para elas no que tange à mobilidade e ao uso e ocupação das cidades. Sendo o medo uma construção social, objetiva e subjetiva, tem relevância sobre a dimensão espacial, mas, segundo Soto Villagrán (2012, p. 147, tradução nossa¹⁸), “a espacialidade do medo não significa uma simples localização e descrição dos lugares associados ao temor feminino, mas sim uma análise de complexos processos que se entrecruzam na configuração de uma paisagem da exclusão”. Em seu texto, a autora discute como o medo de circular pelo espaço público se mostra um tipo de violência, ainda que sutil, tão profunda que cria um ambiente ameaçador e limitador da liberdade das mulheres. A violência sexual é uma realidade muito mais presente nos “espaços privados”, cometido na maioria das vezes por pessoas próximas. O medo da violência no espaço público, entretanto, faz com que mulheres deixem de percorrer determinados lugares, ruas, ou deixem de circular pela cidade à noite. Ao restringir de maneira tão firme a liberdade feminina de usar a cidade e, assim,

¹⁸ “la espacialidad del miedo no significa una simple localización y descripción de los lugares asociados al temor femenino, sino más bien un análisis de complejos procesos que se entrecruzan en la configuración de un paisaje de la exclusión”.

dificultar o acesso delas a bens e serviços, podemos considerar essa uma violência contra os direitos humanos das mulheres.

Apesar de o medo estar associado ao imaginário simbólico (DÍE, 2013), o desenho urbano também contribui para ampliá-lo. Becos e esquinas escuros são lugares que produzem grande temor nas mulheres; pontes e passagens isoladas são evitadas, mesmo que encurtem caminhos. A violência de gênero também é muito presente no transporte público e vem crescendo nos últimos anos. Tanto em horários de pouco movimento como em horários de pico, elas se veem expostas aos assédios e abusos.

Embora as experiências das mulheres sejam bastante heterogêneas e dependam de diversas questões, como suas identidades sociais – idade, orientação sexual, condição econômica, etnia, entre tantas outras –, o medo é um sentimento compartilhado por todas. Por ser parte de um imaginário simbólico, ele preexiste independentemente das ações de violência (DÍE, 2013). Dammert (2007) e Falú (2009) avançam sobre o tema debatendo que, embora os homens sejam as vítimas mais frequentes de violência nas ruas, a percepção do temor frente à violência é maior para as mulheres.

A literatura sobre mobilidade urbana feminista também está atenta às experiências e estratégias vividas por mulheres ao usar o espaço público. Afinal, a experiência da cidade não se reduz apenas à materialidade; emoções, sentimentos, sonhos, medos e desejos dos sujeitos compõem também as experiências espaciais (VILLAGRÁN, 2011). Conhecer e considerar essa outra perspectiva é uma forma de possibilitar a construção de espaços mais inclusivos e menos sexistas.

Os encontros que ocorrem nos mais diversos espaços públicos – bairro, ruas, mercado, entre outros – efetivamente desviam a condição de transitoriedade da rua, pois, para a autora:

quando paramos e praticamos, apreendemos a trajetória planejada, o fortuito de um encontro pode alterar o previsível, já que a forma de andar, a detenção e a familiaridade com que ocorrem, tem a característica de apropriação de fragmentos espaciais, através de micro rituais como a prática (VILLAGRÁN, 2013, p. 7, tradução nossa¹⁹).

¹⁹ “cuando nos paramos y platicamos, detenemos la trayectoria planeada, lo fortuito de un encuentro puede alterar lo predecible, ya que la forma de andar, la detención, y la familiaridade con que ocurren,

Os caminhos percorridos nos cotidianos, os encontros, as paradas nas esquinas, as trocas de calçada conformam um complexo de espaços vividos. Dessa forma, alojam-se na memória espacial, que para Soto Villagrán (2013) é a possibilidade que se tem para conservar um território.

Como em qualquer prática espacial, o corpo está em evidência. Segundo Ortiz (2012), “o corpo é o que somos, através dele experimentamos nossas emoções e nos conectamos com o mundo. Os corpos ocupam espaços e, às vezes, são espaços em si mesmos” (ORTIZ, 2012, p. 117, tradução nossa²⁰). Não à toa a corporalidade e a sexualidade têm sido cada vez mais focos de pesquisas no debate da geografia de gênero e feminista. Diferentemente da geografia anglófona, que desde a década de 1980 desenvolve reflexões sobre esse campo de saber, a geografia espanhola e latino-americana levou bastante tempo para se debruçar sobre o corpo como uma importante categoria de análise. De acordo com Jirón e Singh (2017), o novo olhar não somente ilumina as experiências contemporâneas da mobilidade como possibilita uma melhor compreensão sobre o tema.

Ortiz (2012) e Silva, Ornat e Chimin Junior (2013) trazem os principais aportes teóricos e metodológicos da geografia sobre o corpo. Para os últimos, embora a geografia feminista ocupe hoje um importante lugar na discussão, historicamente “a tradição de negar o corpo nas análises de geógrafas feministas esteve fundamentada na ideia da supremacia da cultura na construção dos papéis de gênero”, enquanto “o corpo era entendido até então como algo estático, biológico e essencializado” (SILVA, ORNAT E CHIMIN JUNIOR, 2013, p. 89). Os autores afirmam ainda que:

O corpo foi um elemento de difícil interpretação na teoria feminista porque as diferenças físicas e materiais dos corpos de mulheres e homens pareciam constituir um fato evidente e natural. A ideia de separar sexo de gênero, sendo o primeiro concebido como um atributo do corpo e, portanto, imutável, e o segundo, uma construção cultural e, assim, cambiante, gerou várias polêmicas a respeito do corpo, notadamente a sua relação com o sexo e o gênero na sociedade ocidental (p. 91).

tienen la característica de apropiación de fragmentos espaciales, a través de microrituales como la plática”.

²⁰ “El cuerpo es lo que somos, a través de él experimentamos nuestras emociones y nos conectamos con el mundo. Los cuerpos ocupan espacios y, a la vez, son espacios en sí mismos”

Apesar de a produção científica ainda ser baixa sobre o tema, vêm crescendo de forma bastante significativa os trabalhos produzidos no campo de gênero e sexualidades na geografia brasileira. Ademais, um fator importante é que a produção não se orienta por hegemonias conceituais e tem Silva²¹ como uma precursora na discussão sobre o corpo na geografia em território nacional. Embora seja difícil uma única definição dentro do campo geográfico,

o corpo jamais pode ser compreendido fora de um determinado espaço e tempo, ele é móvel, fluido, ativo e sua materialidade está em eterna negociação com a exterioridade e, nesse sentido, o corpo é sempre posicionado socialmente e geograficamente (SILVA; ORNAT, 2016, p. 62)

No que tange à mobilidade urbana, o corpo é uma categoria de análise fundamental, pois é um espaço em si e é a partir dele que se constitui o movimento. Ainda, Hissa e Nogueira (2013, p. 67) argumentam que “o corpo que não se move na cidade, não se abre, vê seu sensível reduzido”. Isso se aplica aos corpos que se movem com automóveis, pois ele “impede a fluidez [do corpo] e convoca, sob a promessa da velocidade, a suspensão do movimento”. A velocidade para vivenciarmos a cidade de forma sensível deve ser aquela da escala do corpo, pois é por meio dele que experimentamos o espaço. Dessa forma, interessa-nos o corpo que se movimenta, que se movimenta lento, que se movimenta na fissura do planejado, interessa-nos o corpo que resiste ao modelo heteronormativo de velocidade. O debate sobre o corpo retornará ao longo dos capítulos 4 e 5, quando analisarmos as experiências das mulheres cicloativistas.

2.4 DA INCLUSÃO POLÍTICA AO PLANEJAMENTO NÃO SEXISTA

O planejamento urbano tem sido colocado em uma suposta posição de neutralidade e universalidade. Durante muito tempo não se considerou as relações de

²¹ A professora doutora Joseli Silva publicou o primeiro artigo científico no Brasil com o tema corpo, em 2008 na Revista Geo UERJ, tendo como título *A cidade dos corpos transgressores da heteronormatividade*.

gênero, não levou em conta, assim como outras diferenças, as desiguais práticas de uso do espaço entre homens e mulheres. O sujeito neutro e universal do planejamento urbano está baseado na figura masculina. Desse modo, não são consideradas as subjetividades individuais e as diferenças dos mais variados grupos sociais que se deslocam no espaço, vivenciam, usam e se apropriam da cidade.

Ermínia Maricato em seu texto *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias* faz uma importante reflexão sobre o modelo de planejamento urbano que historicamente esteve comprometido com os “princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa”, além de ser uma ordem que se aplica a uma parcela da sociedade reafirmando e produzindo desigualdades e privilégios (2000, p. 122).

O planejamento modernista no Brasil e na América Latina apoiaram-se na crença, segundo Maricato, do discurso universal. A esse discurso aliava-se a ideia tecnicista dos prognósticos e elaboração de cenários para as cidades, como se o espaço fosse algo fixo que se pode manipular. No campo geográfico podemos apontar Souza (2006) como um autor que se debruça na elaboração de uma crítica ao modelo de planejamento conservador e na construção do que ele chama de planejamento crítico.

É evidente que o desenho urbano, fruto do modelo de planejamento supostamente universal, tem influência direta sobre a vida cotidiana das pessoas – seja pelo traçado de seus caminhos (ruas, avenidas, calçadas, esquinas etc.), seja pela iluminação, pela presença ou ausência de infraestrutura. Soma-se a isso a divisão dicotômica das cidades entre espaços de viver e espaços de trabalho – também debatido anteriormente –, ou seja, uma cidade que estabelece representações espaciais do feminino e do masculino.

E, embora, Maricato e Souza, tenham uma grande contribuição na construção de um pensamento crítico a respeito desse modelo de planejamento urbano, baseados na perspectiva da participação e na perspectiva autonomista, respectivamente, entendemos que a perspectiva feminista de planejamento trará elementos fundamentais para o debate que propomos.

Pois, segundo, Ortiz Guitart (2007, p. 15, tradução nossa²²) esse modelo tem cosntruido cidades “ignorando as experiências e as necessidades específicas das mulheres, já que até hoje a prática de planejamento, seu ensino e sua profissionalização foram majoritariamente dominadas por coletivos masculinos”. Ou seja, produzido uma cidade sexista. Ainda que se reconheça que homens e mulheres habitam a cidade de forma diferente, segundo Villagrán (2018) o olhar sobre o gênero tem sido lenta e tardia sobre os estudos urbanos, principalmente na América Latina.

A perspectiva de gênero no planejamento deve estar atrelada desde a experiência do vivido, portanto, a escala do corpo se mostra a mais adequada para pensar e planejar a cidade. Aqui a ideia de adotar o corpo como espaço por meio da escala é possível, segundo Silva (2016, p. 513), “na medida em que se adota a postura de que as escalas não existem em um sentido ontológico, mas são construídas socialmente, configurando-se assim em um elemento epistemológico”.

O corpo, portanto, é a primeira escala, nele está contido outros espaços, é o lugar onde outras escalas se encontram, como a casa, a rua, o bairro, a cidade, porque nele, no corpo, está contida as experiências vividas nesses espaços. Assim, é a partir dessas experiências que devemos pensar e planejar a cidade.

O planejamento urbano conservador incidiu diretamente sobre a vida das mulheres, planejar sobre os caminhos e lugares que elas percorrem – em grande medidas lugares que estão separados por áreas comerciais e residenciais, acentuando a divisão do trabalho entre os sexos – historicamente são trabalhos fundamentalmente realizados por homens. A exemplo do que mostra dados do IBGE (2017), somente 662 municípios brasileiros – cerca de 12% – têm gestoras do sexo feminino, com a menor taxa (8%) na região sul do país. A pesquisa de Informações Básicas Municipais, Munic 2017 (IBGE, 2017), também demonstrou que em secretarias de maior relevância, como de habitação e transporte, as gestões também estão predominantemente sob reponsabilidades de homens. Dos 3890 municípios com algum tipo de secretaria de política de habitação, 56,7% apresentam gestão masculina. Em órgãos de gestão da política de transporte a representatividade feminina é mais crítica: dos 4.152 municípios com algum tipo de secretaria dessa natureza, os homens ocupam 90,9%.

²² “ignorando las experiencias y las necesidades específicas de las mujeres, ya que hasta hoy la práctica de la planificación, su enseñanza y su profesionalización han ido mayoritariamente dominadas por el colectivo masculino”.

Contrariando a lógica dos órgãos de planejamento, as múltiplas experiências e as vivências cotidianas de mulheres vêm sendo incorporadas, cada vez mais para fundamentar uma nova abordagem no processo de construção de cidades não sexistas, entre as pesquisas de arquitetas e geógrafas feministas, tendo em vista que:

as cidades se constroem com planos, ruas, parques, mas também com múltiplas e diversas formas de viver nela. Nesse sentido o ordenamento urbano se vê cada vez, e com maior força, inundado pelas vivências heterogêneas, itinerários, imagens, práticas enquanto as pessoas vão estabelecendo vínculos com os espaços urbanos através de processos históricos, simbólicos, afetivos, perceptivos (VILLAGRÁN, 2011, p. 9, tradução nossa²³).

Essas vivências heterogêneas produzem novas espacialidades, e conhecer as estratégias de diferentes grupos sociais no processo de apropriação do espaço é uma forma de colocar em evidência tais experiências.

Além disso, a introdução de gênero no campo dos estudos urbanos tem tentado incidir sobre as políticas públicas, por meio da formulação de uma série de “manuais” com recomendações para elaboração de um planejamento urbano a partir de uma perspectiva de gênero²⁴. Tais manuais têm como principal objetivo fornecer base teórica e prática para que os municípios criem critérios e tenham condições de realizar um planejamento urbano mais inclusivo. É comum entre eles a preocupação com a questão da segurança das mulheres e de outros grupos sociais excluídos do modelo

²³ “las ciudades se construyen con planos, calles, casas, parques, pero también com múltiples y diversas formas de vivir en ella. En este sentido el ordenamiento urbano se ve cada vez, y con mayor fuerza, desbordado por las heterogéneas vivencias, itinerarios, imágenes, prácticas, em cuanto las personas van estableciendo vinculaciones con los espacios urbanos a través de procesos históricos, simbólicos, afectivos, perceptivos”.

²⁴ O Instituto Andaluz de la Mujer produziu um material de apoio, voltado para os gestores públicos, que visa apresentar um arcabouço de conhecimento e instrumentos capazes de integrar a perspectiva de gênero às políticas públicas urbanas (MADARIAGA, 2004). O Instituto de la mujer de la Región de Murcia elaborou um documento com uma série de propostas e critérios de gênero para a elaboração do planejamento urbano (ROMÁN; VELÁZQUEZ, 2008). O *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere*, elaborada por Paricio et al. (2019), estabelece diferentes metodologias para o planejamento urbano e é direcionado para equipes técnicas que participam do planejamento da cidade de Barcelona. *Urbanisme i gènere una visió necessària per a tothom* é um livro, organizado pelo Institut d'edicions de la diputació de Barcelona (2006), que reúne a compilação de todas as palestras e oficinas realizadas na jornada sobre urbanismo e gênero em 2005 na cidade de Barcelona. *Ciudades par convivir: sin violència hacia las mujeres* é um documento elaborado por Falú e Segovia (2007) fruto de um programa institucional executado pelo Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (Unifem), com apoio da Agência Espanhola de Cooperación Internacional (AECI) em várias cidades da América do Sul.

urbanístico universal, incorporando o entendimento de que a percepção de segurança está associada ao processo de apropriação do espaço.

Os manuais também convergem no entendimento de que é necessário planejar cidades mais compactas. A escala local, por exemplo, a dos bairros, é mais usada por mulheres, portanto pensar cidades que tenham uma diversidade de funções, ou seja, bairros que misturem residências, serviços, fábricas etc., é uma forma de constituir cidades mais justas.

Os bairros são os espaços da cotidianidade, ou seja, o entorno específico em que as pessoas vivem. Um urbanismo com perspectiva de gênero está muito mais interessado em estudar/pensar sobre as pessoas e não sobre os espaços que elas ocupam, como se esses espaços fossem neutros e acabados. De acordo com Soto Villagrán (2007), o bairro é potencializador de iniciativas urbanísticas organizadas por mulheres, por meio de oficinas ou entidades institucionais. Isso não quer dizer que para pensar a partir da escala local não se possa considerar os espaços metropolitanos, pois a mudança não está apenas na escala, mas sim, e principalmente, nas estratégias metodológicas. Na perspectiva de gênero, adota-se uma metodologia que seja capaz de acolher a diversidade de experiências e necessidades das pessoas, e pensa o espaço urbano a partir das diferenças e não nas desigualdades. Afinal,

a perspectiva de gênero aplicada à cidade significa muito mais que considerar as mulheres e reconhecer sua existência: implica detectar e analisar as diferenças (não biológicas, sim sociais e culturais) entre homens e mulheres, assim como as relações de poder entre os gêneros. [...] É preciso esclarecer, no entanto, que a perspectiva de gênero não representa uma visão apocalíptica da cidade, nem sustenta uma concepção “vitimista” das mulheres na vida urbana, mas sim um olhar que por si mesmo se origina nas lutas e nos direitos das mulheres, aponta as injustas situações existentes, questiona que a cidade seja pensada e organizada na medida do homem e pretende mudanças que permitam uma boa vida para as mulheres, em uma cidade e sociedade mais justa e equitativa (MASSOLO, 2007, p. 138-139, tradução nossa²⁵)

²⁵ “La perspectiva de género aplicada a la ciudad significa mucho más que tomar en cuenta a las mujeres y reconocer su existencia: implica detectar y analizar las diferencias (no biológicas, sino sociales y culturales) entre hombres y mujeres, así como las relaciones de poder entre los géneros. Es una forma distinta de mirar y pensar los procesos sociales, las necesidades. (...) Hay que aclarar, si embargo, que la perspectiva de género no representa una visión apocalíptica de la ciudad ni sostiene una concepción ‘victimista’ de las mujeres en la vida urbana, pero sí es una mirada que por su mismo

Massolo (2007) reconhece algumas experiências, em governos locais, como positivas, como a rede conformada por 20 municípios do cinturão industrial da Comunidade Autônoma de Madri. A experiência teve como objetivo erradicar a violência contra mulheres por meio de um plano de igualdade. Outro exemplo é a RED URB-A1 12, do município de Goicochea, na Costa Rica, cujo objetivo é fomentar e/ou fortalecer as políticas locais para combater a violência de gênero. Ou ainda o Plano de Igualdade de Oportunidades e Direitos para a Cidade de Montevidéu. No entanto, Massolo admite que, tanto para a construção quanto para a efetivação dos planos, é preciso vontade política. Nesse sentido, mais uma vez o papel dos movimentos sociais se mostra necessário, principalmente diante das realidades latino-americanas.

Além das experiências institucionais, é preciso reconhecer as inúmeras experiências cotidianas de mulheres. As subjetividades das experiências adquirem potencialidades como construtores de realidades socioespaciais. As experiências estão muito mais associadas à dimensão fluida da espacialidade. O que queremos dizer com isso? Que mais uma vez o corpo mostra-se uma escala de análise em potencial. O espaço vivido pelo corpo é ao mesmo tempo transformado e transformador. A corporalidade manifesta novos desenhos urbanos, pois, na medida em que se apropria do espaço, constrói conhecimento espacial que, por sua vez, é corporizado, passando a ser uma experiência orientadora, fundamental para o processo de planejamento urbano.

origen en las luchas y los derechos de las mujeres, señala las injustas situaciones existentes, cuestiona que la ciudad sea pensada y organizada a la medida del hombre y pretende cambios que permitan una buena vida de las mujeres, en una ciudad y sociedad más justa y equitativa”

3 UMA “OUTRA” MOBILIDADE É POSSÍVEL?

No capítulo anterior vimos que os padrões de viagens femininas são diferentes dos padrões masculinos. Além disso, o modo como se deslocam também difere: elas usam mais o transporte público e o caminhar, eles usam mais o carro. Um exemplo de relação sexista no que se refere ao uso do automóvel no âmbito familiar é exposto por Ruth Pérez Lopez e Guénola Capron (2019). Na pesquisa realizada pelas autoras sobre mobilidade urbana a partir da dinâmica familiar na região metropolitana da Cidade do México, foi possível identificar que em famílias com crianças de até 16 anos o automóvel é muito mais usado por homens. Estes por sua vez utilizam o carro predominantemente para deslocar-se ao trabalho, no entanto, quando o uso é realizado mais pelas mulheres, os motivos são variados, sendo 28,7% para levar os filhos à escola, contra 5,9% quando o carro da família está sob poder deles.

O que podemos perceber, e o que autores Susan Hanson (2010) e Tim Cresswell e Tanu Priya Uteng (2008) nos dizem, é que o gênero constitui a mobilidade e é constituído pela mobilidade de muitas maneiras.

Não à toa o planejamento urbano é, em grande medida, feito por homens e tem como protagonista das cidades os automóveis. O desenho urbano é preparado para receber os carros e, conseqüentemente, os homens – brancos. Pontes, viadutos, túneis são lugares apropriados para eles e, ao mesmo tempo, lugares de opressão para elas – as mulheres e as bicicletas.

Mesmo parados, os carros têm prioridade, vagas demarcadas em vias públicas, grandes áreas públicas e privadas transformadas em estacionamentos, edifícios inteiros construídos para guardar tal patrimônio. É possível encontrar prédios residenciais com mais vagas de garagem do que dormitórios.

E, embora o debate sobre a mobilidade urbana já tenha percorrido um longo caminho, nas mais diferentes áreas do conhecimento, seja nas engenharias, na área da saúde, na arquitetura, no planejamento e mesmo na geografia, em grande medida as discussões ainda estão calcadas em soluções tecnológicas que buscam sanar os inúmeros problemas relacionados aos deslocamentos cotidianos. No entanto, a questão do uso do automóvel ultrapassa as soluções técnicas, está associada também ao campo do imaginário social, que imprime ao automóvel a ideia de status social, liberdade, velocidade, conforto, segurança.

Em sua tese, Jaime Tadeu Oliva (2004) afirma que a “blindagem ideológica” que o automóvel sofre está, além das soluções técnicas e do imaginário social, fundada na ideia de que, por ser um bem privado, ele não deva ser alvo de políticas públicas, pelo menos não as políticas que restrinjam o uso dessa mercadoria tão valiosa, afinal ela exerce um papel fundante no processo de industrialização e na própria história de planejamento do país. Para Maricato (2008, p. 8), “a rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe, envolvendo inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista”.

A nosso ver, por trás dessa “blindagem ideológica” há um elemento chave, associado à ordem patriarcal. O automóvel, no entrelace entre ordem patriarcal e ordem urbana, é um objeto valioso para marcar o poder masculino sobre a cidade. Ao priorizar os automóveis, as cidades privilegiam os homens, afinal eles são maioria no volante. Ademais, ao relegar outros meios de transporte, as cidades também preterem as mulheres e outros grupos sociais

Esse modelo também está ligado a um forte processo de urbanização dispersa que fragmenta e divide bairros, que amplia as distâncias e o número de viagens, conseqüentemente o tempo de deslocamento das pessoas, e, assim, decreta, parafraseando Jane Jacobs, a própria morte da rua. A rua como lugar de encontro, de manifestação, de realização, de festa passa a ser então, com o automóvel, apenas um lugar de passagem – mas nem sempre passagem segura, principalmente para as mulheres. Como vimos anteriormente, o medo e a insegurança são fatores que impossibilitam o uso do espaço público por elas.

Embora a mobilidade ocupe um lugar fundamental para a vida urbana, ela não se dá de forma universal, pois existem práticas e formas diferentes de experimentar a cidade; portanto, é necessário pensá-la a partir dessas experiências cotidianas. O cotidiano e a vivência individual, então, se apresentam como enfoques que evidenciam aspectos da vida urbana não considerados pelos planejadores. Essa forma de pensar a mobilidade levanta novas perguntas e exige uma inovação metodológica. Ou seja, constitui um novo paradigma, como discutiremos na segunda seção deste capítulo

Pode-se dizer que mudanças atreladas à mobilidade estão presentes desde a década de 1970, com a crise do petróleo, na qual o modelo automotor dependente de

combustível fóssil passou a ser questionado. Mesmo assim, as perguntas estavam presas a uma ideia tecnicista, tanto que propostas de solução como carros elétricos ou catalisadores capazes de emitir menos poluentes eram (e continuam sendo) comuns nos debates.

Hoje é possível identificar uma série de pesquisas que apresentam o transporte público e os modos ativos (não motorizados) como soluções para a atual crise da mobilidade, mas isso não parece ser suficiente para Jirón e Imilán (2019). Os autores afirmam que o novo paradigma considera a mobilidade não como um objeto em si mesmo, mas como enfoque para observar fenômenos sociais. Assim, para a nova mobilidade “as práticas da vida cotidiana tornam-se um contínuo, realizadas tanto na fixação quanto no movimento, obscurecendo assim as diferenças entre produção e reprodução, ou público e privado, entre outras dualidades atravessadas pelos habitantes cotidianamente” (JIRÓN; IMILÁN, 2019, p. 22, tradução nossa²⁶).

Embora concordemos com Jirón e Imilán a respeito do novo paradigma de mobilidade, a geografia brasileira ainda precisa percorrer um longo caminho nesse debate, sendo parte desse processo a investigação sobre as mobilidades ativas, bem como os problemas relacionados ao modelo automotor. Este capítulo se divide em três partes: a primeira faz uma reflexão sobre os limites do atual modelo de mobilidade, diretamente relacionado ao automóvel; a segunda parte apresenta a bicicleta como outra possibilidade de mobilidade e discute as mudanças de paradigmas que acompanham esse veículo; e a terceira parte discute o papel do cicloativismo nesse processo de incluir a bicicleta como política de mobilidade.

3.1 FREIO DE MÃO PUXADO: O AUTOMÓVEL COMO MODELO DE MOBILIDADE

A construção de um novo paradigma depende de uma análise de conjuntura capaz de elaborar críticas sobre o passado, desenhar o cenário atual e projetar um futuro. Partimos do princípio de que esse processo de mudança não pode estar mais calcado num modelo de mobilidade motorizada, seja pelos impactos ambientais, seja pelos custos sociais que ele provoca. Entendemos então que não é suficiente operar

²⁶ “las prácticas de la vida cotidiana se devienen en un continuo, realizadas tanto en la fijación como en el movimiento, difuminando de esa manera las diferencias entre producción y reproducción, o lo público y lo privado, entre otras dualidades atravesadas por los habitantes cotidianamente.”

apenas ou primordialmente sobre as alternativas tecnológicas: para a construção desse novo paradigma é preciso transcender as novas tendências de mobilidade para transformar efetivamente a ideologia social do automóvel²⁷.

O automóvel tem origens no século XIX, mas sua disseminação como um dos principais objetos técnicos se dá no século XX, com o aprimoramento do processo de industrialização. Surge para sanar a necessidade objetiva de melhorar as condições de locomoção, no entanto de uma parcela específica da população. Tomando apenas o caso local, de acordo com Victor Melo Andrade (2008), os primeiros proprietários de automóveis no Brasil eram homens membros de uma elite e que tinham algum tipo de relação com o projeto de modernização do país.

O Brasil vivia no início do século XX um esforço na consolidação do imaginário social do automóvel, associando-o ao desejo de “modernização”. Para Melo (2008), ações como a primeira corrida automobilística em solos brasileiros em 1908, a criação do Clube do Automóvel em São Paulo, assim como o lançamento da revista *Fon Fon*²⁸ em 1917, em que os carros eram constantemente retratados como um objeto dos novos tempos modernos, foram estratégias de inauguração da era do automóvel no Brasil.

A própria industrialização brasileira se consolidou com o setor automobilístico e exerceu uma forte influência sobre o processo de modernização e urbanização do país, tanto que o planejamento urbano tinha como principal matriz o modelo rodoviarista. De acordo com Marco Aurélio Lagonegro (2008), o rodoviarismo, ou ideologia rodoviarista, é entendido como “um projeto coletivo de adoção de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização” (p. 40). Diante do contexto econômico e político do país, a ideologia rodoviarista foi rapidamente assimilada pelas administrações públicas.

O automóvel ocupou um lugar de destaque no processo de industrialização e tornou-se sinônimo de civilização, na medida em que a modernização automobilística se apresenta como a homogeneizadora da prática social que, segundo Tatiana Schor

²⁷ Empréstamos o termo “ideologia social do automóvel” do filósofo André Gorz (2005), ao escrever sobre os custos sociais da massificação do automóvel.

²⁸ Sobre a revista, veja mais informações em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/fonfon/fonfon_anos.htm.

(2008), não só homogeneíza as relações sociais, como também o espaço e o tempo por meio da potência da máquina.

A ode ao carro disfarçada de modernidade também exerceu influência sobre a arquitetura e durante o último século as cidades foram desenhadas para a “vaca sagrada”²⁹ da cidade – o carro. O questionamento de Yefer Asprilla Lara (2016), porém, nos parece bastante oportuno para o referido debate:

Como deveríamos desenhar as cidades hoje, para que em cinquenta anos tenhamos uma estrutura de mobilidade mais eficiente e menos agressiva, que valorize o elo entre os seres humanos e o ambiente que nos cerca? Como quebrar a relação de glamour e identidade que temos com o automóvel e desenvolver valores mais sustentáveis e mais saudáveis, como andar a pé e de bicicleta, sentar em um banco de praça ou simplesmente interagir com o outro; ações simples e, no meu entender, fundamentais para a sociedade, diariamente estragadas pela presença hegemônica do quadriciclo com motor a explosão (p. 141)

As soluções para essa questão estão diretamente associadas à ideia de inovações tecnológicas e eficiência energética, mas ainda assim, mesmo que tenhamos carros “mais limpos”, os congestionamentos permaneceriam. E, em realidades como dos países da América Latina, soluções como essas, de alto custo, seriam inviáveis.

Além disso, é importante pontuar que esse modelo está associado a um símbolo de ascensão social, e não por acaso há uma hierarquia no consumo dessa mercadoria, explícita nos chamados carros populares – modelos mais baratos no mercado. A potência do motor e o valor do veículo medirão o poder de seu proprietário. O carro, na sociedade de consumo, tem uma dupla finalidade: a primeira corresponde à necessidade de locomoção; já a segunda, embora omitida, muitas vezes tem como único fim a ostentação. “Neste sentido, no seu limite, este uso ostentatório transforma-se em consumo do espetáculo da própria sociedade” (SCHOR, 1999, p. 109).

O controle do volante dará a ilusão de autonomia ao seu condutor, mas na verdade, segundo Gorz (2004), gera uma dependência radical de uma rede de

²⁹ Termo empregado por Gorz (2004) em seu artigo *Ideologia social do automóvel*.

produtos e serviços necessários para a manutenção do veículo, tornando, assim, o motorista um consumidor.

O sonho da aquisição de um automóvel muitas vezes está atrelado à necessidade de superar uma série de dificuldades relacionadas aos deslocamentos cotidianos. No entanto, na tentativa de fugir do problema relacionado ao tempo gasto em congestionamentos, o proprietário do carro passará a fazer parte dele e agravá-lo. Há estimativas de que na cidade de São Paulo as pessoas gastam de duas a três horas por dia no trânsito (IPEA, 2011). Além disso, gastarão mais de seus recursos para a aquisição e manutenção da nova mercadoria.

Além do custo financeiro pessoal, há também um gasto público com o transporte individual motorizado, que por sua vez é muito maior do que o investimento em transporte coletivo. Conforme a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2016), o poder público gasta 77,5% de seu recurso na manutenção viária para os carros, embora no Brasil apenas 23,8% da população (IPEA, 2011) use o carro como principal meio de transporte.

Pesquisa desenvolvida por Carvalho e Pereira (2012) sobre os gastos das famílias brasileiras com deslocamentos urbanos e metropolitanos entre 2003 e 2009 indica que as famílias gastam cinco vezes mais com transporte privado do que com o público, ou seja, a “opção” pelo transporte individual é muito mais onerosa para as famílias. É preciso reconhecer que “por trás dessas tendências há uma política de estímulo ao transporte individual privado, principalmente após a ampliação da capacidade produtiva da indústria automobilística no país” (CARVALHO; PEREIRA, 2012, p. 11).

Outro grave problema enfrentado nos centros urbanos, decorrente desse modelo, é a poluição do ar, embora não seja o mais visível ou de impacto imediato, como parecem ser os congestionamentos.

Os veículos automotores nas últimas décadas passaram a ser a principal fonte de emissão de poluentes nas cidades. O reconhecimento de seus efeitos deve-se a inúmeras pesquisas realizadas, nacional e internacionalmente, principalmente na área da saúde (MANTOVANI *et al.*, 2016; GOUVEIA *et al.*, 2003; MIRAGLIA; GOUVEIA, 2014; FREITAS *et al.*, 2014; HARTOG *et al.*, 2011; TOLEDO; NARDOCCI, 2011). A poluição é responsável por doenças respiratórias e cardiovasculares, podendo causar a morte, tornando-se assim um grave problema de saúde pública.

Esse impacto sobre a vida dos indivíduos e seus familiares com as doenças provenientes da poluição do ar – como doenças cardiovasculares e respiratórias – atinge também a saúde pública. Uma das maneiras de aferir a relação entre os poluentes e as doenças, bem como os custos públicos do tratamento, é o número de internações hospitalares. Mantovani *et al.* (2014), com base nos dados do Ministério da Saúde, afirmam que no Brasil, em 2012, cerca de 1,1 milhão de internações por doenças cardiovasculares geraram uma despesa de R\$ 2,3 bilhões. É importante ressaltar que as doenças cardiovasculares também estão associadas a outros fatores, como diabetes, hipertensão etc. De acordo com Freitas *et al.* (2014), “a poluição atmosférica está associada ao excesso de mortes e internações hospitalares, em particular por doenças respiratórias e cardiovasculares”. Nos grandes centros, como a cidade de São Paulo, conforme Toledo e Nardocci (2011), a frota veicular é responsável por 90% da poluição atmosférica.

Essa é uma das externalidades que o uso de automotores tem sobre a vida principalmente daqueles que não dirigem, ou o fazem muito pouco. Segundo Gouveia *et al.* (2003), as crianças e os idosos são as principais vítimas de doenças respiratórias e cardiovasculares associadas ao aumento dos níveis de poluentes atmosféricos.

Embora não pareça, a poluição sonora também está entre os principais problemas ambientais, juntamente com a poluição do ar e das águas. O “som ao redor” é uma constante em nossas vidas. Foi inclusive tema e título de um dos filmes de Kleber Mendonça; assim como na obra cinematográfica, os ruídos comandam o ritmo das cidades. Em meio a tantos sons podemos afirmar que os automotores se destacam entre eles – o ato de acelerar, frear, buzinar traz alguns dos ruídos indesejáveis a que nossos ouvidos estão “acostumados”.

O nível do incômodo de cada pessoa dependerá de alguns fatores, como o tempo de exposição ao ruído, idade, condições de saúde etc. Os efeitos sobre a saúde podem variar, mas geralmente se compõem de aumento da pressão arterial, aceleração da respiração, aumento da pressão no cérebro e aumento das secreções de adrenalina (LACERDA *et al.*, 2005). Com base em estudos internacionais que identificam o ruído de tráfego como maior causa de incômodo em áreas urbanas, Lacerda *et al.* realizaram uma pesquisa na cidade de Curitiba, conhecida, de acordo com eles, como “cidade ecológica”. Eles demonstraram que mesmo na “cidade

ecológica” a poluição sonora influencia a qualidade de vida de sua população, gerando reações psicossociais efetivas, como irritabilidade e insônia.

Sem dúvida, entre os problemas que o modelo automotor carrega, os “acidentes de trânsito” parecem ser o maior. Aqui as aspas são utilizadas para chamar a atenção ao mérito despolitizado que se aplica às mortes no trânsito, em sua grande maioria causadas por imprudência de motoristas. São comuns explicações como “carro desgovernado”, “carro atropela”, “carro em alta velocidade”, “carro mata”, como se o veículo tivesse vida própria, isentando seus condutores e os demais entes sociais pela fiscalização, adequação e manutenção de vias públicas etc. Essa forma de abordar o fenômeno, de tratá-lo como meros acidentes, está, a nosso ver, equivocada, sendo mais adequado tratá-lo como violência viária.

Os índices de morte por “acidentes de trânsito” no Brasil e no mundo chegam a níveis semelhantes aos conflitos de guerra. E, assim como nas guerras, são os homens que mais matam, mas também são os que mais morrem – mesmo quando em condição de pedestres, ainda que, como já vimos, há um predomínio de mulheres. Os pedestres são os mais vulneráveis na via pública, seguidos pelos ciclistas e pelos motociclistas, muito embora sejam estes últimos as maiores vítimas letais do trânsito.

Fernandes e Boing (2019) afirmam que os altos índices de mortalidade entre os pedestres masculinos podem estar associados ao comportamento deles na via, pois as mulheres tendem a se arriscar menos. Ademais, as colisões e atropelamentos mais graves ocorrem à noite, período em que há maior frequência de caminhada entre os homens. A pesquisa também demonstrou que são os idosos as maiores vítimas, e nesse caso podemos associar o fenômeno a fatores inerentes ao envelhecimento. A velocidade e a habilidade dos idosos, assim como das crianças, não são compatíveis com a velocidade dos automóveis. As autoras também chamam atenção para a relação entre mortalidade no trânsito e o PIB do país: quanto menor o PIB, maior a ocorrência de mortes.

Essa última tese é corroborada por Ana Carolina Soares Bertho *et al.* (2019), que afirmam que os mais pobres estão mais expostos à morte no trânsito, tendo em vista que eles são maioria entre os pedestres; já os ricos, proprietários dos veículos, estão mais expostos aos “acidentes” de carro. Segundo Liana Wernersbach Pinto *et al.* (2016), no ano de 2014, nas capitais brasileiras, 46,5% dos pedestres que foram atropelados estavam desempregados. Ressalta-se que os atropelamentos ocorrem

46,7% das vezes por automóveis e 36,6% por motocicletas. Chama-nos atenção que 9,6% das crianças foram atropeladas por bicicletas.

Os ciclistas, depois dos pedestres, se apresentam como o grupo mais vulnerável no trânsito. A insuficiente infraestrutura cicloviária nas cidades brasileiras, obrigando os ciclistas a trafegar nos mais variados tipos de via juntamente com os demais veículos. Tendo em vista o imaginário social que atribui prioridade aos veículos motorizados e as fracas fiscalização e punição contra as infrações viárias, os ciclistas estão constantemente em risco.

Apesar de haver pouca informação sobre os acidentes com bicicletas, a pesquisa de Carlos Augusto Moreira de Sousa, Camila Alves Bahia e Patrícia Constantino (2016) indica que entre os anos de 2000 e 2010 foram registrados 32.422 óbitos de ciclistas, correspondentes a 8,3% do total de mortes no trânsito. Apesar da fragilidade dos ciclistas, em 2014, 73,1% dos acidentes com bicicleta resultaram em alta e apenas 11,1% provocam internações hospitalares.

Quando se trata de mortalidade no trânsito no Brasil, a motocicleta aparece como protagonista. O número de motocicletas aumentou nos últimos anos; de acordo com Waiselfisz (2014), entre 1998 e 2012 a frota de motocicletas aumentou 614% e a mortalidade associada ao seu uso aumentou 1.041% no mesmo período, principalmente entre homens jovens de 15 a 29 anos. A explosão do uso da motocicleta no Brasil está diretamente associado ao baixo poder aquisitivo, pois, além de ser mais barata quando comparada ao automóvel e até mesmo ao transporte coletivo, ela é utilizada como instrumento de trabalho.

Para Gregório Ribeiro Miranda e Adriano Roberto Afonso do Nascimento (2018, p. 641), “ao considerarmos a condição do motociclista profissional nos colocamos diante de uma relação imbricada entre dois universos: o motociclismo e as masculinidades”. Na pesquisa, que contou com entrevistas semiestruturadas, os autores detectaram que os motoqueiros profissionais se identificam como sujeitos permeados de valores atribuídos à masculinidade – “competentes, responsáveis, heterossexuais, ousados, destemidos, independentes e dominantes”.

Esse cenário tem um alto custo social, que perpassa as vidas perdidas, as sequelas, muitas vezes irreparáveis, e alcançam alto impacto nos gastos da saúde pública, os quais se constituem em uma externalidade. No Brasil, em 2013, ocorreram 170.805 internações hospitalares, sendo os homens a maioria. Os gastos totais com

acidentes de trânsito para o Sistema Único de Saúde somam pouco mais de R\$ 230 milhões (ANDRADE; JORGE, 2017). A mortalidade viária não é neutra, ela se constitui pelas relações de poder entre classe, raça e gênero e, “assim como na morbimortalidade por violências, as lesões e as mortes que vitimizam os pedestres no trânsito reproduzem um perfil muito semelhante, com sobremortalidade masculina, jovem e em sua maioria de cor preta e parda” (PINTO *et al.*, 2016, p. 3679).

Ao mesmo tempo que os homens são os que mais provocam acidentes, são eles também a maioria das vítimas. Essa relação tóxica entre homens e automotores pode ser explicada, em certa medida, por um padrão de masculinidade. Esse padrão é evidenciado, por exemplo, em propagandas de carro, como mostra o trabalho de Iara Beleli (2007) sobre corpo e identidade na propaganda. É comum a publicidade de carro sugerir que a potência desse objeto de desejo esteja ligada à potência de seu proprietário, “aludindo ao órgão sexual masculino” (BELELI, 2007, p. 205). A autora ainda afirma, baseada em Robert Cornell (1997), que

A estreita ligação entre tamanho e “potência”, apresentada numa relação de decorrência, remete a força, agressividade, desempenho e se associa à masculinidade, sugerindo que esses atributos sustentam uma posição de liderança social (BELELI, 2007, p. 205)

É nesse sentido que rever o modelo automotor de mobilidade não se resume a meras soluções técnicas, pois a questão é de ordem social. Afinal, não há neutralidade na atual tecnologia, a técnica tem intenções, necessidades, desejos constituídos a partir da ordem social patriarcal e capitalista.

Portanto, entendemos que há urgência em superar o paradigma automotor de subjetividade masculinista. A criação de outro modelo de mobilidade demanda um esforço coletivo de mudança. Como romper com o atual modelo? Como desejar outra alternativa se estamos imersos na experiência que existe? Poderão as propostas utópicas nos revelar novos caminhos? Serão os sujeitos/as antes silenciados/as que nos responderão?

3.2 A BICICLETA NA CONTRAMÃO: MUDANÇAS DE PARADIGMAS

É reconhecido que o modelo automobilístico demonstra seus limites e necessita ser superado. Para Mimi Sheller e John Urry (2006) as ciências sociais falharam em

não considerar o impacto do carro na vida urbana. Algumas pesquisas nos dão indícios e perspectivas de mudanças (SHELLER; URRY, 2018; JIRÓN; IMILÁN, 2019; COSACOV; DI VIRGILIO, 2019; LARA, 2016a; FERNÁNDEZ; BOTELLA, 2016; GUTIÉRREZ; REYS, 2016; PÉREZ; LARA, GONZÁLES, 2018; GUASCHE; MELO, 2012).

A mobilidade sustentável aparece como um novo caminho, tendo a mobilidade ativa e o transporte público um lugar de destaque entre as proposições de mudanças. Também é possível encontrar a ideia de que o espaço não é estático, portanto, “o novo paradigma da mobilidade implica analisar redes, relações, fluxos e circulação, e não lugares fixos” (SHELLER; URRY, 2018, p. 335, tradução nossa³⁰).

O novo paradigma desafia a maneira como a ciência moderna vem pensando a mobilidade. Tendo em vista que a mobilidade não impacta apenas sobre as cidades, mas também a formação de subjetividades de gênero, esse novo paradigma deve ser pensando a partir dessa perspectiva.

Para Paola Jirón e Dahn Zunino Singh (2016), as novas pesquisas sobre mobilidade devem incluir os sujeitos, ou seja, suas experiências corporais. Além disso, os autores afirmam que é necessário também considerar a relação da mobilidade urbana com as masculinidades. E apontam a bicicleta como veículo capaz de experimentar a cidade a partir de outra perspectiva, promovendo novas experiências de mobilidade, tendo em vista sua história de liberdade e autonomia.

A bicicleta é uma invenção moderna do mesmo período do automóvel e, como tal, sofreu uma série de transformações de seu desenho original. Seu uso, embora servisse para o deslocamento urbano e potencializasse os encontros sociais nesse ambiente, no começo do século XIX tinha como principal intuito o lazer e o esporte. O mais interessante é que a bicicleta trouxe consigo, assim como outros artefatos modernos, novas formas de viver.

O avanço tecnológico teve, e ainda tem, impacto sobre a vida social. No caso da bicicleta, Melo e Schetino (2009) afirmam que há uma grande relação entre a bicicleta e as reivindicações feministas.

³⁰ “el nuevo paradigma de las movilidades implica analizar redes, relaciones, flujos y circulación, y no lugares fijos”.

Essa nova dinâmica social acabou por romper antigos padrões de intimidade, o que desencadeou novas possibilidades de encontros de classes sociais (ainda que com restrições e limites) e uma maior presença feminina no espaço público, ocorrências inclusive relacionadas à circulação das ideias de liberdade e igualdade e às reivindicações dos movimentos que emergiram a partir tanto das bandeiras das revoluções do século XVIII quanto das próprias contradições da sociedade capitalista (MELO; SCHETINO, 2009, p. 113)

Essa analogia pode ser observada no célebre texto *Gender and Mobility: new approaches for informing sustainability*, de Susan Hanson (2010). A autora, ao discutir a relação entre a mobilidade sustentável e gênero, descreve a influência da bicicleta na causa feminista de Frances Willard, uma importante sufragista fundadora do Woman's Christian Temperance Union. A bicicleta se apresenta para Willard, conforme Hanson (2010, p. 6, tradução nossa³¹), “não ‘apenas’ um meio de recuperar sua mobilidade perdida depois de muitos anos presos a uma feminilidade decorosa da classe média”, mas sim como um movimento que fornece “uma sensação estimulante de confiança e realização e um senso de possibilidades expandidas, aspirações e crescimento pessoal, para não mencionar um caráter moral correto”.

Hanson assume compartilhar da “devoção” de Willard ao ciclismo e ao feminismo, porque, embora Willard não estivesse preocupada com a sustentabilidade nos termos atuais, a bicicleta é:

um símbolo contemporâneo de mobilidade sustentável e devido às estreitas ligações entre gênero e mobilidade, bem como entre a sustentabilidade e mobilidade, a história de Willard também é uma boa pista para pensar sobre gênero, mobilidade e sustentabilidade. (HANSON, 2010, p. 7, tradução nossa³²)

Entendemos, assim, que a bicicleta se apresenta como um instrumento fundante na construção de um novo paradigma de mobilidade, tanto pelo seu caráter

³¹ “as far more than ‘just’ a means to regain her lost mobility after too many years of being trapped in decorous middle-class womanhood” (...) “an exhilarating feeling of confidence and accomplishment and a sense of expanded possibilities, aspirations and personal growth, not to mention an upright moral character”.

³² “is a contemporary symbol of sustainable mobility and because of the close links between gender and mobility as well as between sustainability and mobility, Willard’s story is also a good lead into thinking about gender, mobility and sustainability”.

sustentável quanto, principalmente, pelo seu potencial revolucionário no que diz respeito às relações de gênero.

Portanto, para Hanson (2010, p. 18, tradução nossa³³), “se quisermos levar a sério a mobilidade sustentável, não faz sentido postular os padrões de mobilidade associados à masculinidade como qualquer tipo de referência desejável no que diz respeito à mobilidade pessoal”.

Nesse sentido, a bicicleta se apresenta como um elemento importante para pensar os limites do atual modelo. O uso da bicicleta promove uma série de benefícios e as abordagens envolvem distintos aspectos, entre eles os econômicos, urbanísticos, sociais, ambientais, saúde. A maioria dos estudos a seu respeito estão na área da saúde e na engenharia do transporte. Como vimos no início do capítulo, a geografia ainda carece de estudos nessa área.

Mario Jordi Sánches (2017), ao realizar um estudo sobre as percepções sobre a saúde em usuários da bicicleta como meio de transporte na região de Andaluzia, Espanha, verificou – por meio de entrevistas (320 pessoas), grupos de discussão e foros participativos – que:

Em suas avaliações cotidianas dos efeitos físicos do uso da bicicleta, os testemunhos dos usuários declaram experiências variadas, sendo as mais recorrentes a recuperação de lesões articulares ou musculares, o fortalecimento ou recuperação do vigor físico e o equilíbrio dos limites nos indicadores básicos de colesterol, da glicemia e dos triglicédeos. Em um extremo se encontra aqueles benefícios declarados como autênticos “milagres”, como os relativos a melhora do estado de ânimo, o fortalecimento do sistema imunológico e a superação de alguns vícios, como o tabagismo, cuja prática se entende para alguns como incompatível com pedalar (p. 313, tradução nossa³⁴).

³³ “It seems clear that if we are going to pursue sustainable mobility seriously, it does not make sense to posit the mobility patterns associated with masculinity as any kind of desirable benchmark with respect to personal mobility”.

³⁴ “Em su valoración cotidiana de los efectos físicos del uso de la bicicleta, los testimonios de los usuarios refieren así experiencias variadas, siendo las más recurrentes la recuperación de anteriores lesiones articulares o musculares, el fortalecimiento o recuperación del vigor físico y el reequilibrio de los límites em indicadores básicos como el colesterol, la glucemia y los triglicéidos. En un extremo se encuentran aquellos beneficios declarados, referidos en forma de autênticos “milagros”, como los relativos a la mejora del estado de ánimo, al reforzamiento del sistema inmunitario y a la superación de algunas adicciones, como el tabaquismo, cuya práctica se entiende para algunos incompatible con el pedaleo”.

Para o autor, chamam a atenção os casos relatados sobre o bem-estar emocional que a mobilidade ciclística promove; para uma parcela da população, a bicicleta se apresenta como remédio e às vezes como antídoto contra tensões emocionais, melhorando inclusive a autoestima. Jordi Sánches afirma que a sensação de bem-estar, relatada pelos usuários, nem sempre está relacionada ao estado físico, comum na liberação de endorfina ao realizar atividade física, mas sim à sensação de liberdade, independência e maior intensidade de contato sensorial com o meio. Essa reflexão vai ao encontro dos relatos das cicloativistas sujeitos desta tese e poderá ser vista no capítulo 4.

A bicicleta como meio de transporte desponta como uma alternativa sustentável e democrática. Seu baixo custo de aquisição possibilita maior acesso de seu uso por aqueles mais vulneráveis socialmente. Ela, a bicicleta, é a antítese do automóvel, não gera poluição atmosférica nem sonora, ocupa pouco espaço nas vias públicas e ainda promove o encontro entre as pessoas.

Sobre o uso da bicicleta, porém, contrariando todos seus benefícios, é comum pesar as questões relacionadas às dificuldades topográficas ou climáticas, geralmente vistas como barreiras para a implantação de um sistema cicloviário, ou simplesmente para fazer uso dele, pois mexe até mesmo com o imaginário de grande parcela da população, que muitas vezes se vê surpresa com aqueles que “se atrevem” a usá-lo. Entendemos que tais barreiras não devem ser consideradas impeditivas, mas servem para adequar a infraestrutura cicloviária às condições naturais da cidade.

Entre as recomendações a respeito da topografia, é indicado que, quanto maior a extensão da subida, menor deve ser seu declive. Para David Vale (2016, p. 48), “de uma forma geral, o declive ideal para o uso da bicicleta será o menor possível, preferencialmente inferior a 3%”, no entanto o autor assume que é possível circular em zonas de maior declive, desde que não tenham grande extensão. Porém, para a American Association of State Highway Transportation Officials – AASTHO (1999) o grau de declividade pode chegar a 11% desde que não ultrapasse a distância de 15 metros, e que em distâncias acima de 200 metros o grau seja de 5 a 6%. Ainda assim, é previsível que ciclistas em melhores condições físicas e dotados de bicicletas adequadas vençam aclives e distâncias maiores.

Em relação às condições climáticas, se pensarmos que em cidades de países com baixas temperaturas, como Holanda, Alemanha e Dinamarca, a bicicleta

representa mais de 30% do total de deslocamentos, a temperatura brasileira se mostra ideal. Além disso, soluções simples como a presença de árvores ao longo das vias ciclísticas terão um efeito extremamente positivo em cidades mais quentes.

A pesquisadora Denise Duarte, coordenadora do Laboratório de Conforto Ambiental e Eficiência Energética (Labaut), do Departamento de Tecnologia da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), desenvolve pesquisas que demonstram que debaixo de uma árvore de grande porte e copa densa, a sensação térmica é muito mais baixa, mesmo os termômetros chegam a medir 1 ou 2 °C a menos: “dependendo das interações solo-superfície-atmosfera, uma pessoa experimenta o frescor de cerca de 10 a 13 °C a menos sob a árvore” (VIANA, 2016, p. 84).

A questão da segurança também é um ponto importante a ser considerado, mas se pensarmos no número de acidentes e mortes relacionados ao transporte motorizado, apresentado na seção anterior, serão facilmente verificáveis as medidas necessárias para dar maior segurança a esse modal.

É certo que não há ingenuidade em pensar que a solução está em deixar os carros nas garagens e começar a usar apenas o transporte coletivo e a bicicleta. A questão é muito mais complexa. Como afirmam Sheller e Urry (2018), é necessária uma mudança de paradigma, a fim de compreender as práticas que produzem mudanças de meios de transporte e, de maneira mais ampla, a transição para a mobilidade sustentável.

Nesse sentido, não podemos perder de vista a reflexão de Hanson (2010, p. 18, tradução nossa³⁵), que se pergunta “até que ponto a mobilidade (sustentável) pode ser um agente de mudança para o gênero e até que ponto o gênero pode ser um agente de mudança na criação de mais mobilidade sustentável”.

A bicicleta como apresentamos parece ser um indício de mudança para um novo paradigma de mobilidade. Ainda assim, seu uso é baixo e menor ainda entre mulheres (LEMOS *et al.*, 2017; HUERTA; GÁLVEZ, 2016). Embora as pesquisas tenham se dado em contextos urbanos bem diferentes, nas cidades de São Paulo e Sevilla respectivamente, chama-nos atenção um dos motivos apresentados pelas autoras para a menor participação das mulheres na mobilidade ciclística. Enquanto

³⁵ “I wonder to what extent (sustainable) mobility can be an agent of change for gender and to what extent gender can be an agent of change in creating more sustainable mobility”.

em São Paulo as mulheres não ultrapassam 12% dos ciclistas, em Sevilla elas correspondem a uma porcentagem entre 33% e 35%, de acordo com as autoras.

Ambas as pesquisas consideram que o aumento da infraestrutura cicloviária atrai mais mulheres no que se refere ao uso cotidiano da bicicleta, mas sua ausência não é o único motivo que as impede de usá-la. Tanto que Huerta e Gálvez (2016) afirmam que em Sevilla a rede cicloviária alcança praticamente todos os bairros da cidade.

Lemos *et al.* (2017) afirmam que entre os motivos para a baixa proporção de uso entre as mulheres, além da ausência de infraestrutura, estão: não saber andar bicicleta; não possuir uma bicicleta, ter restrições de renda; ter demandas vinculadas ao trabalho reprodutivo; sentir insegurança, devido ao desrespeito de motoristas.

Para Huerta e Gálvez (2016) o imaginário social existente sobre as mulheres em bicicleta é um dos motivos que impedem algumas mulheres de usá-la. Outro motivo apontado pelas autoras confirma a pesquisa de Lemos *et al.* (2017), segunda a qual parte das mulheres entrevistadas não sabiam pedalar ou tinham pouca confiança no uso do veículo.

O estudo de Rodrigo Wiltgen Ferreira *et al.* (2018) que objetivou identificar desigualdades na prática de atividade física de lazer e no deslocamento ativo para escola entre adolescentes no Brasil corrobora essa análise, ao confirmar que os meninos realizam mais atividades de lazer e se deslocam mais a pé e de bicicleta para escola do que as meninas.

A esse debate Young (1980) traz uma importante contribuição. Ao desenvolver uma análise sobre o comportamento corporal feminino, a autora afirma que desde crianças as meninas são menos estimuladas ao movimento corporal e suas brincadeiras são mais sedentárias e enclausuradas do que as dos meninos. A autora ressalta que na maior parte das vezes não é dada às meninas e mulheres a oportunidade de usar sua capacidade corporal plena na interação livre e aberta com o mundo. Assim, aprendem, segundo a autora, a viver de acordo com aquilo que define a cultura patriarcal: “somos fisicamente inibidas, confinadas, posicionadas e objetivadas” (YOUNG, 1980, p. 152, tradução nossa³⁶)

³⁶ “we are physically inhibited, confined, positioned, and objectified”.

Para Young (1980, p. 153, tradução nossa³⁷), por medo de se machucar, as mulheres realizam atividade física com mais timidez, incerteza e hesitação. “Existe um estilo específico de comportamento e movimento positivos do corpo feminino, que é aprendido quando a menina chega a entender que ela é uma garota”. A menina adquire hábitos sutis de comportamento corporal enquadrados como feminino – andar como uma menina, inclinar a cabeça como uma menina, ficar de pé e sentar-se como uma menina, gesticular como uma menina e assim por diante. As meninas aprendem ativamente a dificultar seus próprios movimentos. Dizem a elas que devem ter cuidado para não se machucarem, não se sujarem ou não rasgarem suas roupas, e que as coisas que elas desejam são perigosas para elas. Assim, desenvolvem uma timidez corporal que aumenta com a idade. Ao assumir-se como uma menina, ela se considera frágil. A fragilidade construída na infância muitas vezes acompanha as mulheres até sua fase adulta (YOUNG, 1980).

Nesse sentido, não aprender a andar de bicicleta na infância pode estar associado, para as meninas, a essa inibição forçada por uma estrutura de poder patriarcal.

Os trabalhos de Guimarães e Lopes (2019), Washington, Lefrán e Flores (2013), Cordazzo, Vieira e Almeida (2011) confirmam em suas pesquisas que o uso da bicicleta na infância é maior entre os meninos. Embora a segurança viária seja primordial para que crianças usem a bicicleta, tanto para atividades lúdicas quanto para seus deslocamentos escolares, é possível reconhecer que para as meninas a estrutura de poder patriarcal exerce uma opressão a mais sobre seus corpos.

Quanto mais bicicletas e pedestres nas ruas, mais diversidade, mais encontros, mais convivência. A cidade ao alcance dos pés é a cidade à escala do corpo; é, portanto, uma cidade mais equitativa e inclusiva, mais segura e mais lúdica – com maior presença de crianças – e mais calma e paciente – com maior presença de idosos.

No entanto, a maior presença de bicicletas nas cidades só é possível com a menor presença de carros, tanto porque é preciso abrir espaço para a mobilidade ativa (pedestres e ciclistas) por meio da construção de vias ciclísticas e calçadas quanto

³⁷ “There is a specific positive style of feminine body comporment and movement, which is learned as the girl comes to understand that she is a girl”.

porque os carros, além de causarem uma série de danos ambientais, inibem a presença de pessoas nas ruas. Inibem pela velocidade, pelo barulho, pela poluição.

A bicicleta, ao mesmo tempo que permite cumprir os percursos – seja para o trabalho, o lazer, as compras, seja para qualquer outra atribuição cotidiana – de forma mais rápida que o caminhar, permite perceber e sentir o caminho percorrido, reconhecer lugares, pessoas e odores. Permite que o corpo, mesmo em maior velocidade que os pés podem alcançar ao caminhar, esteja em evidência. Os carros podem até ser mais rápidos, mas a velocidade da bicicleta será preferível caso queiramos uma cidade mais diversa.

Mudar a matriz implica também refutar a resistente ideologia automobilística, e para isso o movimento cicloativista exerce um importante papel. Sem cairmos no romantismo da luta contra a tecnologia que está a serviço do “progresso”, é possível afirmar que o cicloativismo é responsável por concretizar muitas ações que impactaram positivamente a cultura e a estrutura das cidades brasileiras – inclusive incidindo sobre a formulação de políticas públicas, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana. No entanto, ainda são inúmeros os desafios a serem superados por esse novo movimento social, inclusive a respeito das relações de gênero que têm provocado debate e mudanças significativas em suas estruturas.

3.3 CICLOATIVISMO: LIMITES E POTENCIALIDADES DA LUTA PELA MOBILIDADE

O movimento social que promove a mobilidade ciclística defende não apenas políticas públicas de infraestrutura, mas também outras iniciativas e práticas sociais que propiciem a democratização do espaço público e dos processos decisórios de planejamento e gestão da cidade.

Embora o cicloativismo esteja inserido no contexto dos novos movimentos sociais, ele tem uma forte relação com o histórico de lutas da década de 1960. O período marcado pela contracultura também foi palco para a luta pró-bicicleta, tendo o Provo, ocorrido nos Países Baixos, como um marco e as bicicletas brancas como símbolo.

Para Guarnaccia (2001), o Provo, abreviatura de provocação, foi pioneiro do movimento contracultura e baseou-se em ideias anarquistas. As ações do Provo

estavam ligadas a intervenções artísticas e tinham como pauta o debate contra a nicotina, a polícia, a igreja, a monarquia, o carro etc. Uma de suas principais bandeiras foi a bicicleta.

Num contexto histórico em que cada homem no planeta almeja suas fedorentas quatro rodas, no mesmo ano em que as massas automobilísticas têm o seu velocino de ouro para adorar (um Aston Martin DB5 dourado, presente em meio ao hardware do delírio fetichista macho-alcoólico-nicotínico de James Bond, o “agente secreto com licença para matar” em Goldfinger) – eis que aparecem esses gozadores, que ousam zombar do símbolo do crescimento econômico o dogma indiscutível. Reivindicando o direito de andar pela cidade sem serem ameaçados fisicamente por um bando de psicopatas agressivos, trancafiados numa peidorrenta caixa de ferro. E reivindicam sobretudo, o direito e o prazer de não seguirem os modelos de consumo, de não consumir.

A bicicleta Provo é a reencarnação do cavalinho de pau dos dadaístas. Mas, do ponto de vista mítico, a bicicleta é muito mais: é um instrumento primário de iniciação, da passagem da experiência por parte do “ancião” amoroso. [...] E a maravilha de perceber o próprio corpo entrando em modo automático, superando o embaraço inicial dos novos movimentos, zac! A consciência repentina de que o verdadeiro equilíbrio está antes no movimento, do que no estatismo. A renovada intimidade com nosso sistema neuromuscular auxiliada pela oração chiante das rodas no asfalto. [...] Assim como nadar e fazer amor, andar de bicicleta está programado em algum ponto de nossos genes: uma vez que se aprendeu, é impossível de esquecer. O modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido. (GUARNACCIA, 2001, p. 75)

A ideia do Provo era possibilitar a experiência do uso da bicicleta como veículo em meio aos carros – embora hoje seja difícil pensar Amsterdã sem bicicletas, ela nem sempre foi assim. Para tanto, o Provo colocou em prática o Plano das Bicicletas Brancas, uma espécie de bicicleta pública e gratuita que ficaria disponível na rua para aqueles que quisessem usá-la e, ao fim de seu percurso, estes deveriam deixá-la para o próximo. A cor branca cumpria dois propósitos: no propósito simbólico, contrariando a violência do trânsito automobilístico o branco das bicicletas remetia à paz; no propósito prático, estava associado à visibilidade, uma vez que as ações do Provo aconteciam geralmente à noite.

É possível encontrar o “espírito” do Provo nas Massas Críticas, movimento contemporâneo que contesta a cultura automobilística, surgido em São Francisco, EUA, em 1992, cuja principal ação é a ocupação da rua por uma massa de ciclistas; a ideia a princípio era reunir ciclistas uma vez por mês para voltarem para casa juntos, a fim de visibilizar sua presença no trânsito, mas logo tornou-se uma forma de manifestação em todo o mundo.

[...] a Massa Crítica é uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas, uma forma de expressão antagônica à chamada “cultura do automóvel”. [...] Ela pode significar desde a reivindicação de espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana. (LUDD, 2004, p. 124)

No Brasil a Massa Crítica é também conhecida como Bicletada e tem como marco inicial a cidade de São Paulo em 2002. Embora seja um movimento horizontal, sem líderes e sem hierarquia organizativa, é possível reconhecer que ela é um dos “berços” do cicloativismo, porém é importante ressaltar que o movimento pró-bicicleta é anterior à Bicletada.

Foi nos anos 1970 que começou a crescer a participação de ciclistas nos órgãos de planejamento urbano, em especial na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Essa prática mesmo incipiente e desorganizada, começou com atuação de alguns técnicos-ciclistas que trabalhavam nos órgãos, e que tiveram experiências de pós-graduação na Europa. [...]

Nos anos que se seguiram, mesmo com hegemonia do carro na sociedade, o GEIPOT teve diversos técnicos atuando na publicação de estudos e trabalhos denominados “Estudos de Transporte Cicloviários”. As publicações já davam o tom do debate que iria marcar o cicloativismo brasileiro, em quase sua unanimidade: critica a hegemonia dos carros e dos recursos públicos para esse modelo de transporte, colocando a bicicleta como uma alternativa viável ao modelo (BARCELLOS, 2017, p. 10).

Para Barcellos (2017), são muitos os “papéis” assumidos pelos militantes pró-bicicleta, inclusive como técnicos do Estado. Não à toa é possível identificar uma legislação progressista em relação ao uso da bicicleta, a exemplo ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1997. O CTB determina que, na ausência de

infraestrutura cicloviária – ciclovias e ciclofaixas (anexo C), os ciclistas devem transitar juntamente com os demais veículos na pista de rolamento e, a fim de garantir maior segurança aos ciclistas, os motoristas devem ultrapassar com 1,5 metro de distância.

As décadas de 1980 e 1990 foram marcadas por grupos e ações que constituíram a base do cicloativismo. Segundo Barcellos (2017), o grupo Night Biker's Club do Brasil, de São Paulo, liderado por Renata Falzoni, mostrou-se um dos pioneiros, tornando-se uma referência após organizar uma pedalada, em 1998, de Paraty a Brasília, chamada de “Campanha Bicicleta Brasil, Pedalar é um Direito”, com a intenção de reivindicar o cumprimento do novo Código de Trânsito Brasileiro.

Em 1997 foi fundada a primeira associação cicloativista, a Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABC), na cidade de Blumenau, em Santa Catarina. Outra instituição catarinense, fundada em 2001 e já não mais existente, teve importância para a difusão do associativismo ciclístico no Brasil: a Viaciclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis. A Viaciclo foi protagonista na organização de encontro de cicloativistas durante o Fórum Social Mundial de 2005, em Porto Alegre, e no mesmo ano sediou o I Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Em 2006 o Fórum ocorreu em São Paulo e em 2007 no Rio de Janeiro, onde foi fundada a União de Ciclistas do Brasil – UCB.

A UCB é uma organização da sociedade civil que reúne tanto organizações da sociedade civil quanto pessoas físicas e, na qualidade de apoiadoras, empresas privadas. Associações e coletivos informais que atuam na promoção da ciclomobilidade (hoje 46 associadas no total) compõem a Assembleia Geral da UCB; associações e coletivos informais de ramos diversos de atuação (hoje totalizando 28 associadas) e empresas privadas (hoje 29 associadas no total) figuram como apoiadoras, sem poder interno; e indivíduos, pessoas físicas (hoje totalizando 1.573 associados) podem participar de grupos de trabalho e em outras instâncias executivas e administrativas internas.

O movimento cicloativista é bastante diverso. Organiza-se em associações formais, coletivos informais ou mesmo, por simpatia e com pouca ação, apenas nas redes sociais. Diferem também no tipo de atuação: alguns baseiam-se em ações diretas, outros preferem realizar para promover e fortalecer políticas públicas. O cicloativismo faz parte do novo cenário de lutas contemporâneas – enquadrando-se tanto no ativismo urbano quanto nos novos movimentos sociais. A plataforma principal

é a prioridade para deslocamento, com segurança e conforto, no espaço viário; uma vez que este se encontra sob domínio dos automotorizados, tal espaço converte-se em campo de disputa, tanto de narrativas quanto material – dado que os ciclistas estão na rua. A rua da pluralidade demonstra que “a cidade não é um pano de fundo ou local neutro onde se dão tais ações, mas um contexto dinâmico com o qual os agentes efetivamente dialogam” (FRÚGOLI JÚNIOR, 2018, p. 76).

De acordo com Scherer-Warren (2008, p. 507), quando uma necessidade material se transforma em representação simbólica e passa a construir pautas políticas reivindicatórias ou para a transformação social dessa situação, “temos o nascimento de uma ação coletiva ou de movimento social específico”.

Nesse sentido, entendemos que o movimento cicloativista apresenta a bicicleta como essa representação simbólica na luta contra a privação cotidiana da mobilidade, mas também, conforme exigência da complexidade contemporânea, dialoga com outras demandas sociais. É bastante comum nos projetos, manifestações e eventos cicloativistas a articulação com outras dimensões de luta. Para Scherer-Warren, buscar esses nexos entre as demandas materiais é uma forma de criar identidades coletivas que possibilitam a articulação dos movimentos numa rede de movimentos sociais.

A problemática da mobilidade urbana tornou-se um ponto chave para a vida nas cidades. As manifestações de junho de 2013 mostraram o limite do modelo individual motorizado. Ainda que as jornadas de junho estejam associadas a diversas demandas sociais, como moradia, saúde, educação, segurança etc., foram as condições precárias dos transportes a gota d’água para uma série de insatisfações. As jornadas foram um marco referencial no contexto político brasileiro para a retomada da luta urbana, principalmente pela sua apropriação pelas vertentes conservadoras. Ademais, elas não estão dissociadas de outros contextos, como o movimento Occupy Wall Street, Indignados da Espanha, Primavera Árabe, majoritariamente compostos por jovens e organizados via redes sociais, sobre o que há vasta literatura.

Embora as manifestações de junho tivessem um caráter heterogêneo, segundo Maria da Glória Gohn (2014) a maioria dos participantes tem um perfil jovem, escolarizado e de classe média. Ademais, as redes sociais foram intensamente usadas para a organização das jornadas e buscaram declará-las como horizontais e

autônomas. Pode-se dizer inclusive que é esse também um pouco do perfil dos novos movimentos sociais.

Para Frúgoli Júnior (2018, p. 80), o movimento cicloativista, “num claro enfrentamento ao modelo de transporte centrado no automóvel”, se insere nesse processo de manifestação e de luta por mudanças no uso dos espaços públicos. Pode-se dizer que as vozes que ecoaram nas manifestações também passaram a ecoar nos movimentos sociais e que uma maior diversidade de pautas se uniu a lutas específicas.

Entendemos então o cicloativismo como um movimento social cujo principal objetivo é a reivindicação de políticas públicas a favor da mobilidade ativa, em especial a ciclística, mas é possível afirmar que é também um jeito de viver a cidade. As próprias estratégias de luta, muitas delas com intervenções diretas, demonstram que a bicicleta também é apresentada como uma alternativa de interação social. A própria forma do vivenciar a cidade com a bicicleta, seja disputando espaço e negociando os caminhos – por meio dos olhares e sinalizando com as mãos –, seja na prática lúdica do pedalar, essência que a bicicleta carrega, forma a trajetória desses sujeitos e grupos.

É bastante diverso o “universo” ciclístico. As bicicletas são cada vez mais sofisticadas, mas uma simples observação diária permite perceber que a maioria dos ciclistas possuem bicicletas simples e as usam para seus deslocamentos cotidianos. Os grupos, ou “tribos”, de pedais também variam bastante, desde os conhecidos como “bikers” – marcados pela vestimenta esportiva, uso de capacete e luzes de sinalização – até os “fixeiros”, aqueles que utilizam a bicicleta fixa, ou seja, sem mecanismos de freio, que priorizam a velocidade – provavelmente o início do uso dessas bicicletas está associado aos famosos Bike Messengers de Nova Iorque –, e têm um perfil bastante urbano e jovem. Cicloativistas podem ocupar qualquer um desses estereótipos, mas o que mais marca é sua postura de militância.

Mais que infraestrutura, os cicloativistas almejam uma quebra de paradigma. Querem que o automóvel deixe de ser protagonista das políticas públicas urbanas de mobilidade. Ou seja, não o negam dentro dos sistemas de mobilidade, mas aceitam seu uso com parcimônia. Logo, o que precisa acontecer é a ressignificação dos espaços públicos. Que estes possam proporcionar condições para atender às diferentes demandas, permitindo que o cidadão possa escolher como se deslocar sem

ser induzido a se adequar à automobilidade. Que o uso dos espaços urbanos se dê sob uma lógica de convivência, o que proporciona uma cidade mais humana, diferente da lógica de passagem, que os vê apenas como meio e não como fim. E que as decisões possam ser democraticamente tomadas, por meio da participação popular ativa.

Entretanto, o processo de institucionalização desse movimento requer atenção. O trabalho de mestrado de David Pinheiro Lima Couto (2015) traz uma contribuição para pensar os limites e as potencialidades da transformação que o cicloativismo sofreu nos últimos anos. Sua pesquisa tem como palco o cicloativismo curitibano, mas sua reflexão reverbera para outros contextos nacionais. Para o autor, o fortalecimento institucional é um dos motivos para o enfraquecimento da ação direta. Couto (2015) considera que as conquistas cicloativistas por meio da negociação com o Estado legitimam e reforçam as instâncias oficiais da política e não garantem transformação social. Para ele a própria formalização, com representação legal e jurídica, obriga o movimento a adaptar-se à ordem da democracia oficial.

Enquanto movimento social, esta mudança de estratégia política do cicloativismo em direção às parcerias com a prefeitura também desempodera, através de seus discursos e práticas, o potencial transformador da juventude enquanto segmento legítimo de vitalidade e transformação política, principalmente através de perspectivas que tratam esta mudança de ativismo através de termos como “amadurecimento” e “evolução do movimento”, dando menor peso a conquistas culturais e políticas que fizeram mais do que colocar a bicicleta em pauta, mas que foram responsáveis pela própria expansão de seu uso, reflexão e transformação urbana a partir de características que, justamente por se diferenciarem e até se oporem à prática política partidária, de Estado e de interesses econômicos, é que se expandiram. Dizer que o movimento da bicicleta está sendo bem-sucedido porque alcançou o mercado e as políticas públicas, conforme dito recentemente por uma cicloativista paulistana em um encontro virtual de cicloativistas de todo Brasil, é negar ou ignorar todas as características culturais, políticas e identitárias que proporcionaram o rápido crescimento da reflexão política sobre a bicicleta. Tais características foram responsáveis, inclusive, pelo surgimento destes próprios ativistas que, a partir da bicicleta, atuam através do empreendedorismo, da publicidade e de parcerias público/privado. (COUTO, 2015, p. 235)

Mas, afinal de contas, o que caracteriza a ação direta e a ação institucional? Segundo Marcelo Lopes de Souza (2015, p. 56), a ação direta é um “conjunto de práticas de luta que são, basicamente, conduzidas apesar do Estado ou contra o Estado, isto é, sem vínculo institucional ou econômico imediato com canais e instâncias estatais”; já a luta institucional “significa o uso de canais, instâncias e recursos estatais, tais como conselhos gestores, orçamentos participativos ou fundos públicos”. Para o autor “é a ação direta que deve orientar e balizar a luta institucional, e não o contrário. A ação direta é uma necessidade; a luta institucional, uma possibilidade” (SOUZA, 2015, p. 69).

Para Souza (2004) quase nunca é possível cortar os laços com o Estado, portanto considerar as brechas legais, instâncias participativas, recursos públicos é uma maneira de atuar com o Estado apesar dele. O ideal na noção de “Com o Estado, Apesar do Estado, Contra o Estado”, apresentada por Souza (2004, 2006, 2015), é que os dois últimos ingredientes predominem. Além disso, sob o risco de esvaziar a própria ação direta, não pode, “à luz da estratégia, ser jamais reduzida ou valorizada apenas em função de suas eventuais consequências sobre práticas governamentais” (SOUZA, 2004, p. 30). Ou seja,

Ao mesmo tempo em que se incorporam uma crítica e uma prudência essenciais em relação ao Estado, aceita-se que é impossível, simplesmente, pretender ignorar o aparelho do Estado, ou mesmo reconhecer que iniciativas estatais podem, às vezes, ter efeitos potencialmente positivos para a luta emancipatória. Este tipo de possibilidade é, em geral, muito pouco comum, mas é bastante variável conforme país, a cidade, e o momento histórico. Acima de tudo é algo que jamais está plenamente dado de antemão: é a própria pressão popular, é a própria luta que pode engendrar ou, pelo menos, permitir explorar (e até ampliar) brechas legais e institucionais. A vigilância constante e a própria luta são sempre decisivas. Não há governo estatal “progressista” que não precise ser monitorado, criticado, pressionado. E o tempo todo. (SOUZA, 2015, p. 65)

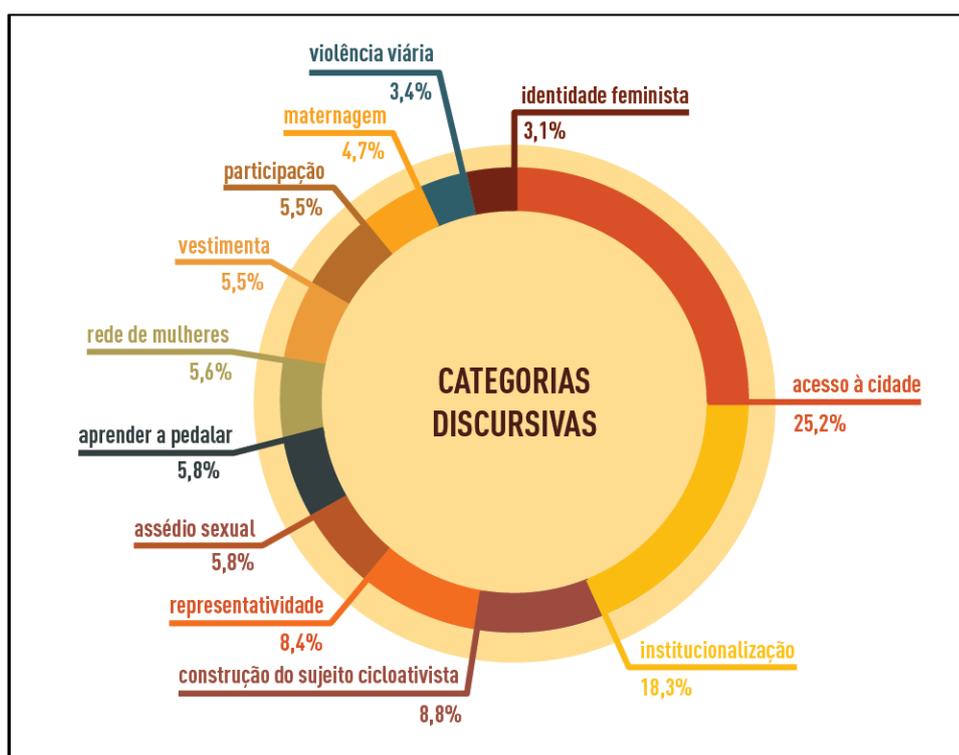
Dito isso, e a partir das evocações das mulheres cicloativistas, protagonistas desta pesquisa, entendemos que a institucionalização do movimento cicloativista foi uma escolha estratégica para a conquista de direitos. No entanto, tal escolha não está totalmente superada pelo movimento, sendo possível identificar conflitos e divergências entre os e as cicloativistas, pois a pluralidade de sujeitos e sujeitas, bem

como dos coletivos e associações, coloca o processo de institucionalização em constante transformação. Porém, um novo desafio se apresenta ao cicloativismo: demandas sociais pautadas nas relações de gênero passam a construir um novo cenário no movimento, e é sobre ele que as próximas páginas discorreram.

4 MULHERES EM MOVIMENTO: ENTRE O ESPAÇO DE MILITÂNCIA E A CIDADE

Este capítulo será dedicado à análise das experiências trazidas a partir vozes das mulheres cicloativistas entrevistadas do grupo 1. Por meio dos discursos, evidenciaremos os processos de opressão sofridos por elas e de resistência alcançado. Suas falas foram sistematizadas, de acordo com a análise de conteúdo de Bardin (2004), através de um banco de dados, como tratado no primeiro capítulo. Assim, foram criadas 12 categorias discursivas que permitem analisar o conteúdo de seus discursos (Gráfico 2). Cada categoria é composta por elementos relacionais, que são os elementos discursivos que aparecem de forma expressiva em suas falas.

Gráfico 2 – Categorias Discursivas



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

As entrevistadas nos mostraram que suas experiências trazem questões muito além do espaço de militâncias, elas também estão espacializadas na cidade. Tanto que, para nossa surpresa, tendo em vista que nossa expectativa inicial era compreender as relações de gênero no ambiente cicloativista, a categoria acesso à

cidade foi a mais evidenciada no discurso das entrevistadas, seguida da categoria institucionalização – juntas, somam 43,5%. As categorias construção do sujeito cicloativista, representatividade, participação, rede de mulheres e identidade feminista, somam, juntas, 31,4% e dialogam diretamente com a categoria institucionalização. Já as categorias assédio sexual, vestimenta e violência viária somam 14,7% e dialogam diretamente com a categoria acesso à cidade. Temos ainda as categorias aprender a pedalar com 5,8% e maternagem com 4,7%.

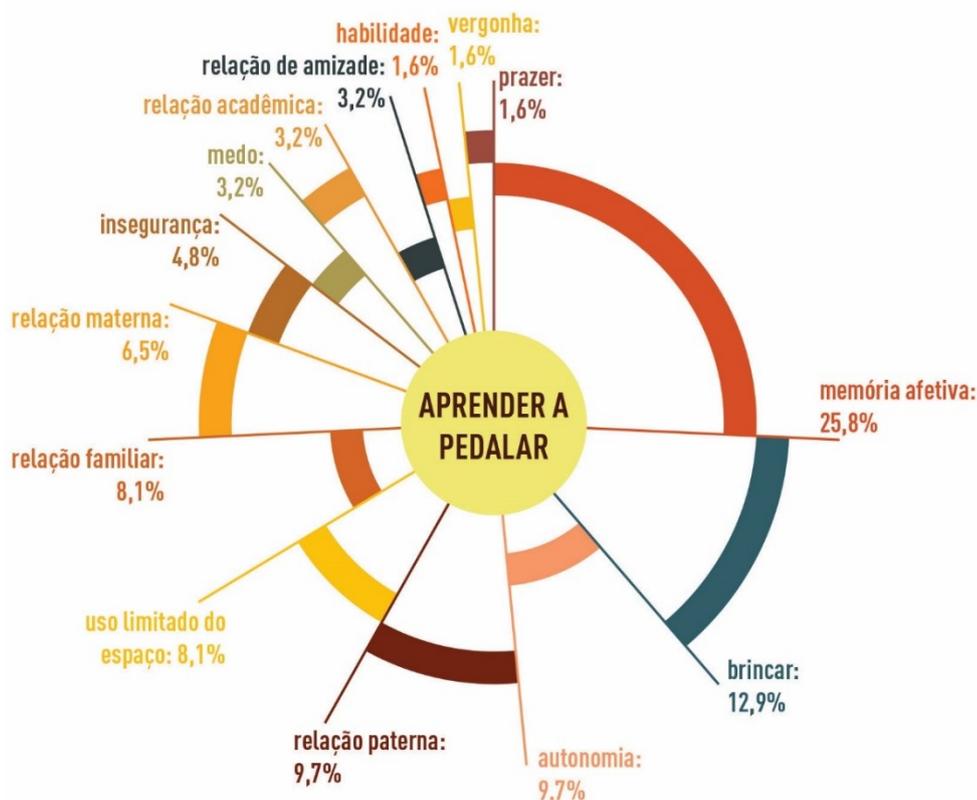
Dessa forma, este capítulo apresentará as 12 categorias discursivas que foram agrupadas em seis subcapítulos. O primeiro trata da bicicleta na infância, na brincadeira da criança, promovendo o processo de aprender a pedalar. Em seguida, no subcapítulo 4.2 o cuidado a outros corpos por meio da maternagem. No capítulo 4.3 são abordadas quatro categorias – institucionalização, construção do sujeito cicloativista, rede de mulheres e intersecção feminista – para discutir como as mulheres transformam o uso da bicicleta em um ato político e se tornam cicloativistas. No subcapítulo 4.4, trazemos o debate sobre o papel da representatividade e da participação das mulheres em um ambiente dominado por homens. Esses dois últimos capítulos tratam do espaço de militância, e a partir de então passaremos a trazer questões fortemente ligadas aos corpos femininos. No 4.5 debatemos a questão da vestimenta no uso da bicicleta. Avançamos, então, para o último subcapítulo, o 4.6, em que são abordadas três categorias; discutiremos sobre o acesso à cidade e a violência vivenciada pelas mulheres cicloativistas, tanto pelo assédio sexual como pela violência viária.

4.1 BICICLETA “BRINCADEIRA” DE CRIANÇA

A bicicleta tem uma relação direta com a infância. Ainda que as experiências cotidianas das crianças não sejam homogêneas, é comum que o primeiro contato com bicicleta tenha acontecido quando ainda eram pequenas. A maioria das ciclistas entrevistadas relatou que o *aprender a pedalar* para elas se deu na infância. Apenas duas cicloativistas relataram ter aprendido já adultas, após terem estudado temas relacionados à mobilidade urbana, o que as levou também a iniciar as atividades junto ao movimento cicloativista. O Gráfico 3 mostra os principais elementos relacionais na categoria *aprender a pedalar*. Destacamos que em “outros” estão agrupados os

elementos menos frequentemente citados nas entrevistas: vergonha, prazer e habilidade.

Gráfico 3 – Categoria Aprender a pedalar



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

A memória afetiva foi o elemento mais presente nas falas das cicloativistas. Em diversos relatos, o *aprender a pedalar* é permeado por lembranças com riqueza de detalhes e entremeadas por laços de afetos, como pode ser percebido nos relatos a seguir.

Eu aprendi a andar de bicicleta pequenininha mesmo, acho que foi entre oito e dez anos, alguma coisa assim. E aí foi meu pai que me ensinou. E aí eu ganhei essa bicicleta, né. Nossa, eu lembro, era linda, eu lembro dessa bicicleta até hoje, era branca com o pneu amarelo, fitinhas coloridas, mó linda a bicicleta. E aí o meu pai me ensinou a andar de bicicleta né, naquele esquema rodinha, depois ele tirou uma rodinha, depois tirou a outra, aí eu caí, bati com a testa no chão (risos) e voltei pra ela. (Aspásia, 2018)

Eu aprendi a andar de bicicleta quando eu tinha sete anos. Era uma bicicleta pequena, eu até falei isso com uma menina nessa semana mesmo, era uma bicicletinha Caloi, aro 20, era azul. [...] E aí era com a rodinha, e em poucos dias tiramos a rodinha e a gente aprendeu no corredor do prédio. O corredor lá do

prédio que a gente mora é bem grande, bem comprido, e aí a gente ficava andando por ali e aprendemos ali, e tava me lembrando até agora, tava me lembrando agora a imagem. (Sayuri, 2019).

Aí eu tive minha primeira bicicleta com rodinha, naquele esquema com rodinhas, e aí vai aprendendo a andar com as rodinhas, depois tira uma rodinha pra aprender a se equilibrar e depois andar sem rodinha. E aí quando você anda sem rodinha é aquela sensação maravilhosa, né, eu lembro que eu fiquei... Lembro! Lembro porque a minha bicicleta ainda tinha rodinhas e eu andei na bicicleta sem rodinha de um amigo meu, que era um pouco mais velho que eu, e eu cheguei em casa esfuziante, gritando pra minha mãe “eu quero tirar as rodinhas da minha bicicleta” e a minha mãe “calma, calma, não é assim”. (Érica, 2018).

Eu tenho um tio que é dois anos e meio mais velho que eu, a gente foi criado praticamente como irmãos, então viver, brincar, brigar, enfim. E, sei lá, a bicicleta quando eu era criança [...] eu lembro ter aprendido a pedalar na bicicleta dele. Lembro da gente colocar copo plástico pra fazer barulho de moto na roda [...]. Descer ladeira, um puxando o outro pra cima, amarrava num skate, essas coisas do tipo. (Blé, 2018)

As narrativas trazem também a dimensão corporal do aprender a pedalar: a memória de conquistar o equilíbrio (no processo de tirar a rodinha e por vezes cair), do espaço que dava suporte à experiência (“o corredor longo” e a ladeira) e as relações de afeto (o pai que ensinou a pedalar) e social (a referência do amigo cuja bicicleta não tinha rodinha e das brincadeiras com o tio de quase a mesma idade). A dimensão afetiva da prática vivenciada se mostra tão marcante a ponto de carregar, ao longo do tempo, detalhes ricos como a cor da bicicleta, o pneu colorido, as fitinhas penduradas no guidom, o barulho do copo plástico preso na roda ou ainda lembrar da “sensação maravilhosa” de pedalar sem rodinhas. Particularmente o ato de tirar as rodinhas foi frequente nos relatos, mostrando-se um grande feito para as interlocutoras durante a infância. Em especial na fala de Érica, a emoção da possibilidade de pedalar sem rodinhas é retratada com entusiasmo.

O pai, cuja presença no processo é descrita como relação paterna, aparece nas narrativas como o principal responsável não somente por auxiliá-las no processo de tirar as rodinhas, mas também como aquele que as presenteou com a bicicleta e as ensinou a pedalar, com exceção de Sayuri, que indicou a mãe como principal responsável pelo seu processo de aprender a pedalar.

Eu aprendi a andar de bicicleta muito pequena, eu tenho outros dois irmãos, uma irmã mais velha e um irmão mais novo, os três ganharam bicicleta mais ou menos no mesmo período e meu pai ensinou a andar de bicicleta aos três juntos. (Lígia, 2018)

Quando eu era bem pequena eu ganhei uma bicicleta né, aquelas com rodinha, meu pai me deu. (Yasmin, 2018)

[...] era o dia que meu pai não trabalhava e era ele que ia fazer essa tarefa de tirar as rodinhas. (Érica, 2018)

[...] foi meu pai que me ensinou, eu tenho essa memória daqueles vãos dos prédios que tem lá em Brasília, que são abertos, então tem uns vãos de vários condomínios que conectam, parece um espaço público, mas na verdade são prédios. (Aline, 2018)

Para Tina e Melissa, o processo de aprendizagem se deu de forma mais autônoma, entre amigos:

Eu aprendi a andar na infância e eu nem tenho, assim, a memória de alguém me ensinando [...], eu não lembro se alguém me ensinou, eu acho que foi um processo meio independente mesmo, de tirar a rodinha e querer aprender, por incentivo dos colegas de rua e tal. (Melissa, 2018)

Eu aprendi na minha casa, com uma amiga minha muito querida, no quintal (Tina, 2018)

Já a relação materna apareceu principalmente em torno dos cuidados e da proteção, como mostram as falas de Érica e Lígia, respectivamente: “minha mãe não queria que eu andasse na rua” e “minha mãe então deixava a gente andar de bicicleta só na metade da rua”. Essa questão aparece especialmente na restrição de uso do espaço público, como pode ser observado nas falas a seguir.

E aí andei de bicicleta até ter 11 anos, 12 anos, e aí quando tô entrando na adolescência, meio que paro com isso, também comecei a crescer demais e a bicicleta que eu tinha não me servia mais, e já não tinha mais o encanto de andar, por que eu morava em prédio, e a área do prédio era curta, a minha mãe não queria que eu andasse na rua, enfim. E aí o que que acontece? Acabo me distanciando um pouco da bicicleta. (Érica, 2018)

Eu usava a bicicleta na infância como um brinquedo, minha mãe deixava a gente andar de bicicleta só na metade da rua, descendo e subindo, a bicicleta era meu brinquedo. (Lígia, 2018)

A fala das mulheres traz o brincar de bicicleta pela cidade – fora da casa ou dos espaços comuns dos edifícios – como um grande desafio para as crianças. As mulheres relataram barreiras impostas por familiares para usarem a bicicleta fora de casa.

Sayuri também relatou ter aprendido andar de bicicleta no corredor de seu prédio e complementa: “meus pais tinham medo né? E também não tinha tanto espaço, espaço seguro que eles pudessem levar a gente pra andar”. Para Aline, embora parecesse espaço público, ela aprendeu a pedalar entre os vãos dos prédios nas super quadras da cidade de Brasília. E o quintal de casa foi o espaço que Tina teve para aprender a pedalar.

Os receios podem estar relacionados tanto ao desenho urbano desfavorável – que prioriza veículos motorizados e cria condições perigosas especialmente para crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida³⁸ – como à violência urbana (assaltos e roubos) e particularmente à de gênero.

Brincar de bicicleta na infância apresenta diversos benefícios para as crianças. Além de contribuir com o desenvolvimento da motricidade e das habilidades corporais, como o equilíbrio, e com a construção da espacialidade corporal, poderia promover maior consciência cidadã ao expor as crianças a vivências e experiências urbanas. Ao vivenciar o espaço público com seus corpos e se relacionar com a diversidade que a rua proporciona, as crianças têm a possibilidade de desenvolver consciência sobre cidadania, conforme tratamos no capítulo 2.

Para meninas, o uso da bicicleta está também ligado ao um processo de desconstrução do comportamento típico e de promoção da consciência corporal, conforme o debate de Young (1980) tratado no capítulo 3. Assim, considerando que a bicicleta, enquanto brinquedo, promete aventura, seu uso, também carrega historicamente uma forte carga generificada.

Diante disso, consideramos que a bicicleta, apesar de vista como um “inocente” brinquedo, pode levantar questões relevantes para o debate sobre gênero no campo da geografia. Ainda que a questão fuja do escopo deste trabalho, cabe ressaltar que seria particularmente interessante como complemento ao debate no campo da geografia da infância. Ferret, Guitart e Ferré (2014) vêm desde a década de 1980 realizando debates sobre o papel do espaço público no processo de socialização, integração e aquisição de autonomia para as crianças. A partir de suas pesquisas, as autoras mostram que atitudes extremamente protetoras por parte dos progenitores em relação ao uso do espaço público por seus filhos e filhas produzem consequências,

³⁸ Os três grupos apresentam velocidades mais baixas – o que dificulta as travessias das vias nos tempos estipulados para o sujeito neutro – e não apresentam as mesmas condições cognitivas e de equilíbrio de um adulto médio.

como perda de autonomia, responsabilidade e independência na infância (ROMÁN, 1995; 2019).

Mesmo diante de tantas proibições, entretanto, algumas entrevistadas relataram que usavam a bicicleta para ampliar seus horizontes e percorriam outros bairros da cidade. As seguintes falas mostram uma conquista da autonomia e de ampliação do espaço de ação ao expandir seu espaço de brincar:

E aí depois disso, depois que eu aprendi a pedalar, a gente dava voltas pelo bairro, aí a outros bairros, mesmo que fosse proibido; a minha vó dizia que era pra não sair da rua, mas a gente ia lá avançando pra outros bairros. (Melissa, 2018)

[...] eu sempre andei muito de bicicleta, mas era uma coisa de lazer, num primeiro momento; até os meus 10 anos de idade sempre foi uma coisa de catar a bicicleta e sair pelo bairro junto com mais um grupo. (Cyra, 2018)

Guimarães e Lopes (2019) contribuem com o debate a partir de uma investigação sobre a espacialidade das crianças em uma cidade de médio porte de Minas Gerais. Segundo os autores, o resultado do discurso sobre os riscos da cidade e da rua é o confinamento das crianças dentro das casas ou em outros espaços de proteção. “Assim, como consequência, menos espaços elas dispõem para viver e experimentar o mundo” (GUIMARÃES; LOPES, p. 315).

As entrevistas mostraram também diferenças entre mulheres que cresceram em grandes e médios centros em relação àquelas que viviam em cidades pequenas. Para Nádia, que vivia numa vila, a bicicleta fazia parte de seu cotidiano; para ir à escola, fazer compras, brincar, todas as atividades incluíam a bicicleta. Assim era também para Tina, que cresceu em uma cidade de ruas não pavimentadas e com pouco trânsito de carros. Andar de bicicleta com as amigas fazia parte do seu dia a dia pelas ruas da cidade.

Então todo mundo tinha a sua bicicleta, meu pai tinha a bicicleta dele, minha mãe tinha a bicicleta dela, meus irmãos cada um tinha a sua bicicleta, todo mundo ia de bicicleta fazer as coisas, ia pra escola de bicicleta, sozinho, não tinha esse negócio de pai levar; ia pra escola de bicicleta, voltava, ia brincar de bicicleta, ia comprar pão de bicicleta, fazia tudo de bicicleta. Então, só quem tinha carro na cidade que eu morava, eram só as pessoas que tinham mesmo uma certa condição financeira, então todas as demais pessoas usavam bicicleta. (Nádia, 2018)

É interessante notar que o uso de bicicletas por crianças no deslocamento para a escola não demanda somente uma adaptação do desenho urbano, mas também de

mudanças culturais, de reestruturar o entendimento sobre a bicicleta como um mero brinquedo para as crianças, para a percepção do objeto como um meio de transporte viável também para a infância. É um veículo que, ao mesmo tempo que proporciona melhor condição de sociabilidade e relação com o entorno, potencializa o processo de desenvolvimento da motricidade infantil.

Ainda, além ser um importante instrumento para atividade física na infância, auxiliando “as crianças a dominarem seus movimentos e a exercitarem os aspectos necessários para uma boa motricidade, tais como o equilíbrio e as noções de esquema corporal, temporal e percepção viso-motora” (NETO, 2002 *apud* CORDAZZO; VIEIRA; ALMEIDA, 2011, p. 278), a bicicleta amplia o raio de alcance das crianças, contribuindo para torná-las agentes ativas de sua própria espacialização.

O significado e as experiências da infância também variam nas sociedades, portanto o contexto social no qual essas crianças se inserem deve ser considerado (FERRÉ; GUITART; FERRET, 2006). Em algumas sociedades a infância é vista como um tempo de inocência, vulnerabilidade e dependência, enquanto em outras as experiências de pobreza, indigência ou enfermidade familiar obrigam as crianças a entrar desde cedo no mundo dos adultos. Quando falamos do espaço ocupado por crianças em bicicleta, diversos fatores devem ser considerados, como idade, cidade, família, cultura local, entre outros.

Não há dúvidas de “que é altamente justificável introduzir medidas para proteger as crianças contra a urbanização, a motorização e contra a rapidez acelerada do transporte e da comunicação na sociedade moderna” (QVORTRUP, 2014, p. 35). As consequências, entretanto, são comprometedoras para o desenvolvimento infantil. Dessa forma, a questão central não deve ser as medidas de proteção, mas o atual modelo de mobilidade urbana, conforme discutido no capítulo 3. É imprescindível repensar o paradigma motorizado para permitir que as crianças retornem às ruas e participem da construção das cidades. Além de lúdico, a bicicleta tem o potencial de ampliar o acesso e a experiência da cidade por parte das crianças. Ao aumentar o raio de alcance das crianças, a bicicleta promove a conquista do espaço público, bem como o fomento à sociabilidade e à autonomia infantil.

Entre as entrevistadas, duas relataram ter aprendido a pedalar somente na fase adulta. Renata e Amanda relataram que o principal motivo que as levou a se interessar em aprender a pedalar e buscar caminhos para alcançar isso foi acadêmico. O

aprender a pedalar, para elas, se deu num processo de aproximação com seus temas de pesquisa, ao mesmo tempo que elas também se aproximaram do movimento cicloativista. O percurso de ambas chegou ao tema de mobilidade urbana, o que promoveu o desejo de aprender, conforme pode ser observado nas falas abaixo.

E aí o que que aconteceu? Eu fui fazer um doutorado na área de políticas públicas de transporte, já com 27, 26 anos, daí eu falei: “É muito hipócrita eu fazer um doutorado na área de transporte e não adotar minimamente, no meu dia a dia, alguma coisa que mostra o que eu aprendi na área”. Então, uma vez, quando a universidade estava em greve, eu tinha comprado uma bicicleta pela internet, a bicicleta já tinha chegado, mas eu morria de medo de aprender em público, uma adulta aprender em público né? [...] Eu aprendi velha, sozinha, com vergonha, isolada, que é o jeito que eu arrumei pra entrar nas coisas que eu tava estudando. (Renata, 2018)

E aí, eu fiz arquitetura, nesse último período a gente vai afunilando né, o assunto que a gente quer estudar. E mobilidade urbana pra mim era um problema, uma questão a ser estudada. Eu fui afunilando, afunilando, até chegar na parte da bicicleta. E aí eu escolhi a bicicleta sem saber pedalar, foi aí que eu resolvi aprender. E aí conhecendo o Bike Anjo e tal, e o meu ex-namorado me deu uma bicicleta, então ele e o Bike Anjo foram os que me ensinaram a pedalar. (Amanda, 2018)

A nova empreitada de Renata foi acompanhada de emoções como o medo e a vergonha, sentimentos comuns entre as mulheres adultas que não sabem pedalar, segundo Tina, coordenadora-geral do Bike Anjo. Mulheres são maioria entre as pessoas que procuram a rede Bike Anjo – de acordo com os dados fornecidos pela organização, de 2012 a 2018 foram mais de 30 mil solicitações para aprender a pedalar, sendo que 77% dos solicitantes se declararam do gênero feminino. Por outro lado, o número de voluntários para ensinar a pedalar, até 2018, somava 3.400 pessoas, sendo 67% homens. Ao considerar os dados, podemos perceber que entre aqueles que não sabem pedalar as mulheres são maioria. Como as mães podem ensinar suas filhas se nem elas sabem pedalar? As mães de Sheila e Lígia são exemplos disso. Ambas afirmam que suas mães não aprenderam na infância e até hoje carregam essa vontade. Embora a mãe de Sheila tenha usado a rede Bike Anjo para aprender, sua inexperiência e insegurança a impedem de usar a bicicleta para deslocamentos cotidianos; ela faz uso dela apenas em parques ou em vias recreativas³⁹.

³⁹ As vias recreativas, também chamadas de espaço recreativo, ciclovia de lazer ou ciclovia de domingo, são uma ação do poder público que ocorre em algumas cidades do Brasil, que se constitui basicamente

Lemos *et al.* (2017) também trazem um debate acerca do impacto da dicotomia entre espaço público e privado – respectivamente associados a homens e mulheres – sobre o uso da bicicleta e o alto índice de mulheres que não sabem pedalar na fase adulta. Ou seja, o que a dualidade provocou sobre as mulheres restrições de uso do espaço público, conforme tratamos no debate sobre a literatura apresentada no primeiro capítulo (MCDOWELL, 2000; PATEMAN, 1996; ABOIN, 2012).

Embora a maioria das mulheres cicloativistas entrevistadas tenham aprendido a pedalar na infância, não se mostra um fator determinante – ou até mesmo facilitador – para se tornar militante. Além de termos duas entrevistadas relatando que aprenderam a pedalar somente na fase adulta, não houve relatos que indicam tal relação. Além disso, mesmo para as que aprenderam na infância, mostrou-se comum um hiato do uso da bicicleta na adolescência, estendendo-se até a fase adulta.

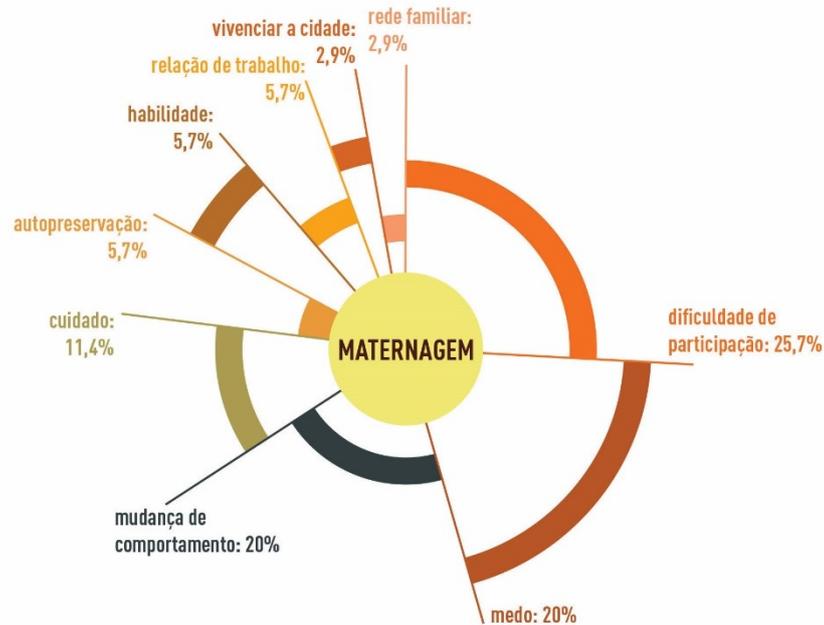
4.2 CORPOS QUE CUIDAM

Quando as mulheres se tornam mães, os cuidados e a proteção sob seus corpos permanecem, mas de protegidas passam a ser as protetoras. O papel materno nos cuidados se evidencia entre as cicloativistas que são mães. Quatro das interlocutoras são mães, sendo três mães de crianças pequenas, com menos de três anos. As análises trazidas neste subcapítulo são baseadas nas falas dessas três cicloativistas.

A categoria maternagem aparece de forma bastante evidente nas falas das cicloativistas mães, embora a dificuldade de participação no movimento seja o elemento mais presente (25,7%) nas falas, como mostra o gráfico 4. A maioria dos elementos estão associados ao corpo das cicloativistas, seja pelo medo, pelo cuidado, seja pela preservação, habilidade ou mudança de comportamento. Aqui o medo aparece pela primeira vez como elemento, mas se mostrará bastante evidente no último subcapítulo, quando trataremos do acesso à cidade.

no fechamento de ruas para uso exclusivo de pedestres e ciclistas. É uma ação do poder público que ocorre em algumas cidades do Brasil. Ver em: <https://uniaodeciclistas.org.br/geral/ciclovias-lazer-reciclando/>

Gráfico 4 – Categoria Maternagem



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

A falta de tempo disponível para a militância política é unânime entre elas. Conforme debatemos no capítulo 2, os cuidados com os filhos recaem principalmente sobre as mulheres.

Então, eu me afastei completamente, na gestação, do movimento cicloativista, completamente. Eu precisava me dedicar à coisa da gestação mesmo, pode ser uma escolha impulsionada pelo patriarcado, que te isola, que te coloca muita culpa? Pode. Só que eu me senti muito mal, porque quando o (nome do filho) nasceu, eu falei “putz, ninguém vai mais me reconhecer, as pessoas não vão mais saber quem eu sou, eu não vou ter mais espaço no movimento, as pessoas já andaram pra outro lugar, eu não sei mais o que que tá acontecendo”, então parecia que eu não tinha mais espaço (Aline, 2018).

Cara, é uma zona. Reunião à noite é uma coisa muito mais complicada hoje em dia do que era antes. Atividade final de semana, uma questão de horários mesmo. Reunião à noite e a atividade de fim de semana é uma coisa que, assim, agora eu tô dando conta de voltar a fazer um pouco, mas nunca... Assim, ainda não voltei como era antes, eu fiquei quase um ano bem interdada, né? De autonomia pra deixar o (nome do filho) com alguém, pra ir naquelas atividades. Então a questão de horários é uma coisa muito complicada, porque é isso, o que eu tenho é uma militância muito voluntária, não é uma coisa profissionalizada, então é tudo no horário livre, né? Nunca é no horário comercial. Então essa coisa de militância voluntária é uma coisa que fica bem prejudicada com a maternidade (Renata, 2018).

Depois que (nome do filho) nasceu eu passei um ano, né, bem ausente me dedicando exclusivamente pra ele, e aí depois disso eu voltei com força total. (Melissa, 2018)

O primeiro ano parece ser o mais difícil, inclusive o mais impeditivo para a atuação política, como demonstram as palavras usadas pelas entrevistadas: “isolada”, “interditada” e “ausente”. Para Aline, o medo de não ser mais reconhecida no movimento foi o sentimento de maior impacto sobre sua ausência do movimento. Renata assume que ainda não conseguiu organizar seus horários e a militância passou a ficar secundarizada. Já Melissa, que esteve ausente do movimento durante um ano, afirma que voltou com maior engajamento depois do período.

O isolamento, a interdição e a ausência também se referem à socialização que se dá no processo da militância. Não é “apenas” atuação e luta política, é também a interação com o grupo e o reconhecimento recíproco dos sujeitos, por isso o medo de não ser mais reconhecida presente na fala de Aline.

A distribuição desigual entre homens e mulheres do tempo dedicado ao trabalho reprodutivo apresenta grande impacto sobre a vida delas. Existe uma ampla discussão sobre essas desigualdades, fundamentadas na ideia dicotômica de espaço público e privado, trabalho produtivo e reprodutivo (MCDOWELL, 2000; OKIN, 2008; PATMAN, 1996).

A pesquisa desenvolvida por Pinheiro e Medeiros (2016) sobre as desigualdades de gênero em trabalhos pagos e não pagos no Brasil demonstra que, embora o número de mulheres realizando trabalho pago tenha aumentado, o envolvimento delas com o trabalho não pago não diminuiu. Em outras palavras, mesmo tendo as responsabilidades do trabalho remunerado, elas continuam sendo as principais responsáveis pelos afazeres domésticos e cuidados com os filhos. A sobrecarga do acúmulo de jornadas de trabalho (remunerado e não remunerado) também contribui para explicar a falta de tempo para a militância.

Para Melissa o retorno ao ativismo só foi possível porque ela deixou de trabalhar

[...] aí eu tive o (nome do filho), saí de licença, aí quando eu voltei eu fiquei só um período mínimo, que é o garantido pela legislação [...] Quando eu saí da prefeitura, eu fiquei com mais tempo pra dedicar pro voluntariado, e aí foi meio que um bum pra mim, além de reconhecer enquanto mãe a necessidade de lutar por uma cidade mais humana, mais tranquila, pra deixar aí um futuro melhor pro (nome do filho), né? Enquanto pessoa que vai viver na cidade, a importância de garantir, né? O nosso direito à vida. Então eu consegui dedicar muito mais tempo pra isso. (Melissa, 2018)

Para Melissa, a demissão possibilitou um maior envolvimento com o cicloativismo. Sua fala corrobora a ideia de que o tempo de militância é retirado de alguma outra atividade desenvolvida – no caso de Melissa, do trabalho remunerado, que deixou de existir. Embora para ela não se apresente como um problema, para a grande maioria das mulheres a demissão do emprego depois do nascimento do filho tem um impacto negativo sobre suas vidas.

As mulheres trouxeram também a mudança de comportamento ligada à maternidade, referindo-se desde mudanças no estilo de pedalar e busca por caminhos mais tranquilos até a diminuição do uso da bicicleta.

Eu sou uma ciclista... eu era uma ciclista muito destemida, eu pedalava de fixa sem freio, sabe a fixa? Aquela bicicleta de velódromo? Eu era desse tipo de movimento das fixas, já fui... já fiz campeonato, já fui atleta de fixa, e aí desde que (nome do filho) nasceu [...] Porque a fixa é uma bicicleta que te estimula a furar farol, a andar no meio dos carros, ela é muito rápida. E uma bicicleta roda livre, sem marcha, guidãozinho reto, te dá outro pedal, e eu hoje tô muito mais nesse movimento mais slow, então eu tô realmente, sabe? Refazendo meu estilo de pedalar. Então hoje, eu tô zero atleta, zero treinando, eu treinava, zero, também porque tô sem bicicleta pra isso, não é prioridade, eu tô andando muito mais de transporte público e metrô do que de bicicleta em si. (Aline, 2018)

Conforme mostra a fala de Aline, as mudanças no estilo de pedalar delas vêm acompanhada da inserção de outros meios de transporte. Assim, com filhos, elas se tornaram mais multimodais, como mostra a fala de Melissa.

Eu uso o carro pra ir pro supermercado, basicamente, em dia de chuva que eu preciso sair com o (nome do filho), também vou de carro. Ônibus muito pouco, às vezes final de semana, se tiver muito sol, e o (nome do filho) meio gripadinho, catarrento, não sei o quê, a gente sai de ônibus, porque também, estacionar é meio estressante, então a gente às vezes faz a opção de ir de ônibus. Então eu uso todos os tipos de deslocamento. (Melissa, 2018)

O tempo de desenvolvimento do bebê também mostra impacto nas opções disponíveis para as mulheres. Renata indica que até seu filho estar pronto para ser colocado em uma cadeirinha, ela também não usou bicicleta e, conseqüentemente, fez uso de outros modos.

[...] a gente começou a botar ele na bicicleta com 11 meses, então significa que até os 11 meses dele, porque o pescoço não tava durinho, não tava firminho, ele não andava de bicicleta, e eu quando estava com ele, também não podia andar né. (Renata, 2018).

A mudança das condições de mobilidade – andar de bicicleta de forma mais cautelosa, a escolha das rotas ou a troca do modo de transporte – das cicloativistas que são mães se relaciona com o sentimento de medo, conforme pode ser observado nas falas a seguir. *Medo* foi o terceiro elemento mais presente nas falas delas, associado à ideia de *cuidado* e de *autopreservação*.

Muito medo, muito, muito, muito. Eu já pedalei com ele, numa bicicleta emprestada, na cadeirinha, rolou e tal, foi tranquilo, mas eu não peguei avenidas, eu não peguei o Corifeu, que passa busão aqui, sabe? Eu não consigo ainda lidar com isso. Eu tenho mais medo da violência do trânsito agora, muito mais, mesmo quando eu tô sem ele, pedalando sem ele, eu tenho muito medo de acontecer alguma coisa comigo, sabe? (Aline, 2018)

Porque a Melissa sozinha, antes de ser mãe, ia embora, corria, ultrapassava, nãñã, agora não, Melissa como mãe não pode morrer logo (Melissa, 2018).

É, porque assim, a gente sozinha, a gente pegava umas pistas de 60 por hora, dava conta de fazer rotatória numa boa, quando você bota a criança na cadeirinha, eu pelo menos... nossa! mudou totalmente o perfil dos caminhos que eu faço, totalmente [...]. Hoje em dia eu uso muito mais ciclovias do que eu usava antes, então muda muito, a aversão ao risco aumenta. (Renata, 2018)

O medo de que aconteça algo com o filho ou medo de se acidentar e não poder mais cuidar deles marca a fala de Aline e Melissa. Na busca de *autopreservação* de seus corpos, elas mudaram hábitos e caminhos. A “aversão ao risco”, descrita por Renata, a levou a usar mais a infraestrutura cicloviária. Hoje, além das ciclovias, passou a usar vias mais calmas, de baixa velocidade, com menos fluxo de automotores, demonstrando uma *mudança de comportamento* no trânsito.

O medo é uma das tantas emoções que compõem a existência humana. Conforme debatido por Campos, Silva e Silva (2019, p. 41), emoções como o medo “não podem ser compreendidas como um estado mental subjetivo interiorizado por um sujeito”; segundo os autores, devem ser “concebidas em termos de sua mediação e articulação socioespacial”. O medo aparece frequentemente nas vozes das interlocutoras, não somente dentro da categoria *maternagem*, mas também quando falavam de outras questões que serão tratadas ao longo do texto. Medo é uma das emoções que transpassam a vida dessas mulheres em vários momentos do seu cotidiano.

No dia a dia, a necessidade de *autopreservação* e de *cuidado* com os filhos se transforma em estratégias de defesa e proteção.

Então, tem um pouco mais de cuidado. E com ele também né? Eu presto mais atenção, eu vou mais devagar, quando a gente sai toda a família junto, eu vou, o Murilo leva ele, e eu vou fazendo a anja⁴⁰ né? Eu vou mais no meio da pista pra garantir que ele fique mais seguro, então tem um pouco desse cuidado a mais. (Melissa, 2018)

Tem vezes que eu tô pedalando com o Bruno, isso eu já falei pra ele. Já aconteceu de eu, propositalmente, conscientemente, me afastar dele no trânsito, então tamo ali na Vital Brasil, Corifeu indo pra casa, eu deixo ele bem mais na frente do que eu, não vamos juntos, porque conscientemente eu penso “se acontecer alguma coisa não é com os dois juntos”, olha que loucura, né? Tipo, falei isso pra ele e ele falou “magina, isso é pior, porque daí, junto você é uma massinha ali, crítica, que tá junto”, é verdade, mas imagina se acontece um acidente, e os dois, imagina o (nome do filho) ficar sem pai e sem mãe? Então, eu fico, você entra nessa, o tempo todo, tipo “cara, essa criança precisa de mim e do pai”, então eu tenho muito mais medo de acontecer alguma coisa comigo. (Aline, 2018)

Melissa se posiciona ao lado do companheiro que carrega o filho com intuito de distanciar os veículos automotores dele, ou seja, para afastar o perigo⁴¹. A “massinha”, mencionada por Aline, é uma alusão à prática da Massa Crítica que se constitui por, como já relatado anteriormente, um bloco de ciclistas que ocupam a rua para deslocar-se, e assim tornarem-se mais visíveis e, portanto, mais seguros.

Mudanças e adaptações na vida também ocorrem quando nasce um filho. Aline, por exemplo, se mudou para se aproximar da família e poder ter mais suporte. A ida para um bairro mais distante, entretanto, em busca da *rede familiar*, também contribuiu para as mudanças em sua mobilidade, dificultando o uso da bicicleta.

Não só por conta da maternidade, mas porque eu tô morando um pouco mais longe agora [...], pra mim hoje, eu sou muito mais multimodal, eu ando muito mais de ônibus e de metrô, eu tenho que pegar um ônibus e ir até o metrô, porque o metrô não é tão perto da minha casa, mas é bem mais fácil, às vezes, do que ir de bike. (Aline, 2018)

As *habilidades* com a bicicleta fixa relatadas por Aline anteriormente não servem mais para o seu cotidiano, pois seu estilo de pedalar mudou com a chegada

⁴⁰ “Fazer a anja” é uma forma de proteção do ciclista mais frágil. Ao ocupar a pista ao lado do companheiro, que, trafegando pela borda, carrega o filho na cadeirinha, Melissa serve de escudo.

⁴¹ As ultrapassagens dos veículos automotores sempre são um perigo em iminência, e não à toa o Código de Trânsito Brasileiro exige que a ultrapassagem de ciclistas seja realizada com 1,5 m de distância, o que raramente acontece.

do filho. Para Melissa, as mudanças corporais durante o período da gestão já davam sinais da necessidade de outras *habilidades* – ela foi a única a relatar que pedalou durante a gravidez.

Tinha medo de cair. Não era nem tanto medo do trânsito, tinha medo de cair mesmo (risos), porque o equilíbrio muda um pouco, né? Então eu pedalava lá onde eu morava, no bairro onde eu morava, que era no município vizinho a Belém, pra ir pra feira, pra passeio, às vezes a tarde, tal, mas eu não pedalava pra me deslocar pra cá, quando eu tava grávida. (Melissa, 2018)

As interlocutoras relataram mudanças de comportamento e relação com a bicicleta diretamente relacionadas à maternagem, em grande medida devido ao medo do trânsito de suas cidades. Eyer e Ferreira (2014) desenvolveram uma pesquisa que mostra outras relações, mas em um contexto extremamente favorável ao uso da bicicleta: Amsterdã. Apesar da diferença contextual, é possível identificar que também lá há diferenças entre mães e não mães que usam a bicicleta como forma de deslocamento.

Com o objetivo de investigar os níveis de mobilidade e experiências de viagem de mães em comparação com mulheres sem filhos em Amsterdã, a pesquisa de Eyer e Ferreira contou com 37 participantes, sendo 20 mulheres com filhos e 17 mulheres sem filhos, com faixa etária entre 30 e 49 anos, todas com trabalho remunerado. Os autores identificaram que, embora os dois grupos usem a bicicleta para distâncias e periodicidade bastante semelhantes, os motivos de trajeto diferem. As mães apresentam deslocamentos encadeados com as atividades dos filhos, dando a elas menos flexibilidade. A pesquisa também evidenciou que ambos os grupos declararam sentir prazer no ato de pedalar, embora, para algumas situações, como dias chuvosos, as que são mães prefiram usar outro meio de transporte.

A questão mais marcante da pesquisa de Eyer e Ferreira, e que mais diverge das declarações de nossas entrevistadas, é que todas as participantes indicaram que se sentem seguras ao andar de bicicleta, mesmo quando estão com seus filhos. A diferença está intimamente relacionada não somente à infraestrutura cicloviária, tão presente nas cidades dos Países Baixos, mas também a uma história de preservação e promoção da bicicleta como meio de transporte que remonta às décadas de 1960 e 1970, com os movimentos do Provo e Stop Kindermoord.

Embora tenha aparecido uma única vez entre as falas referentes à maternagem, o relato de Melissa que está associado ao vivenciar a cidade com seu

filho é um debate de extrema importância. Melissa traz um belo relato sobre sua experiência caminhando pela cidade com seu filho e mostra a relação com a bicicleta na escolha por um modo mais rápido.

Andando metade do caminho, aí ele cansa, vai no colo, depois ele volta a correr, vai correndo, vai andando, mexe com os pássaros, mexe... tem umas árvores no caminho e aí ele vai olhando pra árvore, vendo as cores e tal. É bem divertido, mas nem todo dia eu tô disposta ou com tempo disponível pra isso. Então quando tô com mais pressa, eu vou de bike. (Melissa, 2018)

O debate sobre infância e espaço público se faz presente na geografia da infância e pode ser encontrado em Ferré, Ortiz e Ferret (2014). Embora não nos aprofundemos a essa discussão é importante salientar que se mostra um importante caminho de análise para pensarmos cidades mais cicláveis para as mulheres.

4.3 NÃO SE NASCE CICLOATIVISTA, TORNA-SE CICLOATIVISTA

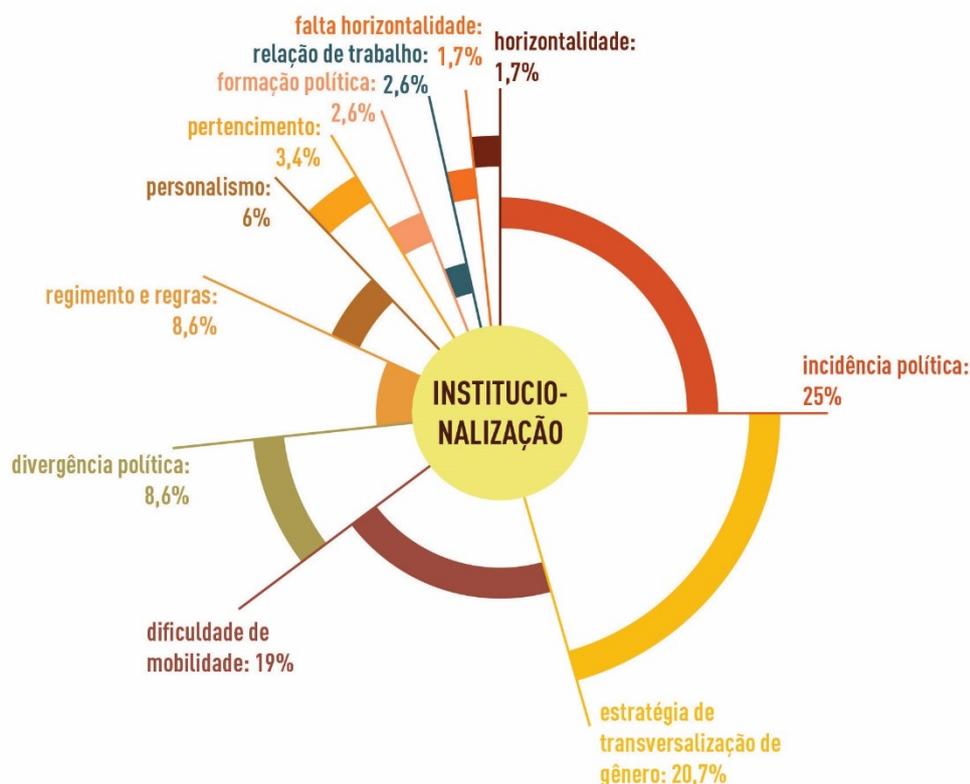
Não há um só modo de ser cicloativista. Há quem atue mais nas ruas, em ações diretas, e há quem prefira atuar de forma mais institucional, no diálogo direto com o Estado. A luta política pela inclusão da bicicleta surgiu por volta dos anos 1970 e 1980 e foi amadurecendo ao longo do tempo. Inicialmente com caráter fortemente horizontal, passou por um processo de institucionalização – e consequente verticalização – mais recentemente, ainda que tenha mantido uma multiplicidade de esferas, incluindo a horizontalidade em algumas delas.

A fim de entender como as mulheres participam dos espaços de luta cicloativista e como elas se construíram como ativistas da causa, dedicamos este subcapítulo para analisar três categorias presentes nas falas das entrevistadas. Iniciamos com a questão sobre o processo de *institucionalização* do movimento; seguimos, então, para o debate sobre a constituição de uma *rede de mulheres*; e, em seguida, sobre a *construção do sujeito cicloativista*.

4.3.1 Institucionalização

O cicloativismo, como apresentado no terceiro capítulo, é um movimento social cujo principal objetivo é a reivindicação de políticas públicas pró-mobilidade ciclística. A institucionalização do movimento cicloativista, sob a ótica das interlocutoras, tem aspectos tanto positivos quanto negativos. O Gráfico 5 indica os principais elementos que serviram para construir a categoria.

Gráfico 5 - Categoria Institucionalização



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Mais de 60% das falas dessa categoria, como mostra o gráfico, se referem à incidência política, considerada uma importante forma para efetivar a mobilidade cicloativista, seguida de estratégia de transversalização de gênero. Este último elemento corresponde as falas das interlocutoras acerca das relações de gênero, às ações que fortalecem a paridade de gênero nas atividades realizadas pelas associações e à dificuldade de mobilização, principalmente para que mais mulheres façam parte do quadro das associações⁴². A divergência política refere-se às

⁴² Nem todas as entrevistadas apresentaram dados referentes aos números de associados/as ou colaboradores/as, no entanto alguns dados adquiridos mostram que há uma predominância de homens.

diferenças de percepções e concepções políticas. Já o personalismo se refere a quando as ações da associação são atribuídas a uma única pessoa, geralmente homem. Os demais elementos, com menor proporção nas falas, foram considerados aqui como processos internos. A maioria das organizações se originou da Massa Crítica, e a necessidade de atuar em favor da construção de políticas públicas fez com que fossem tomados novos rumos. As interlocutoras veem com bons olhos a mudança, entendendo a institucionalização como um mecanismo de luta e conquistas sociais, que possibilita, assim, maior força para incidir politicamente.

Pois é, eu entendo que enquanto a gente não tem uma organização constituída, apesar da gente ter leis e vozes, diante dos gestores públicos, da imprensa local, se a gente estiver constituído fica muito mais fácil de acessar, e de demandar políticas públicas de fato. (Melissa, 2018)

Então o que era no início só uma prática de lazer, que o Pedala Manaus era isso no início, com o tempo a gente foi transformando ele num instrumento de mudança, porque a gente não se conformou com aquela condição (Nádia, 2018).

Então naturalmente rolaram essas conversas de “ah, vamos montar uma associação, porque a bicicletada tem limites, não dá e tal”, então foi um processo rápido, mas foi um processo de muita conversa pra abrir uma associação, pra montar uma associação, e aí nasce em novembro⁴³ a Ciclocidade. (Aline, 2018)

[...] e aí, depois de um tempo, a gente percebe que fica complicado trabalhar só na rua se a gente não tem um respaldo político, quem fale por nós e tal. (Carol, 2018)

As falas mostram o reconhecimento dos limites da Bicicletada. Apesar de a reconhecerem como uma importante forma de atuação política, a necessidade de dialogar com o poder público e incidir sobre as políticas públicas passou a ocupar mais espaço nas pautas cicloativistas. Para tanto, o processo de institucionalização mostrou-se uma forma mais efetiva sob a visão delas, para possibilitar o diálogo. As possibilidades que vêm com a institucionalização foram traduzidas na fala de Melissa: “se a gente estiver constituído fica muito mais fácil de acessar, né, e de demandar políticas públicas”.

Além do diálogo com o poder público, que pode ocorrer em forma de embate ou colaboração, a incidência política se dá também por meio de algumas instituições participativas, como os conselhos e as conferências. Apesar de as cicloativistas

Por exemplo, na MobRio, de 139 associados 43 são mulheres; na BH em Ciclo, de 268 associados 72 são mulheres; na TA, de 193 associados 58 são mulheres.

⁴³ A Ciclocidade é fundada em novembro de 2009.

ocuparem os espaços institucionalizados, não se mostram seguras no que tange à efetividade deles, conforme demonstram as falas a seguir:

Fazemos em um só, que é o Concidades, é um conselho municipal da cidade, né, ele não é diretamente ligado à mobilidade urbana, mas todas as pautas de políticas da cidade teoricamente precisam passar por esse conselho, inclusive as políticas e planejamentos de mobilidade. Agora, é um conselho que ele é... meio que a prefeitura do Recife tenta esvaziar continuamente as discussões desse conselho. Porque é um dos únicos conselhos em que ela perde, a sociedade civil é bastante forte. (Lígia, 2018).

Então, ocupamos, a gente formalmente tem o Conselho de Mobilidade, só que nessa nova gestão [da prefeitura] ele tá inativo, a gente não teve nenhuma reunião, e na gestão passada ele não era efetivo, o Conselho é consultivo, não é deliberativo, as pautas eram totalmente de cima pra baixo, era assim, um teatro, pra mim. (Amanda, 2018)

Parte das cadeiras de conselhos, municipais, estaduais ou federais são ocupadas por instituições. A institucionalização, portanto, tem também o potencial de ampliar a chance de acesso de grupos a esses espaços institucionais de diálogo com o poder público. Nesse sentido, apesar dos receios de perda de autonomia a partir do processo de institucionalização e diálogo próximo com o Estado, como debatido por Couto (2015) para o caso de Curitiba, a institucionalização se mostra um processo importante para ganhar outros espaços de luta. A fala de Lígia citada anteriormente indica que, “apesar de o Estado”, como é colocado por Souza (2010), ocupar um lugar institucionalizado dentro do Estado, utilizando-se das normas institucionais do município, parece ser também um ponto de acesso relevante para ser “contra o Estado”⁴⁴.

A estratégia institucional dos movimentos sociais se mostra potente, pois quanto mais organizados e fortes estiverem, maior será seu potencial de luta e transformação a partir das instituições existentes – ainda que os resultados não necessariamente sejam exatamente conforme o previsto pelos atores sociais. Um

⁴⁴ Aqui fazemos alusão ao texto de Marcelo Lopes de Souza *Com o Estado, apesar do Estado, contra o Estado: os movimentos urbanos e suas práticas espaciais, entre a luta institucional e a ação direta* (2010). O autor faz uma crítica às práticas dos movimentos sociais urbanos que passaram a “negociar” com Estado de forma a perder sua emancipação. Ao mesmo tempo o autor afirma a necessidade de manter o diálogo com atores estatais e atuar de forma insurgente nas brechas institucionais, ainda que as ações sejam contra o próprio Estado. Seria como jogar no campo do adversário, mas buscando favorecer seus pares.

exemplo foi a campanha pela assinatura da Carta Compromisso⁴⁵ pelos candidatos ao executivo municipal de São Paulo, em 2012, conforme relato de Cyra:

Foi feita uma carta compromisso e é dessa carta que saem os 400 quilômetros, é dessa carta que se pede a instância de participação [...]. Então, assim, tem uma série de coisas que foram implementadas durante a gestão Haddad, algumas não da forma como a gente gostaria, mas enfim. (Cyra, 2018)

A carta compromisso citada por Cyra é uma ação institucional emblemática não somente para o movimento cicloativista paulistano. Ainda que o resultado prático tenha sido somente local, o ganho simbólico alcançou todo o território nacional. Os 400 quilômetros de ciclovia e ciclofaixas construídos na capital paulista durante o governo Haddad tiveram uma série de implicações, inclusive político-partidárias – por exemplo delimitando a política cicloviária com uma pauta “de esquerda”. As ciclovias de São Paulo passaram a ocupar um espaço de destaque na mídia, positivo e negativo. Durante a candidatura à reeleição de Haddad, questões sobre as ciclovias foram usadas como argumentos contrários ao próprio candidato – até mesmo a cor das ciclovias, vermelha, foi associada ao comunismo – e como pretexto posteriormente para a tentativa de desmanche da política⁴⁶.

A efetiva implementação da política cicloviária em São Paulo, entretanto, reforça a importância de movimentos sociais para possibilitar políticas públicas que estejam fora ou margeando o *status quo*. A resistência – particularmente de parte dos comerciantes – esteve presente durante todo o processo e terminou por ser representada por ação do Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Prefeitura. A ação questionava a qualidade do que estava sendo implantado e demandava inclusive o desmanche da obra iniciada na Avenida Paulista. Particularmente a ciclovia que estava sendo construída na Paulista era bastante emblemática para os ciclistas locais. Além de ser um dos principais cartões-postais

⁴⁵ A “Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas” foi uma ação realizada pelas associações de ciclistas paulistanas Ciclocidade e CicloBR. A carta continha propostas para a ciclomobilidade da capital paulista e foi entregue às candidaturas para o executivo na eleição municipal de 2012. Houve adesão de Fernando Haddad – eleito naquelas eleições – e de outros candidatos. Desde 2008, diversas organizações brasileiras de ciclistas têm realizado ações similares dirigidas às candidaturas ao poder executivo e legislativo nas esferas federal, estadual e municipal.

⁴⁶ É possível encontrar artigos jornalísticos sobre o desmanche dessa política pública, bem como sobre a aversão, após o governo Haddad, aos ciclistas. Ver em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/reforma-retira-vermelho-de-ciclovia-e-surpreende-usuarios-em-sp.shtml>; <https://www.pragmatismopolitico.com.br/2014/09/justica-diz-que-cor-de-ciclofaixa-nao-e-propaganda-pt.html>.

da cidade, é o local em que se iniciaram as Bicletadas – e que foi palco de diversas mortes de ciclistas.

Ainda que a construção das ciclovias na cidade de São Paulo tenha sido uma grande vitória para o cicloativismo paulistano, há também questões problemáticas e conflituosas quando se olha a partir de uma visão menos generalizada. A primazia de construção da infraestrutura cicloviária se deu principalmente no centro expandido e no eixo centro-sudoeste da cidade – historicamente o território com maior investimento público de infraestrutura e serviços (VILLAÇA, 1998). O reforço à histórica falta de políticas periféricas da capital, entretanto, foi questionado por organizações cicloativistas fora desse centro das elites, essa discussão voltará no capítulo 5 quando tratarmos sobre as experiências das cicloativistas paulistanas.

Os elementos que compõem os processos internos, como *regimento e regras*, se referem prioritariamente à parte burocrática do cotidiano de uma associação – elaboração de documentos, relatórios, realização de reuniões e assembleias etc. – e sobre os processos ligados às ações e decisões das associações – com ou sem horizontalidade. A demanda com a burocracia cresce no processo de institucionalização do movimento, o que parece ser um ponto negativo para elas.

Outra questão ligada aos processos internos definidos para as associações é a *relação de trabalho*. As cicloativistas entrevistadas apresentam isso como um elemento que acompanhou o processo de institucionalização. A maioria dos trabalhos dentro das associações é desenvolvida de forma voluntária. A justificativa frequentemente apresentada é a escassez de recursos financeiros. Desde 2012, entretanto, diversas associações de ciclistas brasileiras passaram a receber financiamento do banco Itaú, principalmente aquelas localizadas em cidades que contam com um sistema de bicicletas compartilhadas mantidas pelo banco.

Pereira e Prates (2017, p. 121) fazem uma análise sobre o cicloativismo paulistano e argumentam que “ao aproximar-se de instituições tradicionalmente alinhadas ao discurso hegemônico do liberal-capitalismo (tais como bancos e financeiras), este enunciador elide o antagonismo direto de suas manifestações”. É possível, entretanto, identificar entre os cicloativistas um discurso contrário ao financiamento e ao processo de institucionalização, mas não unânime, muitos entendem como uma forma de estruturar o cicloativismo através de seus projetos e ações.

Ainda sobre os processos internos, as mulheres trouxeram também questões sobre a “horizontalidade” e “não horizontalidade”.

Só que a deliberação, majoritariamente, nunca precisou assim, de ser tomada exclusivamente pela diretoria. Tudo, ou a maioria das questões rotineiras e tal, [...] todas as discussões são feitas no grupo, que chama grupo impulsor⁴⁷, onde tão a maioria das pessoas ativas, quem leva adiante a instituição. (Amanda, 2018)

E a gente sempre fala que busca a horizontalidade, busca a horizontalidade. Mas no geral a gente tem que, sempre que abrem os projetos, tem sempre o coordenador dos projetos, e aí essa pessoa tem mais poderes. (Lígia, 2018)

A horizontalidade é uma forma de organização não hierárquica e autogestionada como contraponto ao modelo burocrático dos movimentos sociais. Isso não quer dizer que não existam mecanismos e processos para sua efetivação, como realizar assembleias, ou seja, delegar coordenações para a realização de atividades não necessariamente quer dizer tornar o processo hierárquico, mas sim mais eficiente. Além disso, montar grupos de trabalho para tomar decisões mais específicas também pode ser uma forma de viabilizar o funcionamento da organização.

A forma de organização também está associada às diferentes concepções políticas dos indivíduos desses grupos, pois há pluralidade nos movimentos cicloativistas. Há quem considere a bicicleta um fim em si mesmo, ou seja, que a infraestrutura cicloviária é o principal objetivo da luta; ao mesmo tempo, há quem entenda que o cicloativismo é uma forma de politização do cotidiano. A fala de Cyra a seguir mostra que há diversidade ideológica no cicloativismo, que ela relaciona às histórias pessoais:

Então, eu acho que dentro do movimento da bicicleta eu comecei com o sonho de que eles são todos revolucionários, e eu hoje tenho uma consciência que não, que realmente nós somos fruto da nossa história acumulada, de história de família, de história de vida acumulada, mas que tem um potencial transformador muito grande, nas relações que as pessoas estabelecem pode ser que elas se transformem, mas não é porque eu gosto de bicicleta que eu sou revolucionária. (Cyra, 2018)

⁴⁷ Aqui Amanda trata como grupo impulsor o chamado “núcleo duro” da associação.

O *personalismo* pode ser considerado outra face da ausência de horizontalidade. Uma vez que o poder de decisão esteja diluído entre os envolvidos, o foco se desloca para o coletivo.

E também pra quebrar a imagem da Ciclo Urbano, dos homens que a fundaram, né, eram sempre aqueles homens, e quando se falava do Ciclo Urbano às vezes nem falava de outras pessoas, mas falava o nome das pessoas que sempre vinham à frente. [...] E aí as outras pessoas que sempre vinham trabalhando pra levar a ONG onde tá, nem eram reconhecidas, nem eram lembradas [...]. (Sayuri, 2018)

Sim, desestabilizou porque ele é uma pessoa muito forte, no sentido de convencer as pessoas, no sentido de atrair as pessoas, no sentido de... A Cicloguaçu tinha uma característica, uma posição bem forte, que era a dele. [...] Era uma condução, assim, que trazia bastante resultados, mas quando ele saiu também as pessoas que queriam ter outras iniciativas, tavam meio que, não sabiam direito como fazer as coisas, né. (Yasmin, 2018)

A fala de Sayuri indica que a centralização de poder em torno de apenas alguns representantes da associação, que é derivada do personalismo, leva ao não reconhecimento do trabalho dos demais colaboradores e, segundo ela, provoca o afastamento dessas pessoas. Já a fala de Yasmin mostra o perigo do personalismo para a continuidade dos próprios trabalhos desenvolvidos pela associação quando a figura proeminente deixa de fazer parte do grupo. Além de ser uma forma de reconhecer a capacidade do outro, compartilhar decisões e tarefas também contribui para a perpetuação da causa. Ainda que seja necessário certo grau de verticalidade em determinados momentos, a horizontalidade, ainda que como processo em disputa, parece ser uma forma de buscar superar o personalismo e trazer condutas condizentes com os princípios coletivistas positivos para o movimento cicloativista.

A institucionalização também opera como um processo de *formação política*, que inclui tanto a perspectiva feminista quanto a participação no campo eleitoral.

[...] o nosso olhar já foi um pouquinho diferente, a gente também deu atenção pra essa questão de gênero, discutir os papéis. [...] Acho que foi muito influenciado pelos movimentos, por essa movimentação nacional, né. Que a gente tem visto, tem acompanhado, dentro daquelas organizações que a gente toma como referência, né. (Nádia, 2018)

Para Nádia, a participação nos eventos nacionais, que proporciona um espaço para troca de experiência entre associações, promoveu a possibilidade de que temas como o feminismo fossem inseridos na sua associação. Quando ela afirma que olhar

na sua associação “já foi um pouquinho diferente”, está nos dizendo que ao inserir o debate de gênero na associação possibilitou a construção de uma nova perspectiva entre os associados, contribuindo para a constituição ideológica e operacional da própria instituição. Soma-se a isso uma dimensão de *formação política feminista*. As reuniões e rodas de conversa locais, encontros nacionais, e as diversas formas de sociabilidade entre mulheres também contribuem para formar outros indivíduos. Segundo Sheila, “a gente ter passado por essa formação e esses encontros nacionais tem ajudado, tem me ensinado a estar nesse lugar de outro modo”.

O elemento que apareceu mais frequentemente nas falas dentro da categoria de institucionalização forma *estratégia de transversalização de gênero*. As ações e medidas tomadas pelo cicloativismo para responder às demandas feministas das mulheres cicloativistas ainda são muito incipientes – ainda sejam cada vez mais frequentes e numerosas. De acordo com as entrevistas, as associações que elas representam não exigem equidade de gênero⁴⁸ em seus estatutos, embora as interlocutoras afirmem que as práticas institucionais organizativas internas promovam tal equidade.

Então é natural ter essas crises e ter ajustes né, mas no decorrer dos anos a questão de gênero ela foi colocada né, então antes do próprio GT [Gênero] existir em 2015 já existia uma política de ter paridade de gênero na diretoria. (Aline, 2018)

Algumas associações têm, em suas estruturas organizacionais, um grupo de trabalho específico para discutir as questões de gênero, mas entendem que ainda se mostram atuações pontuais.

(...) a gente tem um grupo de gênero na Ciclocidade, mas a gente nunca fez a discussão dos marcos teóricos, então a gente não sabe se a gente se concorda, se diverge, se nada, por que a gente não aprofundou aí esse assunto, ainda tá muito no foco de “que ações que a gente pode fazer que garantam mais a participação da mulher”. (Cyra, 2018)

Quando a gente é requisitado, a gente apoia [atividades de coletivos feministas], sempre. Mas a gente não tem costume de trabalhar junto [com coletivos] de maneira constante assim, a gente já fez algumas atividades [com coletivos] juntos, inclusive essa oficina, que foi a de mecânica, era uma menina das BiciManas que foi junto com a gente fazer e tal. (Amanda, 2018)

⁴⁸ A UCB tem, em seu estatuto, a exigência de paridade entre homens e mulheres na composição do Conselho Regional e nas coordenações dos Grupos de Trabalho e para a diretoria a exigência de que no mínimo uma das três cadeiras seja ocupada por mulher.

E a gente apoia [coletivos feministas], por exemplo, toda vez que tem o movimento da Marcha das Vadias, a Ameciclo apoia, mas não tá... nunca fizemos a inclusão de um projeto que tivesse como objetivo tratar a questão de gênero, realmente voltado para as mulheres. (Lígia, 2018)

E tem a parte mão na massa que a gente fez por exemplo o evento, evento não, a mobilização nacional do 8M, e aí várias cidades fizeram atividades voltadas para gênero, Curitiba, Rio, São Paulo. (Tina, 2018)

Ainda que pontuais, as ações buscam articulação com outros coletivo e organizações. Por exemplo, a fala de Amanda traz a articulação com as BiciManas; as de Lígia, o apoio da Ameciclo à Marcha das Vadias; e as de Tina, a mobilização nacional do 8M. As articulações promovidas pelas mulheres indicam uma busca de fomentar a criação de uma rede de mulheres e feminismo.

Uma atividade comum apontada por uma parte das entrevistadas, Amanda, Aline e Melissa, como uma estratégia de transversalização de gênero dentro das associações é a constituição de oficina de mecânica de bicicletas voltada especificamente para mulheres. A demanda por esse tipo de atividade mostra-se evidente, tendo em vista que estavam presentes na programação dos eventos cicloativistas como Bicicultura (2016, 2017, 2018), Fórum Mundial da Bicicleta (2016, 2017, 2018), 100gurias100medo (2017, 2018, 2019) e Feminismo Sobre Duas Rodas (2018).

Algumas questões relevantes aparecem nas falas das entrevistadas, como a demanda incompatível com o tempo disponível por conta da maternidade (como pode ser observado no exemplo trazido por Aspásia), ou sobre a dependência de um “núcleo duro”, como pontuado por Joana, ou ainda o debate sobre a profissionalização e a conseqüente possibilidade de incluir pessoas menos privilegiadas, como pontuou Aline. Joana associa a baixa participação à falta de “tradição propositiva”; já para Aline e Aspásia, a falta de tempo e dinheiro é que leva as pessoas a não se engajar.

Vou te dar um exemplo de uma amiga da Ciclanas [...] é muito difícil pra [nome de uma cicloativista], como cicloativista mulher, tá dentro da Ciclovida [...] tem uma urgência de respostas e de demandas que a vida dela não permite, a vida dela de mulher que trabalha autônoma, é mãe de uma filha adolescente, então essa demanda, essa urgência de respostas, de Telegram, de Whatsapp, de várias coisas que o cicloativismo da Ciclovida tem que ela dentro da Ciclanas nunca teve (Aspásia, 2018)

A gente não tem uma tradição propositiva e eu acho que isso não é só na MobiRio não, eu acho que de maneira geral aqui, no Rio, essas entidades tipo a MobiRio,

elas dependem muito de um núcleo duro, né [...] Então rola uma expectativa de que esse núcleo duro traga propostas, quando a gente leva as propostas, ainda que mínimas, há sempre uma interação, há uma sugestão, há um envolvimento, né, mas sempre tem que ter um passo inicial de tirar as outras pessoas da inércia, pelo menos é a avaliação que eu faço. (Joana, 2018)

É muito uma pessoa privilegiada, autônoma, que tem esse privilégio, essa oportunidade, tudo isso vai selecionando. Então, a minha vontade é que a diretoria da Ciclocidade fosse remunerada, nem que fosse uma remuneração simbólica, mas que fosse um trampo profissionalizado, porque aí você permite que alguém da perifa se aproprie, tenha interesse, tem muita gente a fim, só que assim... “puta, tenho que trabalhar, eu tenho que levantar uma grana, não precisa ser uma puta grana, mas sabe”. (Aline, 2018)

As avaliações das cicloativistas refletem o debate trazido por Lüchmann, Almeida e Taborda (2018, p. 332). As autoras analisam permanências e mudanças nos padrões de participação associativa no Brasil. Segundo elas, os recursos que possibilitam o engajamento individual no associativismo do país estão

[...] intimamente relacionados às fortes desigualdades sociais que marcam nossa sociedade, na qual uma grande parcela da população, ainda que com o direito de participar, não dispõe dos recursos, subjetivos e objetivos, que se retroalimentam, considerados condicionantes da participação.

O debate demonstra a relevância de considerar fatores socioeconômicos para discutir engajamento político. É necessário considerar outros fatores, como interesse e identificação. O último se relaciona à questão de *pertencimento*. A fala da Amanda a seguir indica uma relação entre sentir-se pertencente ao grupo e a participação.

Eu acho que todo o ambiente que é, por exemplo, as atividades da BH em Ciclo eu me sinto confortável, mas aí acho que envolve uma questão pessoal assim, que eu já tenho vínculo com aquelas pessoas e tal. Eu não sei se isso reflete na receptividade que outras mulheres teriam, eu acho que esse pode ser um entrave que a instituição tem pra chamar mais pessoas, né, mais mulheres, pra participar. (Amanda, 2018)

Sentir-se confortável e reconhecer-se no ambiente da associação demanda um processo de construção e vinculação que pode levar tempo. Amanda, que participa da associação desde a sua fundação, se reconhece como pertencente ao grupo, o que ela indica como ponto positivo e de conforto por ela estar presente naquele

espaço. Entretanto, ela pontua que a falta de relação de outras mulheres com a associação pode dificultar o processo de recrutamento de novos membros.

A institucionalização, sob a perspectiva das interlocutoras, traz consigo problemas que têm urgência de serem superados. Ao mesmo tempo, é possível identificar que o processo de institucionalização deu maior visibilidade para a luta por mobilidade ciclística, aproximando mais pessoas do movimento. Questões como essas estão presentes nas falas que regem a categoria *rede de mulheres*, analisada na próxima seção.

4.3.2 Rede de Mulheres

Nos últimos anos a força dos movimentos feministas se mostrou evidente por todo o mundo. Marchas e campanhas de cunho reivindicatório ocuparam o espaço público. Elas estão nas ruas, nas redes, nas associações, nos coletivos, são maioria nos movimentos feministas e em outros movimentos sociais, como o MTST, como mostrou Helene (2019) no capítulo 2. No movimento cicloativista ainda não, entretanto há uma rede de mulheres que vem se constituindo, mesmo que seja apenas para pedalar juntas pela cidade, numa espécie de *#vamosjuntas*⁴⁹.

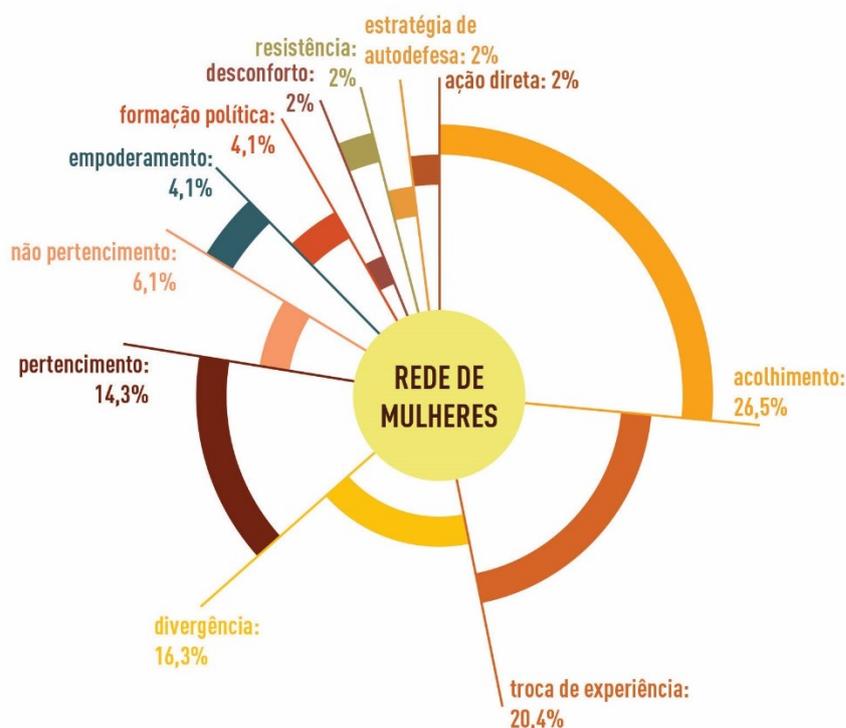
Constituir rede específica de mulheres é comum em variados movimentos, principalmente naqueles em que há uma predominância masculina. Assim mostram o trabalho de Freire (2018) sobre o feminismo no hip-hop em Salvador e a dissertação de Figueiredo (2019) sobre o papel das mulheres grafiteiras na região metropolitana de São Paulo.

O movimento cicloativista, como vimos na seção anterior, assim como no movimento do hip-hop e grafite – pelo menos nos grupos pesquisados –, é composto majoritariamente por homens, mas vem crescendo o número de participantes mulheres. Com elas, novas pautas, trajetórias e demandas, muitas delas com necessidade de discussões exclusivas entre mulheres. A maioria das falas das entrevistadas a respeito dessa rede, que se constituiu tanto dentro das associações quanto em outros espaços exclusivos de mulheres ciclistas, se refere ao acolhimento

⁴⁹ Aqui fazemos alusão à campanha *Vamos Juntas?*, que de acordo com Fabiana Martinez (2019) reforça a questão da busca da autonomia feminina nos espaços públicos.

e à troca de experiências, que somados chegam a 46,9% das falas, como mostra o Gráfico 6.

Gráfico 6 – Categoria Rede de mulheres



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

O acolhimento aparece como o principal elemento dentro das narrativas das interlocutoras. Associado a isso, é citado também o sentimento de constituição de um espaço seguro, de fortalecimento, de cuidado mútuo. Um espaço em que a fala seja mais livre e fluida.

Nacionalmente pra mim [...] eu me sinto mais acolhida. Não é uma questão de sororidade não. Mas é uma questão de eu me sinto mais fortalecida no cicloativismo nacional, até por conta das redes que a gente acaba criando, do que aqui na cidade. Nacionalmente eu acho que até por conta desse coletivo de mulheres, né. Tanto na UCB, quanto que a gente tem também as Bike Anjas⁵⁰. Eu

⁵⁰ Bike Anjas é um grupo de mulheres que pedalam ou querem pedalar juntas nas cidades brasileiras (definição do grupo de WhatsApp). Surgiu no III ENBA (Encontro Nacional do Bike Anjo) em BH. As mulheres que estavam lá presentes sentiram a necessidade de discutir questões de gênero no coletivo no âmbito nacional e local (nas cidades onde há articulação local). Logo se expandiu para as mulheres cadastradas na plataforma Bike Anjo. Ainda que digam que anjo não tem sexo, incorpora características linguísticas sexistas – neutro como masculino. Por isso, a denominação no gênero feminino – anjas – se caracteriza como ideológica e com o intuito de marcar um lugar de experiência diferente, tanto no que se refere a aprender a pedalar como a ensinar a pedalar na cidade (HEMPKEMEYER, 2018).

encontro mais abertura para discutir alguma coisa com relação a isso. E eu tenho aprendido muito nesses ambientes. (Sheila, 2018)

E aí, acho que justamente por passar todo esse processo, ter suporte das mulheres da rede nacional, eu consegui me sentir forte, né, no sentido de “meu, eu sou sim uma ciclista experiente, sabe, eu consigo fazer mobilização”, porque lá atrás eu iniciei como não ciclista, agora eu consigo saber qual ou quem eu sou dentro do Bike Anjas, entendeu. E me sinto bem dentro, o que eu construí ao longo desses anos. Mas, com certeza, as Bike Anjas foram um diferencial na minha história dentro da organização, não tenho dúvidas sobre isso. (Tina, 2018)

Por exemplo, eu não tinha...eu contava...acho que eu tinha uma amiga mulher, duas. E aí com a criação da Ciclanas, eu tenho uma rede de mulheres que eu sei que eu posso contar (Aspásia, 2018)

Eu acho que mulher que chama mulher é muito mais próximo, né? Essas atividades que são exclusivamente de meninas, de mulheres, elas ficam mais à vontade, acho que é um grupo que promove atividades e diálogos que são seguros ali, que as pessoas podem se abrir mais, né? (Amanda, 2018)

Nas falas de Sheila e Tina é possível identificar o *acolhimento* que elas encontram na rede de mulheres que se constituiu dentro das associações Bike Anjas e UCB, ambas de atuação nacional. Os trechos “me sinto mais fortalecida” ou “me sentir forte” indicam o papel importante dos grupos para o fortalecimento delas como parte do movimento.

Sheila ainda afirma que encontra mais espaço de fala e escuta na rede de mulheres do que na sua própria associação local. Para Aspásia, o Coletivo Ciclanas, grupo específico de mulheres ciclistas da cidade de Fortaleza, proporciona acolhimento para ela. É lá que ela encontra conforto e confiança entre essas mulheres⁵¹. No âmbito nacional, além dos encontros anuais, o uso da tecnologia tem sido uma alternativa para a participação e a ampliação do debate e da troca de experiência.

Tanto Amanda quanto Renata entendem que pedais em grupos e outras atividades exclusivas de mulheres são espaços de segurança para elas. Renata menciona no recorte a seguir o suporte entre as mulheres também em grupos que não se denominam cicloativistas e não realizam atividades no campo, e que possuem um “recorte bem específico”, tanto no uso da bicicleta – focado no esporte-lazer – como na classe social.

⁵¹ É interessante notar que as relações extrapolam o cicloativismo. Aspásia relatou que a rede forneceu todo o apoio e cuidado inclusive em uma ocasião em que adoeceu.

Mas assim, são mulheres de classe média alta, com Specialized⁵², que fazem assim, no crivo pras pessoas fazerem parte do grupo de pedal, sabe? Condicionando até a qualidade do capacete, qualidade da bicicleta, essas coisas. Eu acho que, querendo ou não, mesmo com um recorte bem específico, elas viram esses espaços seguros, sabe? [...] então acho que esses grupos de pedal só pra mulher, querendo ou não, são espaços de proteção também, né, que estimula, incentiva, acolhe e, querendo ou não, protege. (Renata, 2018).

Em relação a tais grupos de pedal, as interlocutoras reconhecem a importância dos encontros entre mulheres, mesmo que seja apenas para pedalar, como pode ser observado nas falas a seguir. Algumas avaliam, entretanto, que a falta de uma perspectiva feminista dos grupos e a ausência de práticas políticas podem ser limitantes para influenciar na transformação urbana.

Tem aí vários pedais só de mulheres, tem o Pedal Delas, Mulher Nota 10, que são pedais, apenas pedais, elas não fazem nenhum tipo de articulação, de mobilização. Aí sobre os pedais, a gente reconhece a importância, né? Mais ciclistas na rua, principalmente mulheres, e é legal isso, né? Por que elas encorajam, empoderam outras mulheres, mesmo que não seja a partir de debates, de diálogo, e sim do pedal, é mais uma forma de colocar mulheres na rua, né? Pedalando, sendo encorajadas e levadas aí pra vivenciar outras formas de transporte. Algumas ficam só no lazer, mas outras acabam assumindo a bicicleta como meio de transporte, né, elas são importantes pra isso também. (Melissa, 2018)

Aqui em São Paulo tem um grupinho que é o Saia na Noite, tem 30 anos. Não é um grupo feminista, no sentido do... é um grupo feminino digamos assim. Lá pros lados do Sul. Também tem essa pira, assim, o grupo que é feminino e não é feminista. [...] Eu acho que tem grupos de interesses, né? Então um grupo de mulheres da área de esporte pode de repente levar a questão da discussão do feminismo. Pode, mas pode ser que não, que o barato seja se encontrar pra pedalar só entre mulheres. E isso eu acho que rola em várias coisas, as mulheres se juntarem pra ficar entre mulheres, porque o homem atrapalha, entendeu (Cyra, 2018)

[...] eu acho ótimo que elas se organizem e acho ótimo de verdade que elas consigam fazer isso, mas elas não se denominam feministas. (Érica, 2018)

E isso se reflete na associação hoje, tipo, grande parte das meninas mais radicais não tão na associação, então tem outros coletivos feministas de bike rolando [...] Porque tem gente que não acredita em associações e ponto, em institucionalidades, não aceitam, acham que isso é fruto do... sei lá... do capital, do demônio, e beleza... tem uma forma mais anárquica de trabalhar. (Aline, 2018)

⁵² Specialized é uma marca de alto valor de mercado de equipamentos para ciclismo.

Nesse caso, a divergência se apresenta no sentido da não identificação, que alguns coletivos de ciclistas feministas – alguns dos quais se assumem enquanto coletivos ciclofeministas – têm com o caráter institucional das práticas políticas das associações. Diante desse complexo cenário, entendemos, assim como Freire (2018, p. 43), que “a construção de um pensamento feminista se constitui no diálogo da teoria com a prática cotidiana da vida das diversas mulheres em suas distintas configurações e relações”.

Associado ao suporte entre mulheres alcançado com as redes de apoio, há a necessidade do sentimento de *pertencimento*. Para se sentirem pertencentes, as mulheres precisam se identificar com o grupo, conforme é indicado na fala que Amanda traz à tona:

É curioso, tem os espaços que são só de mulheres, por exemplo, alguns espaços, que eu não me sinto confortável por isso também, tipo, são muitas meninas brancas, que são classe média e tal tal tal, e são assuntos... são realidades diferentes, é isso, fico meio sobrando, se eu não tô junto de pessoas que eu já conheço eu não consigo me enturmar. E tem o grupo né, de Facebook, que é o grupo das Bici Manas, é um grupo de mulheres. E aí tem o grupo de discussão, e tem o coletivo de meninas, tem essas duas questões. E nesse grupo, assim, outras meninas negras já falaram disso também, de “olha, eu já tentei ir e tal, não me senti à vontade”, então acho que tem essa questão que é recorrente, e que eu não sei como isso pode ser resolvido, eu não sei como que resolveria, sem ser ocupando esses espaços, né. (Amanda, 2018)

Amanda se sente mais confortável nos espaços mistos das associações. Ela indica que, apesar de ser mulher, não reconhece suas demandas e suas subjetividades entre alguns coletivos de ciclistas femininos de sua cidade por serem compostos por mulheres brancas e de classe média. Assim, a relação não é apenas atravessada por questões de gênero, mas também por raça e renda.

Raça é um outro eixo de poder e submissão que atravessa a vida de Amanda e se entrecruza com outras opressões sofridas por ela. O que vemos aqui é o que afirma Carneiro (2003): “a identidade de gênero não se desdobra naturalmente em solidariedade racial intragênero”. A experiência de Amanda ilumina um desafio enfrentado pelo movimento cicloativista, inclusive para os grupos e coletivos de mulheres ciclistas. Embora o debate esteja presente em alguma medida em eventos e nas discussões dentro das instituições cicloativistas, ainda se dá de forma

demasiadamente incipiente. A baixa participação de mulheres e homens negros no cicloativismo demonstra uma fragilidade do movimento⁵³.

Já Tássia traz a opinião de que o surgimento dos coletivos femininos é um sinal de *empoderamento*. Segundo ela,

[...] surgiu o Pedal das Gurias, foi um rolê exatamente pra mostrar que a gente pode, tá ligado, que é nosso espaço [...] (Tássia, 2018)

Ao indicar que o pedal era realizado “pra mostrar que a gente pode”, Tássia traz a ideia de empoderamento produzido pelo grupo. Para ela, a rede à qual se refere surgiu em forma de aliança entre mulheres que viram na capacidade de pedalar pela cidade e de enfrentar o trânsito, uma maneira de transformar a realidade na qual elas se movem.

As entrevistas realizadas mostraram a ideia de empoderamento muito associada à de autoestima, autoconfiança, coragem, autonomia, remetendo a certa fragilidade anterior ao processo. No entanto, conforme Berth (2019, p. 144) frisa: “o processo de fortalecimento da autoestima e estratégias conscientes de desenvolvimento das relações consigo mesmo também faz parte de um processo ativo de empoderamento e deve ser levado a sério”.

Ainda segundo as entrevistadas, a rede promove também a *troca de experiência e formação política* para mulheres, conforme pode ser observado nas falas de Aline e Aspásia abaixo.

Então, rolou a necessidade de montar um grupo, de mulheres de bicicleta. Então as Pedalinas é o Coletivo Feminino de São Paulo, tipo, foi né. E ali, mais do que pedalar pra discutir mobilidade, a gente se reunia pra falar de ser mulher na cidade, então se você vai no blog das Pedalinas, que é tipo uma obra-prima, você vê posts de meninas retratando isso, de como que é pra elas pedalar e ser mulher no espaço público, as vezes caminhando, levando a bicicleta, então você vê os primeiros registros desse movimento relacionando gênero e mobilidade. Os primeiros registros da bicicletada, não sei se do movimento como um todo. Certamente já tinham outras mulheres que acumulavam esse debate. E aí, pra mim foi muito, muito, muito importante, porque eu não tava nesse debate, eu nunca tinha lido nada sobre feminismo, eu nunca tinha me sentido feminista, então nessas rodas de conversa, as coisas vão ficando muito mais claras. (Aline, 2018)

É que, além de nós, que já estávamos usando a bicicleta como meio de transporte, se outras mulheres pudessem andar, e soubessem que é possível, né? Não necessariamente você precisa tá ligado a algum grupo ativista, ou alguma coisa assim, mas você pode usar. E compartilhar coisas que a gente sabia, coisas que

⁵³ Ainda que a questão trazida por Amanda seja muito relevante, sua complexidade foge do escopo deste trabalho.

parecem bastante simples, como dar um nó numa saia, mas que pra uma mulher, ela as vezes não anda de bicicleta porque ela usa muito saia, então ela acha que a saia não vai dar a possibilidade dela usar a bicicleta. Então essas coisas, pra gente era muito importante que a gente multiplicasse essa informação, né. As Ciclanas são bem isso assim, é compartilhar informações, compartilhar possibilidades, pra que outras mulheres usem mais a bicicleta. (Aspásia, 2018)

Aline traz exemplo disso, quando pontua que sua introdução aos debates sobre o feminismo se deu junto ao Pedalinas. Aline também traz a dimensão da construção do conhecimento ao longo do tempo por meio dos grupos. Segundo ela, o blog das Pedalinas guarda os registros das experiências das mulheres da rede, funcionando como registro de um conhecimento construído por elas.

A fala de Aspásia ilumina a dimensão de *troca de experiência*. Mesmo que sejam ensinamentos pequenos ou a respeito de questões mais corriqueiras, como ensiná-las a usar uma saia enquanto pedala, ela percebe o ato de compartilhar informações como a criação de possibilidades para que outras mulheres possam sentir-se seguras para pedalar. Nesse sentido, a rede de mulheres é constituída a partir das experiências pessoais de cada integrante da rede.

As novas experiências, pautas e demandas que se construíram ao longo do processo de institucionalização e da constituição da rede de mulheres, produziu sobre as interlocutoras desta pesquisa uma nova relação com o próprio movimento e com a cidade. Desse modo, elas se construíram como novos sujeitos.

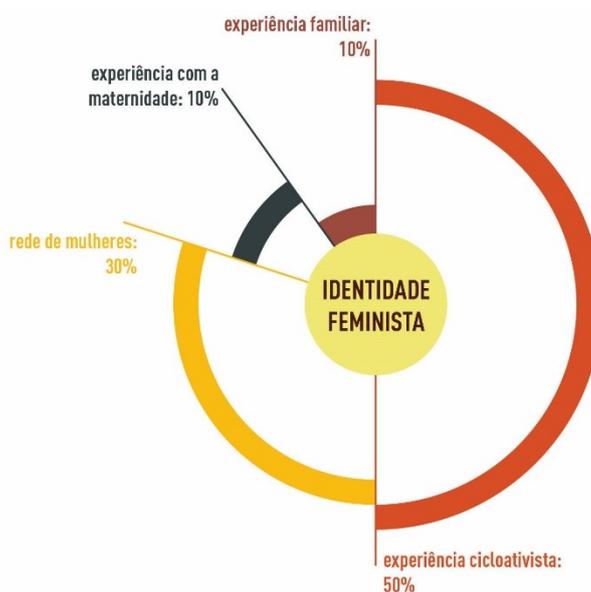
Mas, afinal, o que caracteriza o “sujeito cicloativista”? É essa pergunta que buscamos responder no item a seguir, a partir da perspectiva das mulheres cicloativistas.

4.3.3 A intersecção feminista

A histórica luta do movimento feminista reverberou aos quatro cantos do mundo e entre as mulheres dos mais diversos contextos. Tal fenômeno é explicado por Alvarez (2014), que sustenta em seu artigo que os movimentos feministas ancorados na sociedade civil se ampliaram lateralmente, abarcando diversas instâncias organizativas. O campo discursivo de ação produzido pelos movimentos feministas abarca “uma vasta gama de atoras/es individuais e coletivos e de lugares sociais, culturais e políticos” (ALVAREZ, 2014, p. 18).

No movimento cicloativista é visível que tais discursos se fazem presente. A intenção aqui não é traçar um perfil do feminismo cicloativista, pois há muita diversidade nas narrativas, mas o que nos chama atenção é que, entre as 17 entrevistadas, 15 se identificaram como feministas, sendo que o processo de construção dessa identidade, para parte destas mulheres, deu-se juntamente com o envolvimento no cicloativismo. As outras duas mulheres indicaram que ainda se encontram no processo de construção dessa identificação. O gráfico 7 mostra quais espaços ou processos estão relacionados a essa tomada de consciência.

Gráfico 7 – Categoria Intersecção feminista



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Não há necessariamente correlação entre a identidade feminista e a atuação como cicloativista. No cicloativismo circula um conjunto de ideias, visões e interpretações sobre os feminismos que é trazido pelas próprias mulheres. Ao compartilhar tais discursos, elas constroem e reelaboram as identidades feministas.

Foi após o cicloativismo que eu conheci, que eu comecei a conhecer sobre movimentos sociais, sobre lutas sociais, principalmente sobre feminismo. E aí comecei a ouvir coisas e a me reconhecer nessas coisas, assim, meio que eu já era feminista, sentia os problemas todos, pensava como as feministas pensam, mas sem saber o que era isso. Só depois que eu me deparei [com essas questões dentro do cicloativismo], acho que bem recentemente isso, acho que há seis anos, cinco anos, eu comecei a realmente me chamar de feminista e entender o que que é isso. (Lígia)

Então, eu acho que foi mais ou menos...deixa eu ver... de uns quatro anos pra cá, que eu me considerei [feminista], que eu me vi enquanto [tal]. Apesar da gente ver que a gente já é feminista há muito tempo, só que [me] assumir enquanto feminista foi mais ou menos nesse tempo e muito pela questão da bicicleta [...]. E aí eu comecei a ler um pouco sobre isso, sobre feminismo, e também nas redes sociais não vinculadas ao cicloativismo. Mas aí acabou que converge em algum momento, a gente acaba convergindo, e aí eu comecei a me ver enquanto feminista naquele lugar, pedalando, e aí agora a gente acaba sendo contaminada em outros lugares também, mas eu me reconheci feminista neste lugar de pedalante. (Sheila, 2018)

Para Lígia e Sheila, o espaço do cicloativismo foi propulsor da construção de suas percepções enquanto feministas. Ainda assim é possível identificar em suas falas que reflexões a respeito já se faziam presentes. A fala de Sheila mostra também a importância do ciberativismo⁵⁴ como espaço de formação e propagação dos discursos feministas.

Ao indicar que “no começo [...] ainda não tinha a palavra do feminismo em mim”, Tina (2018) se refere aos debates promovidos pela rede de mulheres durante os eventos institucionais do movimento. Ela afirma que o discurso reverberou sobre outras instâncias da sua vida, indicando que “mudou também a minha vida pessoal, sabe... tive a parte reativa com o meu namorado por exemplo, também né, tudo era machismo” (Tina, 2018). Tina nos mostra a importância do processo como uma tomada de consciência para reconhecer os inúmeros espaços de opressão que perpassam as vidas das mulheres.

Me considero feminista. Também naquele processo do cicloativista, né? Antes eu renegava. Acho que tá junto com o cicloativismo ali, quando você percebe que é uma luta, sabe, não é só assim “ah, eu sou mulher, direitos iguais”, é uma luta e isso tem ferramentas, isso tem estratégias. É uma luta pacífica, porque eu não sou do movimento da guerra, mas é uma luta. (Aline, 2018)

Para Aline o processo de identificação com o feminismo se deu concomitantemente ao movimento cicloativista. Ela indica também a necessidade de criar estratégias de luta, em certa medida estabelecidas no próprio movimento.

⁵⁴ O tema também é abordado por Léon (2017), Ferreira (2015) e Martinez (2019). As duas últimas argumentam que tais tecnologias suscitarão mudanças significativas, especialmente para os movimentos feministas. Segundo Ferreira (2015, p.208), “a internet permitiu a constituição de redes que aprofundaram contatos em organizações políticas e grupos feministas já existentes, mas também criou outras redes de comunicação a partir das apropriações da atividade *prosumer* como instrumento de ação política e recurso de identificação”

A identificação de Sayuri como feminista se deu tanto por uma rede de mulheres quanto pelo movimento cicloativista. No entanto, podemos reconhecer em sua fala que foi por meio da bicicleta, ou seja, do cicloativismo, que ela passou a fazer parte de outros movimentos e redes de mulheres.

Eu me considero [feminista]. Eu acho que tem muito a ver com a bicicleta mesmo, já que eu tenho a bicicleta desde a infância, desde a minha adolescência e tudo. Eu acho que essa minha vivência com a bicicleta me fez perceber como a pauta da necessidade do deslocamento, da mobilidade da bicicleta tem muito a ver com outras pautas que me interessam também. E eu acho que foi a partir da bicicleta que eu comecei a me envolver e querer entender mais e me reconhecer feminista. Quando eu defendo coisas de mulher e de feminismo, eu sempre associo a coisa da bicicleta, da mobilidade, da cidade, não consigo desassociar as outras questões disso. (Sayuri, 2018)

A rede de mulheres foi o segundo elemento mais presente nas falas das entrevistadas na construção da identidade feminista delas. Para Aspásia, seu contato com um Coletivo Ciclofeminista provocou uma tomada de consciência sobre as relações desiguais de gênero, além de ampliar uma rede de afeto entre as mulheres.

A diferença que a bicicleta fez na minha vida foi eu perceber quão machista eu era, e provavelmente ainda sou. Essa foi a diferença que a bicicleta fez pra mim. Por exemplo, eu não tinha [muita amiga mulher], eu contava, acho que eu tinha uma amiga mulher, duas. E aí, com a criação da Ciclanas, eu tenho uma rede de mulheres que eu sei que eu posso contar. (Aspásia, 2018)

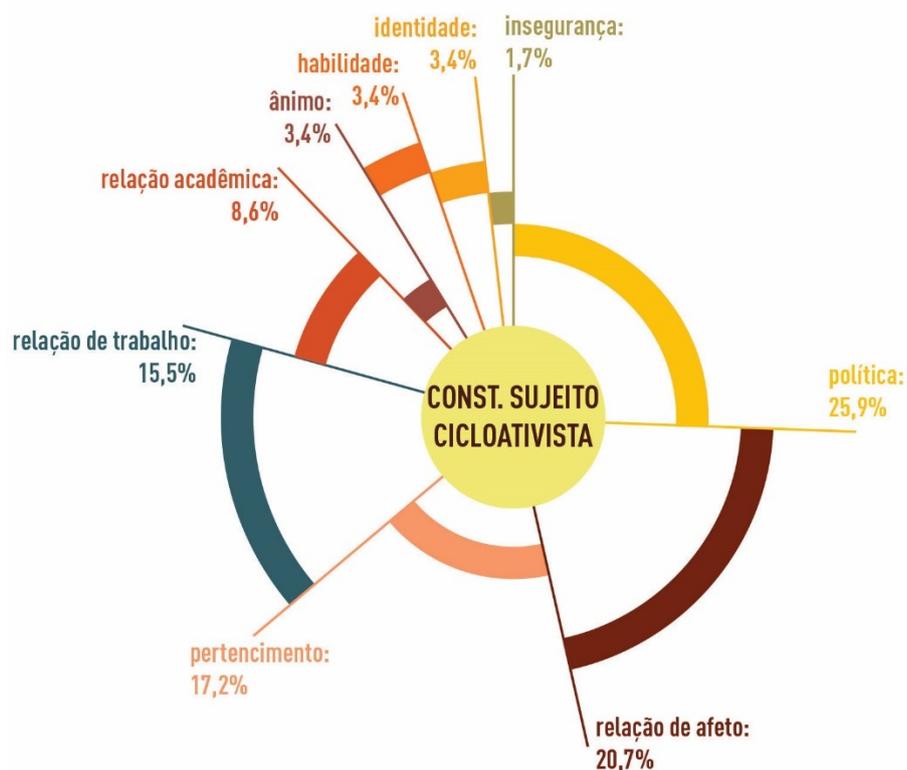
4.3.4 Construção do sujeito cicloativista

Definir o(a) sujeito(a) cicloativista não é uma tarefa fácil. Como vimos, há aquelas que se identificam mais com ações diretas, outras com ações institucionais, posicionamentos políticos distintos, hábitos do uso da bicicleta diferentes, além das subjetividades de cada uma, todos esses elementos montam um cenário bastante complexo.

Dessa forma, as informações trazidas pelas cicloativistas durante as entrevistas colaboram para compor um novo cenário para compreender os sujeitos que compõem o movimento. Particularmente as falas das mulheres mostram que a construção do sujeito cicloativista é contínua e fluída, conforme trataremos neste item.

Para compor a categoria *construção do sujeito cicloativista*, foram definidos os seguintes elementos: *política, relação de afeto, relação de trabalho, pertencimento, relação acadêmica, identidade, ânimo, habilidade* e, agrupado em *outros*, os elementos *esporte e insegurança*.

Gráfico 8 – Categoria Construção do sujeito cicloativista XXX



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

A questão mais frequentemente mencionada pelas entrevistadas como tendo as levado a se tornar cicloativistas foi o contato com o mundo politizado em torno da bicicleta.

Em 2009 eu comecei a me envolver com a Massa Crítica lá da cidade, que depois se formalizou, criando a ONG, né [...]. Eu acho que eu tomo muitas das decisões do deslocamento como uma ativista mesmo. Mais do que uma necessidade, ou então o prazer que eu tenho, que é grande, mas é mais como um ato político, de estar presente, de mostrar a possibilidade. (Sayuri, 2018)

[...] eu comecei na verdade na área do esporte, então eu comprei uma bicicleta boa, comecei a treinar e tal, comecei a me envolver com algumas pessoas e tal. E aí depois de um tempo eu fui começando a ficar mais crítica e fui me enveredando para área do cicloativismo, larguei do esporte. [...] E fiz essa mudança pra área do cicloativismo e tal, em 2015 mais ou menos. (Carol, 2018)

Então, eu acho que mudou pra caramba, mas principalmente, na verdade eu tenho uma visão muito mais crítica da cidade, da construção da cidade, sei lá, consigo notar forças, consigo notar *lobbies*, coisas desse gênero, mas acho que não é só por ser ciclista, mas por estar no movimento cicloativista, mas principalmente eu acho que a possibilidade de que eu consigo fazer tudo independente, sem depender de um transporte público. (Tina, 2018)

Aí eu descobri que tinham sido criados, na época que eu tava morando fora, dois grupos cicloativistas em Fortaleza, que era o Bike Anjo e a Ciclovida. Aí eu fui pro Bike Anjo, que eu achei que era mais minha vibe. Aí entrei no Bike Anjo. Passei um ano mais ou menos no Bike Anjo. E foi quando a bicicleta passou a ter outro significado né, utilizar a bicicleta como ferramenta política também. Não era mais uma questão de, somente de sobrevivência, de ir e vir, era também, mas era mais do que isso. (Aspásia, 2018)

[...] eu conheci o Murilo, ele já era cicloativista. E aí quando a gente se conheceu ele já pedalava direto e me deu uma bicicleta de presente. Aí a gente começou a fazer trilha e tal, passeios, né? Comecei a pedalar como passeio. [...] E aí, comecei a ir pras manifestações, comecei a entender a bicicleta como um meio de transporte. E a importância, né? De garantir o respeito ao ciclista na cidade. Depois eu – aí em 2015 – já ia pra algumas EBAs⁵⁵ participava, contribuía, assim, não de forma muito ativa, mas contribuía. [...] É, eu comecei a me engajar em 2011, pela Bicletada, que foi quando eu viajei. (Melissa 2018)

A politização indicada nas falas das interlocutoras se apresenta de diversas formas – desde pedalar “como ato político”, conforme afirma Sayuri, até o engajamento para “garantir o respeito do ciclista na cidade”, segundo Melissa. Aspásia e Carol trazem a bicicleta não apenas como um veículo, mas também como um instrumento político de contestação das relações estabelecidas no trânsito. Ao disputar espaço da rua com outros veículos automotores, a bicicleta contribui para a construção de outras formas de pensar e agir sobre o espaço público.

Tina nos relata que, por meio da politização do uso da bicicleta, conseguiu desenvolver “uma visão muito mais crítica da cidade, da construção da cidade”. A mudança se deu para elas na prática diária, no uso cotidiano da bicicleta, com seu corpo pedalante marcando presença na rua, agregado à luta por políticas públicas, à reivindicação de seus direitos e à construção de uma nova forma de pensar a cidade.

Tássia apresenta dificuldade para se perceber como cicloativista por causa do estereótipo previamente definido por ela. Na sua fala ela coloca seu processo de construção como cicloativista associado às práticas do dia a dia. Pelo uso que ela faz

⁵⁵ Encontro Bike Anjo (EBA)

da bicicleta, ela percebeu que as mudanças podem ser construídas a partir do uso cotidiano da bicicleta.

[...] eu não queria me aproximar muito dos cicloativistas, porque eu via os cicloativistas como aquela pessoa que ia chegar pra mim e dizer “larga seu carro, você anda de carro, você faz condução, você guia não sei quantos carros”, sabe aquelas coisas revoltosas assim? [...] E eu fui percebendo que, nossa, mesmo sem eu querer, eu sou uma cicloativista, né? E aí, eu fiquei pensando, e aí foi quando eu comecei a brigar e tipo “bah, mas então o cicloativista é aquele cara que fica engomadinho, incomodando”, pra mim esse é o cicloativista, me deixem, eu não... tanto é que eu raramente apresento coisas nos Biciculturas, essas coisas, porque não é que a gente não faça, mas é que é por causa da prática, do dia a dia, esse é meu rolê. E aí foi isso, fui percebendo, eu sempre brinco assim “oh, não me chama de cicloativista, que cicloativista é bicho chato”, mas eu vou vir aqui falar pra vocês de bicicleta. Então, sim, eu me considero hoje cicloativista. (Tássia, 2018)

Nádia (fala abaixo) também encontra dificuldade em se reconhecer como cicloativista. Diferentemente de Tássia, ela tem um engajamento institucional maior, mas não faz uso da bicicleta no dia a dia.

Acho que precisaria fazer um pouco mais, pra eu me considerar uma cicloativista, sabe? Inclusive essa questão de usar mais a bicicleta no dia a dia, que eu não consegui, entendeu. [...] Então eu não uso a bicicleta no dia a dia, mas eu não preciso usar a bicicleta no dia a dia pra eu entender que a realidade que eu moro, que eu vivo, que na cidade que eu vivo e moro, não tá favorável pra quem pedala. Então se eu puder fazer alguma coisa, pra mudar essa realidade, eu vou fazer. Seja usando a bicicleta no dia a dia, que é o que eu não tô fazendo, ou seja de uma outra forma que é com o Pedala Manaus, ajudando nas ações que o Pedala Manaus tá propondo. Então, eu, hoje, o Pedala Manaus, é o instrumento que eu tenho pra, de alguma maneira, tentar contribuir com essa realidade. (Nádia, 2018)

A pluralidade da construção do sujeito cicloativista é atravessada por uma série de experiências, entre elas está a *relação de afeto*.

[...] ele [namorado] me dá de presente uma bicicleta que ele montou pra mim, e aí essa bicicleta virou meu principal meio de transporte, ainda é a que eu uso até hoje desde que eu ganhei ela, tá perfeita, e é basicamente o maior meio de transporte que eu utilizo aqui no Rio. E aí, por conta disso, eu acabei me envolvendo na questão da militância. (Joana, 2018)

Quando foi em 2011 mais ou menos, eu me reencontrei com a bicicleta, por causa do meu namorado, ele já andava de bicicleta e veio me apresentar isso de novo [...] Bom, e aí quando eu comecei a andar de bicicleta, eu já fui meio que entrando no cicloativismo, porque na verdade eu namorava, que é o meu companheiro atual. (Lígia, 2018)

E aí eu via a galera se mobilizando na última sexta-feira do mês pra pedalar. E aí eu fui, eles marcaram lá na prefeitura acabei indo, gostei pra caramba de ocupar

a rua e tals. Conheci algumas pessoas que falavam que toda sexta-feira tem pedal de grupo. Eu tava assim já, né? Enlutada [falecimento do pai] e tals e pensei “vou começar a pedalar com essa galera também”. (Sheila, 2018)

As falas nos indicam que a construção da militância se deu mediada por relações de afeto. Aqui entendemos, a partir de Jan Simon Hutta (2019), Steve Pile (2009) e Ben Anderson (2006), que o afeto intercorre dos encontros entre corpos, bem como de suas interações no e com o espaço, portanto os afetos, sentimentos e emoções não são elementos periféricos para pensar a construção dos sujeitos. Nesse sentido, os movimentos sociais são espaços potentes para esses encontros.

O afeto está presente nos encontros relatados por Joana e Érica. Aqui entendemos, assim como Anderson (2006), que esses encontros não se dão apenas entre os corpos humanos, mas também não humanos, como o encontro com a própria bicicleta, como na fala de Érica: “eu retomo a bicicleta, mas aí de uma forma definitiva né, e espero assim, tipo, é um casamento”. O reencontro com a bicicleta, para Érica, que até 2011 era uma prática esporádica de deslocamento, se potencializa com a militância e a bicicleta toma então outro sentido para ela, que vai além do ir e vir.

O processo de identificação com os pares também se apresentou para algumas mulheres, como Aline, como um elemento relevante na construção das mulheres como cicloativistas.

Então, quando eu entrei, já era uma massa de 500 pessoas, então eu já fui numa massa muito consistente, e por isso foi muito rápido, porque quando eu entrei, eu me identifiquei demais com aquilo [militância cicloativista], encontrei pessoas que estavam fazendo coisas muito legais. (Aline, 2018).

Ainda na questão de identificação, Aline aponta também (fala a seguir) que, ao se identificar com o grupo, com suas ações e práticas relacionadas ao uso da bicicleta, ela se sentiu “em casa”.

Então a primeira vez que eu fui pra Bicicletada foi em junho, de março até junho mais ou menos eu fiquei ensaiando ir. E aí me deparei com um lugar completamente diferente assim, de postura, de pedidos, de demandar, completamente diferente do que eu imaginava, foi muito... Porque ali eu me senti em casa, eu falei “é isso que eu queria”, não queria um grupo de ciclismo noturno, eu queria um grupo de amigos que usam a bicicleta pra se deslocar (Aline, 2018).

Para Cyra, além da identificação com a pauta, o movimento cicloativista lhe dá *ânimo* e recarrega suas energias. A relação trazida por ela mostra a emoção como

um catalisador da construção do cicloativista. A energia e a vivacidade do movimento aparecem como uma aposta tática de reivindicação da cidade.

[...] ele é um movimento que me anima, ele me fez recordar um tempo passado, que aos 50 a gente já passou bastante coisa, mas ainda não passou tudo né? [...] Mas, me lembra um pouco assim, me deu um gás de acreditar que existe um movimento de transformação, como eu acreditava na década de 80, né? Diretas Já, reabertura, Constituinte e tal, ali tinha uma efervescência que parece que entrou num latente. [...] Então pra mim, assim, essa coisa da bicicleta é meio que uma válvula de escape, sabe, pras minhas energias. (Cyra, 2018)

O “ser” cicloativista, de acordo com as falas a seguir, também remete a possuir *habilidades* específicas em lidar com a bicicleta, por exemplo no que toca a sua mecânica. Saber mexer na mecânica da bicicleta é uma espécie de comprovação da *habilidade*, além de romper com a lógica de que apenas homens têm domínio técnico sobre ela.

André, ele mexe na correia quando ela cai, ele não suja a mão, eu meto a mão lá e fica aquela coisa toda suja e tal, entendeu? Mas são coisas, ele troca o pneu sem tirar a roda do lugar, né, ele arruma o furo sem tirar a roda do... porra, eu não, entendeu? [...] (Cyra, 2018)

Eu vou virar minha bicicleta ali, sujar minha mão de graxa e vou tentar dar o jeito que eu conseguir dar na minha bicicleta. Se eu não conseguir, beleza, vou empurrando até um lugar onde eu consiga arranjar uma pessoa pra consertar ela, se for um caso que eu não consiga dar jeito. Mas, se for um caso que eu consiga dar jeito, não vou ficar esquentando, nem ligando pra ninguém pra ficar “por favor, venha me salvar”. (Érica, 2018)

Embora a habilidade em lidar com a mecânica da própria bicicleta lhes dê mais autonomia, há certa imposição por parte de ativistas da bicicleta nesse sentido. Algumas oficinas de mecânica realizadas nos eventos cicloativistas, como Bicicultura, Fórum Mundial da Bicicleta e 100gurias100medo, têm um pouco esse tom, como se ter habilidade para mecânica fosse sinônimo de maior empoderamento.

Para algumas cicloativistas, o primeiro contato com o movimento se deu por meio da *relação de trabalho*, enquanto para outras o engajamento parece ter possibilitado novas oportunidades profissionais ligadas ao cicloativismo. Tássia, por exemplo, passou a atuar como *bike courier*, entre outras atividades, após o envolvimento com o cicloativismo. Já Carol passou a atuar no ramo da moda, produzindo roupas específicas para mulheres ciclistas. Yasmin e Tina também relatam a relação do processo do engajamento pessoal delas com o trabalho delas.

O lançamento do Instituto [Instituto Energia Humana], ele ficou um pouco paralelo ao lançamento da Bicicletaria Cultural, aqui em Curitiba. Eu não conhecia nada, assim, da Bicicletaria Cultural, da Cicloguaçu, do movimento cicloativista. Foi nesse encontro, do lançamento do Instituto, com o lançamento da Bicicletaria Cultural, que eu conheci o pessoal. (Yasmin, 2018)

Então entrei como assistente [Bike Anjo], também administrativa, cuidava mais da parte de burocracia, assim, financeira [...] E aí, logo então, depois de oito meses dentro da organização, isso em julho de 2015. Depois de um tempo, eles viram que eu tava curiosa, que eu tava querendo investir nisso, e aí eles me chamaram pra fazer parte como articuladora, que é a questão mais nacional. Antes eu ficava mais dando suporte, e depois eu virei algo mais nacional. E aí depois, então em 2016, 17 e 18, eu virei essa articuladora nacional – só que, claro, com uma trajetória cada vez mais empoderada sobre o assunto. (Tina, 2018)

A história de Yasmin é rodeada de relações com a mobilidade urbana, tema recorrente no âmbito familiar tendo em vista que seu pai é professor da engenharia de transporte da Universidade do Paraná. Durante sua formação em Design, aproximou-se mais da temática da bicicleta, mas com o Instituto Energia Humana, empresa em que trabalha, passou a conhecer e se envolver com o cicloativismo, tornando-se inclusive diretora da Associação Cicloguaçu. Embora seu primeiro contato com movimento tenha sido via relação de trabalho, é possível identificar que já existia um campo de relações. Já Tina adentrou o movimento numa relação diretamente ligada ao trabalho, como secretária administrativa da organização, o que a princípio lhe causou bastante insegurança, como mostra a fala abaixo. Mas essa relação se extrapolou, e hoje ela ocupa o cargo de diretora-geral da organização Bike Anjo.

Mas isso [Não fazer parte do movimento cicloativista] com certeza abalou a minha autoestima na hora de entrar, eu fui muito calminha assim [...]. E me assustava um pouco com o movimento cicloativista, porque pra mim era todo mundo muito empoderado, muito político, e eu não sabia nada, sabe? Então eu tava tipo “vamos com calma”. (Tina, 2018)

A *relação de trabalho* também aparece para Blé, mas, diferentemente das demais, não se reconhece como cicloativista, como pode ser observado em sua fala.

[...] eu não me considero cicloativista, porque pra mim é realmente um trabalho profissional, eu sempre trabalhei com política urbana sabe? Então, é, obviamente eu sou uma pessoa que só trabalho com aquilo que eu acredito, então tem essa coisa de, né, tenho esse privilégio de poder escolher trabalhar com aquilo que eu

acredito. Acredito, sou apaixonada, me qualifico muito [...] não que eu não seja uma ativista, uma defensora daquilo. (Blé, 2018)

Blé, assim como a maioria das nossas interlocutoras, participou de muitas bicicletadas, fez amigos no processo, participou de uma viagem de bicicleta, participa dos eventos cicloativistas, estudou sobre mobilidade ciclística, se profissionalizou e atualmente trabalha com projetos na área, quase todos ligados à associação cicloativista da qual faz parte. Ainda assim, ela não se reconhece como cicloativista. Ainda que ela se negue como cicloativista, sua fala mostra nas entrelinhas uma descontinuidade dessa ideia, ao afirmar: “não que eu não seja uma ativista, uma defensora daquilo”.

Ou seja, ainda que Blé se perceba como ativista e defensora da causa da bicicleta – o que poderia ser considerado uma definição de cicloativista –, ela não se sente confortável de ser enquadrada dessa forma, ser colocada dentro dessa “caixa”. Outra questão que permeia sua fala é a relação de trabalho. Para Blé, sua atuação dentro do movimento é profissional. Ao se configurar como seu trabalho, ela parece buscar um afastamento da dimensão de ativismo.

A relação acadêmica permeia a vida de algumas das entrevistadas, foi possível identificar que seus estudos estão ligados à temática da bicicleta. Para algumas o envolvimento com o cicloativismo se deu nesse processo, para outras a vivência com o cicloativismo as levou aos estudos. Entre as elas, sete realizaram pesquisas acadêmicas vinculadas à mobilidade urbana, trabalhos entre graduação e pós-graduação. As falas a seguir demonstram que essa relação também se fez presente na construção dessas mulheres como sujeitos cicloativistas.

Eu sou formada em Jornalismo, então eu vim pra cá pra fazer pós-graduação e pra encontrar, enfim, oportunidades de trabalho e de estudo, e comecei escrevendo sobre bike na pós-graduação, porque daí quando eu comecei ir de bike pra faculdade, aí tudo isso, bicicletada, não sei o quê, então nessa época em 2009. (Aline, 2018)

[...] e nesse mesmo tempo eu tava fazendo meu trabalho [o TCC], aí eu tava na parte teórica da pesquisa, e fui conhecendo a galera que tava discutindo isso na cidade, tudo foi acontecendo ao mesmo tempo pra mim. (Amanda, 2018)

As experiências de cada uma – o contato com o mundo politizado em torno da bicicleta, o uso cotidiano da bicicleta, o engajamento institucional, as relações de trabalho e os processos de identificação e pertencimento – operam na construção

dessas mulheres como cicloativistas. E, assim, a identidade cicloativista vai se formando a cada experiência, pouco a pouco, afinal não se nasce cicloativista, torna-se.

4.4. “ME SINTO UMA COTA”: O PAPEL DA PARTICIPAÇÃO E DA REPRESENTATIVIDADE

O título deste subcapítulo teve origem na fala de uma das entrevistadas quando questionada a respeito da paridade de gênero dentro da organização da qual participa.

A política de cota, para Grossi e Miguel (2001), como explícito no capítulo 2, embora seja uma medida compensatória, busca assegurar a igualdade de gênero no campo eleitoral.

Esse debate tem como marco legal a Lei Geral das Eleições (9.504/1997), que trouxe a exigência de cotas eleitorais por sexo, assegurava um percentual mínimo de 30% e máximo de 70% para cada sexo na lista dos partidos. Embora essa lei já tenha mais de 20 anos, ainda não cumpriu seu objetivo, que é ter mais mulheres eleitas.

Contrariamente, nas organizações da sociedade civil a presença de mulheres é cada vez maior (AVELAR, 2013). Segundo Gohn (2014), as mulheres são maioria nos movimentos populares de luta por melhores condições de vida e trabalho, nas redes e nos fóruns transversais, elas também sustentam majoritariamente as redes solidárias de projetos sociais.

O debate acerca da participação e da representação das mulheres na política, seja nos pleitos eleitorais, seja nos espaços de militância, ainda é cercado de divergências e se mostra um grande desafio para elas e para as instituições, cuja estrutura organizativa ainda é bastante rígida.

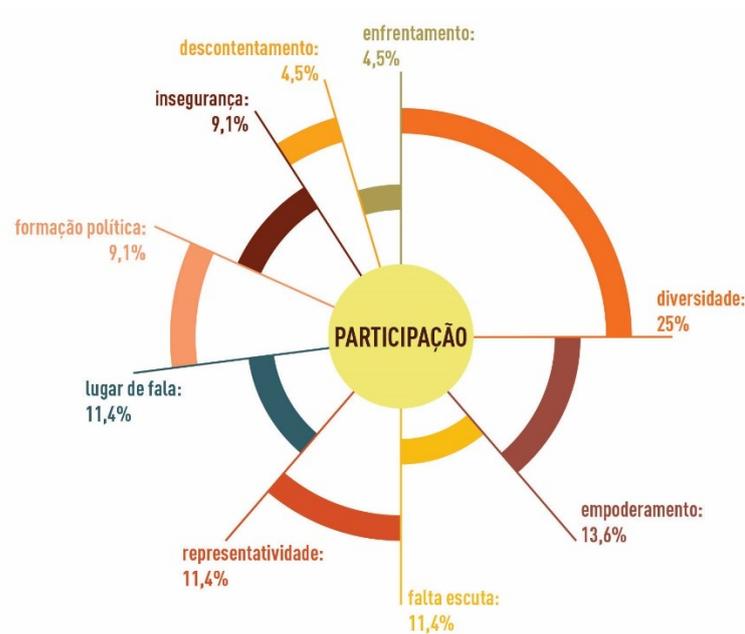
Butler (2003) argumenta que o debate sobre representação e participação política é bastante polêmico. A autora discute a questão da representação a partir de dois caminhos. Ela a apresenta como um “termo operacional no seio de um processo político que busca estender visibilidade e legitimidade às mulheres como sujeitos políticos”, mas também como “função normativa de uma linguagem que revelaria ou distorceria o que é tido como verdadeiro sobre a categoria das mulheres” (BUTLER, 2003, p. 18).

Ainda assim, a *participação* e *representatividade política* se mostram importantes para as cicloativistas e se fazem presentes entre em seus discursos. Nesta seção trataremos dessas duas categorias.

4.4.1 Participação

No que se refere à participação, os elementos que a compõe, como mostra o Gráfico 9, são: *diversidade*, *empoderamento*, *falta de escuta*, *representatividade*, *lugar de fala*, *formação política*, *insegurança*, *descontentamento* e *enfrentamento*. Aqui é importante salientar que, embora a representatividade apareça como um elemento que compõe a categoria participação, será discutida a seguir como categoria, seguindo o peso das falas das entrevistadoras para essa questão.

Gráfico 9 – Categoria Participação



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Como mostra o Gráfico 9 a diversidade é o elemento com maior presença nas falas das entrevistadas, ou seja, para elas a maior participação de mulheres no movimento traz maior diversidade, tanto para as relações estabelecidas no movimento quanto no que se refere à diversidade de ideias, demandas, debates.

Eu acho que todos os lugares, sejam eles públicos e privados, eu acho que é importante que a gente tá nesse lugar, pra gente pensar em inclusão de um modo geral, sabe? A inclusão, inclusive, da diferença, e em pensando nessa produção do que que isso vai se reverberar nessa produção de uma cidade mais inclusiva. Eu acho que o nosso papel nesse lugar é justamente esse, porque não é só uma inclusão feminina, por exemplo, é uma inclusão da própria diferença que ela existe. (Sheila, 2018)

Eu acho que traz outros pontos de vista, né? Que os homens não conseguem enxergar, traz uma diversidade aí que é necessária, e acho que tem coisas que a gente não consegue ser porta-voz, né? Eu acho que as próprias pessoas que tão vivendo poderiam tá ali no espaço falando. (Amanda, 2018)

Eu acho que tá mais forte do que jamais estive, assim, não que não dê pra fortalecer mais, claro que dá. Mas acho que, olhando o espaço historicamente, eu acho que é uma coisa totalmente nova, um movimento muito positivo. Mas é isso, eu acho que tá num momento de ascendência, crescendo total. O que é muito positivo, que eu acho que significa que tá saindo do gueto, sabe? Tá popularizando, tá chegando um monte de mulher, o que é muito legal. (Renata, 2018)

As falas indicam que há uma percepção de mudança nos padrões de participação. Há mulheres ocupando cada vez mais espaço no movimento, trazendo consigo suas “particularidades”, “diferenças”, “pontos de vista”, e incluindo pautas específicas, sendo “porta-voz” de si mesmas e da experiência feminina. O conjunto de palavras retiradas das falas expõe uma ideia comum entre elas: que o conhecimento das experiências acumuladas pelas mulheres pode orientar ações e estratégias mais plurais dentro do movimento, promovendo assim maior diversidade de ações no cicloativismo.

A fala de Sayuri traz também a questão sobre lugar de fala. Participar do movimento para as mulheres é também uma forma de tentar garantir o *lugar de fala*. Ao romper o silêncio, elas ocupam o espaço dentro do grupo dominado por homens brancos e héteros. Ribeiro (2017) argumenta que todas as pessoas possuem lugares de fala, pois o conceito trata de localização social. Isso, entretanto, não significa que lugar de fala se resuma à vivência pessoal, pois “o lugar social não determina uma consciência discursiva sobre esse lugar”, ainda que “o lugar que ocupamos socialmente nos faz ter experiências distintas e outras perspectivas” (RIBEIRO, 2017, p. 69). Ao trazerem olhares particulares sobre o movimento e o uso da bicicleta, as mulheres carregam potência para o movimento.

Ribeiro (2017) ressalta que “o falar não se restringe ao ato de emitir palavras, mas de poder existir” (p. 64). Nesse sentido, é necessário que os sujeitos privilegiados

praticuem a escuta, o que nem sempre acontece. As cicloativistas refletem sobre essa questão, trazendo a *falta de escuta* dentro do movimento.

Existe isso, aquele momento em que você tá falando e tem um cara do seu lado falando e a pessoa não dá bola pro que você fala, só responde o cara (Blé, 2018).

A gente tá vindo de um período que a mulher ganhou voz, ganhou voz eu quero dizer “você me dão espaço pra falar, mas quando eu falo vocês fazem: aham, tá, entendi”, sabe? Que é diferente de você ser escutada de verdade, sabe? (Tássia, 2018).

A gente tem conseguido dar [a voz] por conta das cotas, mas a gente tem que conquistar muito mais a escuta, e eu acho que esse é mais importante, sabe, conquistar a escuta destas pessoas, principalmente conquistar a escuta dos homens, porque eles ainda não estão preparados pra escutar a gente. (Sheila, 2018)

Quando eu ia pra alguma reunião, alguma coisa, que ia eu e algum homem, dos que estão... dos antigos representantes, eu não tinha muito, tipo, o que eu falava não tinha muita importância, ou então na hora de falar, o olhar nunca vinha direto a mim, ia direto pro homem. E isso era muito chato, isso era difícil. Tipo, por eu ser mulher, parecer meio infantil ainda, eu não tinha muita credibilidade, a minha postura não tinha credibilidade, o que eu falava não tinha. Tipo, mesmo que eu ia, eu acabava, eu falava alguma coisa, e depois o meu colega de ONG, só que o que valia era o que ele tinha acabado de falar, mesmo se fosse a mesma coisa que eu já tinha dito. E isso até hoje ainda acontece, entre outras coisas, são situações que acho que assim foi o difícil de representar a ONG (Sayuri, 2018).

As falas anteriores evidenciam a dificuldade das cicloativistas de exercer o lugar de fala. A dificuldade não está apenas na interrupção, mas no próprio silêncio dos homens (como pontuado por Blé quando fala sobre ser ignorada), o que é outra forma de demonstrar a falta de interesse acerca do que elas têm para dizer ou de opressão sobre suas vozes. Outra questão trazida claramente na fala de Sayuri é o *bropropriating* – quando um homem se apropria da ideia de uma mulher como se fosse sua –, que contribui para reforçar o silenciamento das mulheres.

A participação, aliada ao protagonismo das mulheres em um processo de reflexibilidade, constrói *empoderamento*, segundo elemento mais frequentemente trazido nas falas.

Eu acho que passa pela questão, digamos assim, pedagógica, que é a participação política, né? É uma coisa que te empodera em outras esferas da vida também [...] faz diferença pra uma questão de empoderamento, autoconfiança, abertura de outras portas. (Renata, 2018)

Eu acho que além de encorajar e empoderar, vamos dizer que ser exemplo pra outras mulheres né? De que essa possibilidade é possível, é viável pra nós

mulheres, dentro da cidade, a gente leva um debate diferenciado, porque são demandas nossas, e que os homens não podem falar e nem sentir, né? (Melissa, 2018).

Nos extratos apresentados, as mulheres trazem a dimensão de desenvolvimento de autoconfiança e encorajamento para outras mulheres, o que Léon (2000) denomina como empoderamento individual. É importante considerarmos ainda duas questões. Primeiro, os processos foram construídos coletivamente pelas mulheres, transbordando para outras “esferas da vida”, como afirmam as palavras de Renata. Segundo o espaço de poder conquistado pelas mulheres se deu dentro do movimento cicloativista, seja ocupando um cargo de direção, seja dialogando e negociando com os representantes de Estado, falando publicamente sobre políticas públicas cicloviárias, dando visibilidade à causa cicloativista, desafiando as relações de poder instituídas.

A partir disso concluímos que o empoderamento das mulheres no movimento cicloativista que vem sendo construindo, conforme trata Berth (2019, p. 54), é resultante da “junção de indivíduos que se reconstroem e desconstroem em um processo contínuo que culmina no empoderamento prático da coletividade”.

O empoderamento pode vir acompanhado por um processo de *enfrentamento*. Em grande medida, isso se dá no combate da *insegurança* de participar desses espaços.

Bom, é através da BH em Ciclo, e eu participei de várias situações, que eu tive que vencer a timidez, né? Tipo, ir lá no fórum falar, dar entrevista, que são situações que no meu interior, eu tô quase morrendo por dentro, de tá ali falando, mas a gente vai tentando se controlar e tentando vencer, né? Eu, se for pra falar... Se eu gosto de falar em público? Não é a melhor atividade do mundo pra mim, mas pela BH em Ciclo eu já fiz isso muitas vezes, e eu acho que você vai praticando, vai até aprendendo um pouco e tal. Acho que a parte que eu melhorei muito foi em reuniões, hoje eu consigo ter um embate maior do que eu tinha antes, hoje eu consigo questionar mais, digamos, antes eu não rebatia, né? Sei lá, com a prefeitura, tinha a postura muito defensiva, hoje dá pra rebater um pouco melhor. Mas eu continuo, né, muito tímida. (Amanda, 2018)

Eu tinha um problema grande de debater com o poder público, né? Com os secretários, os técnicos da prefeitura, e nesses cinco anos da Ameciclo. Hoje em dia tá muito melhor. Assim, eu consigo chegar de cabeça erguida, eu consigo não tremer, eu consigo voltar e insistir, tem melhorado bastante, bastante. Por aquela repetição da coisa, né? E você vai entendendo como as pessoas se portam, como a dinâmica acontece, e você também vai sendo conhecida, né? Mas, enfim, tem melhorado. O fato de participar ativamente tem melhorado muito. (Lígia, 2018)

A *insegurança* de Amanda está atrelada à sua timidez, que por sua vez é uma emoção que tem grande afinidade com o medo e com a vergonha. Da mesma forma, para Lígia, que relata sua dificuldade de lidar com gestores públicos. Ambas declaram que o *enfrentamento* do medo vem, em certa medida, sendo superado. A corporificação da emoção se mostra na fala de Lígia, quando ela relata que consegue “chegar de cabeça erguida” e “não tremer”.

A insegurança aparece também na dificuldade se colocar, como mostra a fala de Lígia a seguir.

[...] sempre me sinto um pouco acuada quando eu tenho que debater com homens. Eu não sei, aí eu não sei se é por pura inconsciência incisiva eu não conseguir colocar a minha opinião de maneira forte na mesa, ou realmente se é insegurança por achar que, por eu ser mulher, a minha opinião não é tão bem racional, ou assim, não é tão bem pensada, não vale tanto. (Lígia, 2018)

[...] até as decisões estratégicas, por exemplo, da associação Bike Anjo, eu vejo que mais homens falam, do que mulheres, no próprio e-mail. Acho que por insegurança, ou por medo de dar opinião, então é muito importante que essas mulheres sejam mais ativas dentro do Bike Anjo, pra depois mudar prefeitura, secretaria, essas coisas e tudo mais. Enfim, eu acho que ter mulheres como participantes do planejamento, seja da organização ou não, é vantajoso, justamente porque a gente sofre várias violências, né? Na rua, que eles não sofrem, não sentem isso, ainda mais se for branco, hétero e tudo mais. (Tina, 2018)

Lígia traz à tona a noção dicotômica entre a racionalidade e a emoção, que associa as mulheres às emoções e os homens à razão, como vimos em McDowell (2000). Sua fala mostra o quanto essa questão influencia o posicionamento de mulheres. O sentimento de dificuldade se mostra na fala atrelado à ideia de que o homem teria o dom da palavra e que, portanto, poderia proferi-la livremente sem ser questionado, já mulheres não teriam competência para se manifestar em espaços públicos e deveriam ser discretas e dedicadas ao ambiente de seus lares. Os efeitos da ideia de falta de competência afetam a autoestima de muitas mulheres, inclusive daquelas à frente de organizações, incorrendo no risco de terem suas vozes abafadas.

Tina traz em sua fala uma maior presença da fala masculina. O silêncio feminino como um comportamento desejado, pela ordem patriarcal, e que possibilita maior espaço para falas masculinas é debatido por Panke (2019, p. 28). A autora discute as implicações para a autoestima feminina do processo de silenciamento feminino:

A associação entre a cultura do silêncio e a da incompetência pode gerar a chamada “síndrome da impostora”, quando uma mulher passa a duvidar de sua capacidade e seu talento, comprometendo diretamente as relações pessoais, profissionais e, claro, a autoestima.

As falas de Amanda e Lígia também mostram a possibilidade de superação da insegurança a partir da atuação ao longo do tempo junto à associação. Nesse sentido, a participação ativa de mulheres contribui também com sua formação política.

A participação política ativa de mulheres também pode contribuir para a construção de pontes com outras instâncias políticas, como mostra a fala de Aline a seguir.

De política, de cidadania, de luta, de fortalecimento pra questão do feminismo, do se colocar, do ter decisão. Pra mim, é formação total. Pra coisas que podem vir depois, assim, eu esse ano fui sondada pra sair numa campanha eleitoral, por exemplo, se um dia eu me candidatar, ter sido diretora de uma associação, ter participado de frentes que me colocavam em posição de decisão, é fundamental pra você chegar num espaço desse, que é onde o machismo, ele tá instaurado. (Aline, 2018)

A “ambição política”⁵⁶ demonstrada por Aline se apresenta como uma potente mudança no perfil cicloativista, tendo em vista que não temos casos de mulheres cicloativistas envolvidas no pleito eleitoral.

A participação em movimentos sociais pode se mostrar um processo pedagógico para a participação política. Como exemplo temos a pesquisa desenvolvida por Barbieri e Ramos (2019) que demonstra que, das 77 deputadas federais eleitas em 2018, 26% participavam de movimentos sociais.

Corroborando com esse aspecto, o *lugar de fala* aparece como um elemento relacional da categoria *participação*.

Primeiro, a participação no movimento, né? A participação de mulheres é importante, em coisas que a gente passa e sente e conhece, pela nossa condição mesmo, que não são discutidas, não são compreendidas, e que a gente pode colocar e tratar da nossa maneira [...]. Então, dessa forma, é importante a presença, mas é mais pra gente inserir as nossas questões mesmo, as nossas dificuldades, as nossas particularidades, e até entre nós mulheres ainda é uma grande diferença que tem pra ser aí tratadas também. (Sayuri, 2018)

⁵⁶ Sobre esse conceito entendemos que, de acordo com Flávia Biroli e Luis Felipe Miguel (2010), “não designa um comportamento (a busca ativa por posições de poder), mas um interesse subjetivo”.

Para Érica e Melissa (falas a seguir), a importância em participar do movimento também está na necessidade de representatividade feminina. Assim, quanto maior for a participação de mulheres no cicloativismo, maiores serão as chances de que suas demandas e saberes sejam contemplados.

E dentro da mobilidade urbana em geral nós somos em menor número, as pessoas que pensam a mobilidade urbana né? Em gênero feminino, nós somos em menor número, então a gente precisa, o espaço que a gente tiver a gente tem que ocupar, Roberta, então seja dentro de uma organização, seja enquanto ato coletivo, porque a sua organização não quer formalizar e não quer ter a formalidade, mas a gente precisa tá lá e fazer, dar o nosso aval, dar a nossa opinião (Érica, 2018)

Porque eu sei que é difícil a gente organizar o tempo, né? Disponibilizar algumas horas pra ir nas reuniões e tal, mas estimulo elas [outras mulheres] a participarem, porque eu sozinha não consigo ter voz dentro de uma reunião por exemplo, então por isso eu acho que fortalecer isso, esse processo de mobilização e organização nossa, é necessário. (Melissa, 2018)

A representatividade para Érica e Melissa fornece referências para outras mulheres ocuparem espaços políticos institucionais. Elas a veem como um meio de reconhecer as diferenças e tornar assim os processos políticos mais representativos. Partimos então para analisar a percepção das entrevistadas sobre a representatividade no movimento cicloativista.

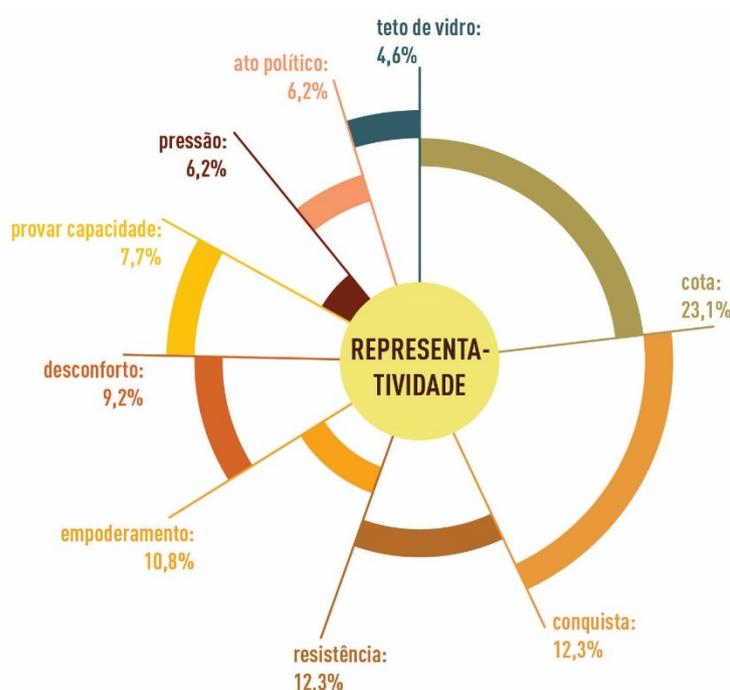
4.4.2 Representatividade

A ideia de representatividade das entrevistadas vai ao encontro de Sacchet (2012, p. 408), para quem a inclusão de grupos sociais marginalizados no processo de tomada de decisões políticas seria um meio de intensificar a democracia, na medida em que a manifestação de diferentes perspectivas contribui para:

a) evidenciar a particularidade das perspectivas dominantes; b) trazer novos conhecimentos para a discussão e a deliberação política; c) apresentar diferentes visões sobre as causas do problema e os possíveis impactos; e d) apresentar diferentes apreciações sobre as relações entre grupos e processos históricos. Assim, a inclusão de grupos em processos decisórios contribui com novas perspectivas, promovendo ações mais sensatas, novos relacionamentos e a justiça social.

Quando questionadas a respeito da representatividade, 23% das falas corresponderam às cotas, motivo que dá origem a esse subcapítulo. As falas também tratam de desconfortos, pressão e resistências que a “exigência” da representatividade traz. Ao mesmo tempo, elementos como conquista e empoderamento somam 23,1% das falas.

Gráfico 10 – Categoria Representatividade



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

As mulheres apontaram que há resistência por parte de alguns membros das associações sobre garantir representatividade feminina dentro das instituições. Sheila traz um relato nesse sentido sobre a resistência de alguns diretores de sua associação. Mesmo sem se sentir preparada, ela ocupa cargo de diretoria, pois entende que sua presença é importante. Sua fala também traz a presença feminina como política, portanto o corpo como político. Seus interesses e demandas, provenientes de sua identidade de gênero, encontram-se no seu próprio corpo, portanto sua presença é, por si só, um ato político, um ato de resistência e reivindicação.

É péssimo. É péssimo, porque como eu te falei quando a gente tá discutindo a tomada de decisões na reunião e tals, eu sinto resistência, sabe, das coisas que

eu falo. [...] Eu não encontro, eu não encontro por mais que eu tenha, por exemplo, a gente é em cinco, tem duas que eu tenho certeza de que topariam tocar isso comigo, que me apoiariam, dois homens, né? Mas eu ainda assim não me sinto, não me sinto à vontade de puxar isso, sabe? E ainda assumir esse lugar enquanto cota, independente do lugar que seja, pra mim é um incômodo. [...] Então por mais que eu não me sinta preparada às vezes pra assumir esse lugar, eu acho que minha presença nesse lugar é importante, isso não tem como, não tem como desconsiderar isso. Eu acho que o fato de eu tá lá já é importante, pela minha presença ser política, sabe, por alguns momentos a gente conseguir. (Sheila, 2018)

Esse desconforto presente na fala de Sheila sobre as cotas é bastante comum entre as entrevistadas. Ao mesmo tempo que elas entendem como um processo importante para garantir a representatividade e tentar garantir as demandas, elas o veem como uma agressão.

Eu acho necessário, mesmo sendo como cota, essa presença da gente, essa escolha mesmo das mulheres, escolher as mulheres pra que representem [...]. Eu acho que faz parte desse processo de reconstrução, né? A gente ainda não sente o reconhecimento pela capacidade, a gente sabe que tem a capacidade, mas a gente não sente que a escolha é pela capacidade. E eu acho que é isso que faz com que a gente fique se sentindo mal, porque vê que a escolha não é pela capacidade. (Sayuri, 2018)

Então, é... eu ainda acredito que a gente precisa. Só que eu tenho pensado sobre uma coisa que é assim, a gente precisa descobrir como a gente consegue estar, sem a gente agredir a nós mesmas, sem agredir as nossas etapas. (Aspásia, 2018)

Eu entro dentro do conselho da UCB para cumprir essa cota da paridade de gênero, pra respeitar, pra implementar essa nova característica estatutária, né? Então, assim, eu posso dizer que, assim, eu faço parte do momento da virada, se existe realmente isso, e eu acho que deve existir, porque você já deve ter falado com gente que tá aí nessa cena há mais tempo, nesse cenário, então eu faço parte desse momento da virada e eu acho que isso é muito significativo, isso é um marco, sabe? Eu acho que a gente começa a desenhar esse marco a partir do ano de 2015, 2016, quando são criados, começaram a criar os GTs Gênero de alguns lugares, né? De algumas instituições né? Até onde eu sei, são poucas as organizações locais que têm esse desdobramento (Érica, 2018).

[...] porque, numericamente falando, a gente não é maioria, nós somos só nós duas, mas a gente representa muito poder, do ponto de vista de orientação da associação, de pra onde vamos, o que fazemos, da cara da associação. E isso abalou, porque pela primeira vez a gente tem mulheres, o olhar feminino, o olhar feminista, dentro da associação. (Aline, 2018)

Para Sayuri a cota é importante para garantir o espaço de representatividade, mas sentir que se resume à cota e o não reconhecimento das suas qualificações causa um desconforto. Assim também está explícito na fala de Aspásia. Para ela, se

o tempo de cada mulher no processo de participação do movimento não for considerado, a exigência da representatividade poderá se constituir como violência simbólica. Lígia traz uma percepção também nesse sentido. Ela relata ter se sentido obrigada a participar da coordenação para evitar que fossem somente homens, conforme a fala dela abaixo.

Porque inclusive eu não queria estar na coordenação, e aí de novo eu meio que me senti responsável pela nossa coordenação não ser uma coordenação toda masculina, eu preciso ir de novo, mesmo sem querer. (Lígia, 2018)

Conforme foi relatado por diversas mulheres, há uma grande dificuldade entre as associações cicloativistas para comporem um corpo diretivo independentemente do gênero de quem vai ocupar os cargos. Manter a representatividade feminina se mostra ainda mais difícil, por terem poucas mulheres e menos ainda as que se veem em condições de gerir uma organização.

Assim, aquelas que estão há mais tempo no movimento acabam sentindo-se obrigadas a ocupar cargos de direção e coordenação. Ainda assim, Érica entende que a cota é uma *conquista* do movimento, um avanço da política de representação das associações. O marco histórico a que Érica se refere em sua fala diz respeito à criação de grupos de trabalho exclusivos para discutir as relações de gênero dentro do movimento e no uso cotidiano da bicicleta. O primeiro GT Gênero criado no cicloativismo brasileiro foi na Ciclocidade, instituição paulistana, em março de 2015. No mesmo ano, em novembro, criou-se o GT Gênero na UCB, que, por ser uma instituição nacional com proposta de representar as locais, produziu impacto mais amplo e reverberou a ideia para outras instituições. Com isso, mesmo sem constituir um GT específico, outras organizações locais passaram a considerar a política afirmativa para mulheres dentro de suas atividades e debates.

As mulheres enfrentam mais dúvidas sobre suas capacidades e, por isso, tendem a sentir a necessidade de mostrar mais trabalho para conseguir reconhecimento. Isso parece derivar particularmente da ideia de que as mulheres estariam menos aptas para atividades políticas.

Eu tenho esse receio, assim, eu confio no meu taco, nas coisas que eu posso fazer, e tudo bem, sabe? Ah, foi por isso? [Cota] Que pena, mas não me importa, por que eu vou fazer o meu melhor de qualquer jeito, sabe? Mas fica essa dúvida “putz, será que é só por isso? Só agora que as pessoas perceberam?”, né? (Yasmin, 2018)

Tive que provar essa capacidade. E aí eu fico pensando, será que é porque eu sou mulher? (Sayuri, 2018)

Sayuri pontua um desconforto por não ter sua capacidade reconhecida e pela constante necessidade de provar que é capaz. Segundo ela, os homens que ocuparam os cargos antes dela não sofriam tamanha pressão. Já o desconforto pontuado por Yasmin se relaciona à dúvida sobre seu nome ser cogitado por uma obrigatoriedade de cumprir a cota ou pelo reconhecimento de seu trabalho, ainda que ela afirme confiar na própria capacidade.

A necessidade de provar a própria capacidade se mostra também em cobranças vindas das próprias mulheres, como indica a fala de Nádia a seguir. Ela compreende a cota como uma forma de combater uma desigualdade histórica, mas ainda reforça a ideia de que mulheres precisam mostrar serviço, “mostrar que podem” ocupar tais cargos.

Eu acho que sim, tem que ter a paridade. Eu acho que sim, tem historicamente uma desigualdade muito grande e uma injustiça com muitas mulheres. Mas eu acho também que as mulheres têm que mostrar que são capazes né? Eu acho que o espaço tá sendo dado agora, e eu acho que isso evoluiu, e eu tenho admirado muito que esse prestígio esteja sendo dado dentro do movimento cicloativista, dentro dos grandes movimentos que são desenvolvidos no cicloativismo. Mas eu acho que as meninas também precisam mostrar que podem. Porque a gente sabe que pode, né? Mas mostrar que pode é outra questão. Então, eu, honestamente, acho que só o fato de ser mulher não nos deve garantir nada, a gente tem que mostrar que, como mulher, a gente pode ser tão boa quanto um homem. (Nádia, 2018)

As falas também trouxeram a ideia de serem referências para outras mulheres na cidade, extrapolando a representatividade política. As falas a seguir trazem essa questão e reforçam a ideia do corpo como entidade política.

E muitas vezes eu escolhia a bicicleta, por ser uma mulher e ser uma mulher de bicicleta na rua. Ser uma mulher e nunca deixar de ter uma mulher pedalando na rua, até eu escolhia ruas que eram menos tranquilas por eu ser uma mulher passeando de bicicleta. Pras pessoas verem que é possível, aí eu fazia isso também. Até lugares que dava pra ir a pé, algum evento, alguma coisa, que eu sabia que as pessoas não iam de bicicleta, eu ia só pra ser aquela coisa de “ah, cadê o bicicletário, pode vir de bicicleta, por que vocês não vieram?”. Tem teatro bem perto da minha casa, mas são eventos que as pessoas preferem ir de carro ou então acham que não é possível ir de bicicleta, porque vai suar e não sei o quê, e aí eu ia de bicicleta só pra poder mostrar que podia, que era possível. (Sayuri, 2018)

Tem uma época que eu pedalei porque eu achava legal, teve uma época que eu pedalei porque eu achava que era importante pedalar, mesmo quando no dia a dia era uma merda. (Renata, 2018)

O que poderia e deveria ser um ato seguro e banal, como deslocar-se para efetuar as mais variadas atribuições cotidianas, não se mostra tão simples para as mulheres. A dificuldade aumenta para mulheres ciclistas, porque, além do medo da violência de gênero, há também medo da violência viária – tais violências serão tratadas no último subcapítulo –, além dos estereótipos sociais que imputam a elas a ideia de que bicicleta é “coisa de menino”, como discutimos quando tratamos da categoria *aprender a pedalar*.

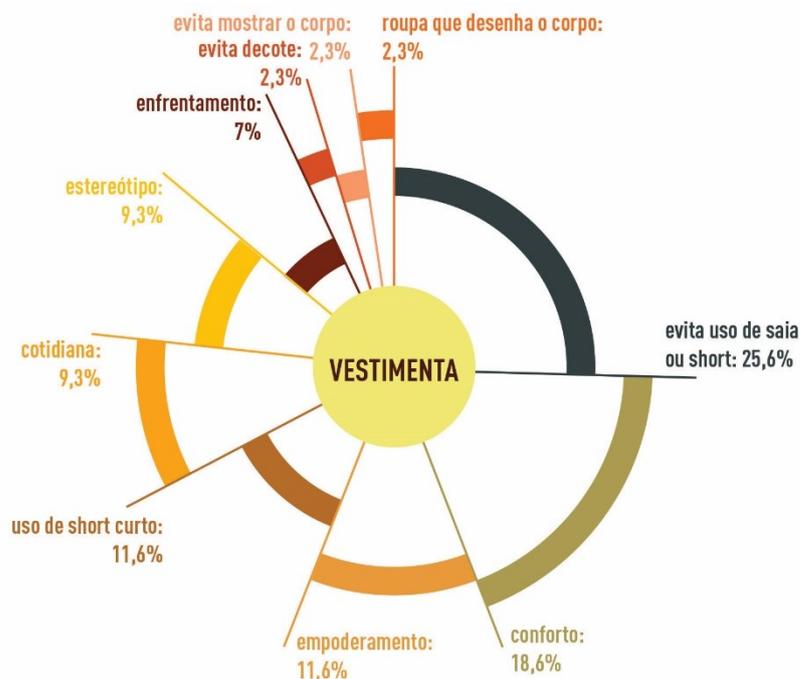
As falas das cicloativistas Renata e Sayuri trazem seus corpos femininos usando a bicicleta como exemplo da possibilidade de uso desse veículo por mulheres. Ao usarem a bicicleta no espaço público, elas contestam um sistema dominante hegemônico de mobilidade automotora e ao mesmo tempo colocam o corpo feminino como transgressor desse modelo.

4.5 DO CORPETE AO SHORTINHO

Os trabalhos de Melo e Schetino (2009) e Santucci e Figueiredo (2015) fazem uma descrição sobre a influência da bicicleta nas mudanças da forma das mulheres se vestirem no contexto europeu do século XIX, atribuem ao ciclismo o fim do incômodo corpete, assim como a inclusão da calça na vestimenta feminina.

Hoje os corpos ciclísticos tendem a buscar maior conforto para fazer uso da bicicleta, tanto pela comodidade quanto pela segurança. Quanto mais livres das amarras de algumas peças do vestuário, mais seguros estarão seus corpos. Entre as falas das cicloativistas, os principais elementos que aparecem na categoria vestimenta são: evitar uso de saia ou vestido e conforto, com 18,9% e 16,2% respectivamente, como mostra o Gráfico 11. Evitar o uso de saia e vestido está associado para algumas cicloativistas ao conforto, para outras ao medo do assédio.

Gráfico 11 – Vestimenta



Fonte: Entrevistas, 2018.

As cicloativistas relataram frequentemente que evitam usar saia e vestido. A restrição de tipo de roupa está fortemente associada à tentativa delas de evitar o assédio.

Eu não uso muito saia andando de bicicleta, porque me sinto mal com a saia levantando e tal. Não sei se esse sentimento é um medo de facilitar assédio ou não ou se é só um desconforto, nunca parei pra pensar nisso. Mas a única vez em que eu realmente presto atenção em qual roupa eu vou usar é se eu vou andar de bicicleta. (Lígia, 2018)

[...] inconscientemente a gente se limita às vezes, às vezes eu quero andar com um vestido, mas eu penso “ai, vai ficar mostrando minha calcinha”. (Aline, 2018)

Por conta dessa minha experiência no trabalho. Tinha um vestido que eu usava no meu trabalho, eu tava super elegante, mas no caminho parecia que eu tava chamando as pessoas pra trepar comigo, aí foi o motivo que eu parei de usar pra ir ao trabalho, porque assim, era muito, parecia que eu tinha virado um alvo. Então assim, é um limitador. (Renata, 2018)

Não, acho que eu nunca pensei em mudar, a não ser a questão da facilidade da mobilidade mesmo, tipo, vestido longo, saia longa, aí fica mais complicado de pedalar, mas não pelo lugar ou pela forma como eu ia me deslocar. Talvez um horário. Dependendo do horário assim, tipo, eu sair pra voltar tarde, nem sempre eu vou de saia por exemplo. É porque tem a ideia de que de saia é mais fácil ser estuprada, né? Então eu vou com uma roupa que seja mais difícil. (Melissa, 2018)

As falas mostram que a escolha da vestimenta está, em grande medida, associada ao medo de ser assediada. Lígia relata um misto de medo e desconforto, Renata indica ter a sensação de estar sendo um alvo e Melissa ressalta a ideia corrente de que o tipo de roupa teria relação com violação sexual.

A relação entre o tipo de roupa e o assédio, presente na fala de Melissa, é naturalizada socialmente. São comuns manifestações culpabilizando as vítimas pelas roupas que vestiam, como mostra a pesquisa desenvolvida por Maria Conceição dos Santos (2016) sobre assédio no transporte público de Aracaju. Segundo a autora, muitas mulheres “deixam de vestir certos tipos de roupas, por medo de sofrer constrangimento, de ser abordada por estranhos ou, mais grave, ser estuprada” (p. 72).

A discussão nos leva à reflexão de Young (1980), para quem desde cedo as meninas são inibidas corporalmente, pois a maneira de sentar, andar, parar das meninas – e aqui incluiria a maneira de se vestir – foi definida socialmente ao longo de suas vidas, sob a justificativa de proteger seus corpos. Para Young, as roupas das mulheres ainda tendem a fazer com que elas se sintam com pernas juntas. Mas nem todas as ciclistas evitam saias e vestido, algumas adotam outras estratégias para não “ficar mostrando a calcinha”.

Ah, basicamente o mesmo assim [o mesmo do cotidiano] diferencia acho que por conta de conforto e às vezes, se eu tiver de vestido ou saia, eu boto um short por baixo, só sei lá, pra garantir que ninguém vai ver, sei lá. Eu faço isso porque, assim, eu acho que eu ficaria [...] menos preocupada. Mas uso roupa do dia a dia. (Amanda, 2018)

Amanda declara usar roupas que fazem parte do seu dia a dia, conforme debatido por Santucci e Figueiredo (2015). No entanto, para usar saias ou vestido, prefere usar shorts por baixo, para que não vejam sua calcinha. A prática é bastante adotada entre as ciclistas, tão comum que Carol percebeu uma oportunidade e mudou de ramo profissional, passou a produzir roupas específicas para mulheres ciclistas, como saias com shorts acoplados.

Cara, então, eu vou dar um relato bem pessoal, assim, eu odiava andar de saia quando eu tava pedalando [...] Por que eu achava primeiro que eu tinha que me preservar, imagina se alguém ver alguma coisa, que isso, porque é ridículo, ora eu ter que andar de saia. Aí com o tempo, aí eu criei a minha marca, minha linha de roupa, né? E aí eu resolvi que eu ia fazer uma saia com um shorts embaixo e bolso pra guardar o celular. (Carol, 2018)

No entanto, essa estratégia nem sempre evita olhares e a clássica tentativa de olhar por baixo das saias. Blé relata a percepção de que “todo mundo dá uma olhadinha pra ver se dá pra ver alguma coisa, quando você tá de saia ou vestido”. A sensação de que sempre tem alguém espiando passa a ser um inibidor dos corpos femininos.

Além do medo de assédio, as mulheres indicaram também se preocupar com o conforto na hora de escolher a vestimenta. O ato de pedalar demanda roupas que proporcionem mais liberdade aos movimentos corporais, garantindo inclusive maior segurança. Quanto mais libertos os corpos estiverem das amarras de determinadas peças típicas do vestuário feminino, maior será a agilidade. Isso se aplica inclusive para lidar com as situações de risco no trânsito.

É, eu penso assim, eu me visto muito à vontade, short, saia, vestidos, eu procuro sempre vestir a roupa que é do meu estilo, que é uma roupa que eu chego e não preciso trocar nem nada [...] Eu gosto de me sentir à vontade, sempre é roupa mais folgada, mais leve. (Sayuri, 2018)

[...] a única diferença é que quando eu vou de bicicleta eu penso na comodidade da roupa para mim. (Lígia, 2018)

Além da questão da comodidade, Sayuri também traz uma dimensão da corporalidade feminina na questão do suor. Ela se preocupa com o fato de o suor aparecer nas roupas e se atenta a escolher roupas que não fiquem marcadas. Isso pode ter relação com a domesticidade imputada às mulheres. O suor sendo aceito para homens, pois para eles são previstas atividades mais físicas para homens, mas não para mulheres, para quem as expectativas são de atividades mais calmas.

[...] mas aí eu sempre penso que por causa do calor da minha cidade, eu sei que eu sempre vou estar suada e tem roupas que ficam com a marca do suor, e aí são essas peças que eu fico tendo que escolher. (Sayuri, 2018)

Além disso, ainda que o calor possa ser um desestimulante ao ato de pedalar, principalmente entre as menos experientes, o desconforto pode ser amenizado. Usar a vestimenta mais adequada e, principalmente, percorrer caminhos mais arborizados, que chegam a ter diferença térmica de um a dois graus Celsius a menos (menor ainda é sensação térmica, como apontou Viana (2016), mencionado no terceiro capítulo 3, podem contribuir para uma pedalada mais agradável. Nessa questão, a experiência

pode ser um fator facilitador. Primeiramente, quanto melhor o condicionamento físico, menos o corpo vai suar. Ainda, ao desenvolver suas habilidades de pedalar, a ciclista não despenderá tanta energia para cumprir seu trajeto. Por fim, sua vivência espacial em bicicleta lhe proporcionará maior conhecimento sobre os melhores caminhos.

Ao mesmo tempo que a bicicleta pode inibir o uso de saia ou vestido, ela também pode contribuir para o processo de emancipação. Aspásia e Lígia relatam ter começado a usar shorts curto a partir do uso cotidiano da bicicleta. A mudança de hábito no modo de se vestir delas se mostrou libertadora a partir da prática do ciclismo, assim como a liberdade de se livrar do corpete e das calças. Nesse caso, vai ter shortinho, sim!⁵⁷

Para Tina a escolha da roupa se revela empoderadora. Ela afirma, inclusive, se “arriscar” mais na escolha de suas roupas quando está em bicicleta, demonstrando que a bicicleta lhe dá uma maior sensação de segurança⁵⁸.

Não, não penso [sobre assédio], sempre saio do jeito que quiser. Às vezes na bicicleta, eu me sinto podendo arriscar mais na roupa do que no transporte público. [...] E eu não uso shorts por exemplo, tem mulheres, das Bike Anjas, que usam shorts quando usam vestido ou saia, eu não me sinto incomodada com a vestimenta, de jeito nenhum. (Tina, 2018).

É possível observar que o uso de determinadas roupas, particularmente as que mostram mais os corpos das mulheres, parece ter se tornado uma plataforma política de debate a respeito da objetificação dos corpos femininos (MEES; POLI, 2019).

Érica e Aspásia afirmam que, quando estão com seus corpos mais à vista, como quando usam shorts ou roupas que “desenham” o corpo, se sentem mais assediadas e isso acaba refletindo na liberdade de escolha de suas vestimentas. Ambas afirmam que o humor comanda a escolha da roupa, pois sabem que seus corpos terão de enfrentar em seu cotidiano o assédio.

A roupa que desenha mais meu corpo. Tem dias, aqueles dias que você tá mais frágil, você até muda, tipo assim, você se planeja. Aí tipo, usa uma legging com uma blusa maior e tal, mas se for num dia que eu tô ligando o foda-se como hoje, aí eu mando tomar no cu, porque eu sou dessas. (Érica, 2018)

Sim, hoje eu percebo pelo meu humor, se eu tô a fim de brigar, eu acordei “ah, eu vou usar o meu shortinho e vou sair de top”, porque eu tô a fim de brigar, se vierem

⁵⁷ Vai ter shortinho, sim! é uma alusão à reivindicação de estudantes de um colégio particular de Porto Alegre que, ao proibir as meninas de usar shorts, recebeu um abaixo-assinado que repercutiu nacionalmente.

⁵⁸ Esse debate será aprofundado no último subcapítulo, quando tratarmos de acesso à cidade

encher meu saco, eu revido, respondo, mando pra merda, sei lá. Então vai depender do meu humor. Então “aí, hoje eu não quero, hoje eu não tô a fim”, aí eu boto minha blusinha, minha roupa normal. (Aspásia, 2018)

Não é à toa que para algumas mulheres mostrar o corpo pode se tornar um problema.

Eu não sou muito de mostrar meu corpo. Eu já fiquei tentando pensar se é por causa de usar a bicicleta desde muito cedo que eu acabei tendo esse estilo assim, de uma forma de proteção que eu acabei desenvolvendo sem perceber. Ou [se] é do meu estilo mesmo, mas eu acho que tem um pouco a ver de eu crescer com a bicicleta, né? (Sayuri, 2018)

Então, sempre penso, né? Independente se eu vou sair de bicicleta, se eu vou sair de carro, se eu vou sair de ônibus, eu sempre penso. Pra não chamar muita atenção, eu nunca uso decote, aí eu já nem gosto de usar muito decote. Mas, por exemplo, eu gosto muito de pedalar de saia, tá. [...] Mas eu vejo que chama um pouco mais atenção, até porque de vez em quando a saia sobe, né? Aí eu fico puxando a saia, chama mais atenção no olhar. (Sheila, 2018)

Conforme debatido por Young (1980), ao evitar mostrar seus corpos, Sayuri e Sheila buscam evitar a ameaça de serem vistas. Com isso buscam evitar a invasão do espaço de seus corpos, cuja forma mais extrema é o estupro, uma das formas de assédio sexual, tema específico no próximo subcapítulo.

As mulheres trouxeram também a questão do *estereótipo* dentro da categoria *vestimenta*. Aqui o estereótipo se mostra de diferentes formas.

E aí eu ia bonitinha, arrumadinha e tal, pro trabalho. E assim, por que eu fazia isso? Por que eu pensava, cara, se eu consigo fazer, as outras mulheres também conseguem fazer, se elas verem alguém que tá vestida de ciclista, elas vão achar que elas não conseguem, se elas me verem, vestida com a roupa normal, elas podem se sentir mais... se verem representadas ali, né? (Carol, 2018).

Na fala de Carol o estereótipo aparece como “roupa de ciclista”, ou seja, a clássica roupa de lycra, ligada ao ciclista esportivo. Para Carol, quanto mais mulheres usarem “roupa normal”, ou seja, roupa do dia a dia, para deslocar-se em bicicleta, mais se desconstruirá a ideia de que seu uso é coisa de esportista.

Um corpo suado, um cabelo desalinhado pelo vento, um rosto sem maquiagem quase nunca são bem aceitos, principalmente em determinados espaços, como o trabalho de Nádia.

Na minha profissão eu preciso sempre estar muito bem, muito bem posta, né, porque eu trabalho também com a minha imagem. Então a minha imagem, ela

também é uma referência, infelizmente é assim que acontece no meio, eu sou muito julgada pela forma como eu me apresento, então eu preciso estar muito bem. Eu tô sempre com o cabelo arrumado, eu tô sempre com pelo menos um batom no rosto, eu tô sempre muito bem arrumada, em cima do meu salto. (Nádia, 2018)

Nádia é a única cicloativista que não faz uso da bicicleta para deslocamentos cotidianos⁵⁹. Nesse caso, uma infraestrutura nos locais de trabalho, como banheiros e duchas, um lugar seguro para guardar a bicicleta e seus pertences poderiam estimular que mais pessoas usem a bicicleta como meio de transporte.

Para Cyra, quando ela está de “roupa de menina” ela se sente mais segura, evita inclusive a fina educativa⁶⁰.

[...] em cima da bicicleta, o que eu percebi foi que, estar de vestido e estar de calça muda a relação do povo com você na bike, né? Então, tô falando da fina educativa, aquelas coisas que rola de passar muito perto e tal. Assim, eu tenho a sensação de que quando eu estou de “menina” ou dentro da categoria do que as pessoas identificam como vestimenta de menina, os carros passam um pouquinho mais longe, enfim [...]

A fala de Cyra nos mostra como a vestimenta também é uma construção social e generificada. Contrariando as demais interlocutoras, Cyra se sente mais segura em “roupa de menina” – para ela, os motoristas respeitam mais. No entanto, o que veremos a seguir é que no geral as mulheres relataram que se sentem inseguras e com medo no trânsito. Elas descrevem a falta de respeito dos motoristas como um dos motivos da insegurança. Para as cicloativistas que são mães, o medo se mostrou evidente em suas falas, como veremos na próxima seção.

4.6 SOBRE CICLOACESSOS: CIRCULANDO ENTRE ESPAÇOS DE VIOLÊNCIA E RESISTÊNCIA

Nesta seção vamos abordar três categorias. Aqui as cicloativistas falam especificamente da relação entre o uso da bicicleta e cidade. O medo e a insegurança

⁵⁹ A questão aparece para ela como um contrassenso, tratamos disso no debate sobre a construção do sujeito cicloativista.

⁶⁰ Fina educativa, tirar uma fina, tirar um fino, é uma maneira extremamente perigosa que alguns motoristas encontraram para “alertar” os e as ciclistas do seu lugar, como se o lugar deles e delas não fosse ali. Além de ilegal, pois o Código de Trânsito Brasileiro indica que o motorista deve passar a 1,5 m de distância de um ciclista ao ultrapassá-lo.

apareceram com maior evidência nesta seção, pois são elementos que atravessam as três categorias: acesso à cidade, violência viária e assédio sexual.

Conforme já debatemos no capítulo 2, a forma como mulheres e homens acessam a cidade é diferente, seja pelo modo de deslocamento, seja pelos motivos de se deslocarem. As mulheres se deslocam mais vezes e geralmente em percursos menores e encadeados, além de usarem mais o transporte público e o modo a pé.

A ordem social que opera sobre o gênero apresenta os mesmos mecanismos para a organização dos espaços, impondo a elas limites de espaço e de tempo para usar e ocupar o espaço público. Uma das principais formas de limitá-las é inculcindo-lhes medo, que as obriga a criar estratégias para enfrentar a própria insegurança.

O medo tornou-se um sentimento estruturante dos habitantes da urbe, que varia desde os medos relacionados às condições precárias de trabalho, à discriminação, aos acidentes de trânsito, aos assaltos etc. Mesmo que não seja um sentimento exclusivo das mulheres (VILLAGRAN, 2012; 2018; GUITART, 2007; DÍE, 2013; LOPEZ, 2012), ele é para elas um elemento fundante do comportamento no modo de habitar e circular pela cidade. O medo é um dos fatores que mais influenciam a mobilidade das mulheres.

O impacto que ele exerce sobre suas vidas é tão profundo que pode ser considerado, segundo Villagran (2012), como uma forma de violência. Por certo reconhecemos que as diferenças sociais – de classe, raça, idade, sexualidade etc. – produzem sensações diferentes na relação entre medo e espaço. A construção do medo arquitetada por meio de um desenho urbano segregador e por meios de comunicação que proliferam a cultura do medo, difundem a ideia do espaço público como sinônimo de perigo para as mulheres e outros grupos sociais estigmatizados.

Segundo Guitart (2007), o medo de deslocar-se pela cidade naturalizou-se de tal forma que novos hábitos se constituíram para as mulheres, como não passar por ruas muito escuras, mesmo que seja o caminho mais perto, não circular tarde da noite, não andar sozinha, limitando assim o próprio acesso à cidade.

O que veremos aqui, rompendo em certa medida essa lógica, é que o acesso à cidade por bicicleta possibilita que as cicloativistas ampliem o uso e a ocupação do espaço.

4.6.1 Acesso à cidade

A categoria *acesso à cidade* foi a mais presente entre as evocações das entrevistadas, não à toa, afinal a mobilidade é o principal atributo para realizar a cotidianidade da vida urbana. Os elementos relacionais que compõem essa categoria são: segurança, medo, insegurança, autonomia, experimentar a cidade, eficiência, multimodalidade, praticidade, demanda reprimida, estratégia de proteção, habilidade, economia, desconforto, empoderamento e prazer (Gráfico 12). Aqui é importante salientar que o discurso sobre acesso à cidade das entrevistadas está diretamente associado ao uso da bicicleta por elas.

Gráfico 12 – Categoria Acesso à cidade



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Segurança, insegurança e medo somam quase 40% das falas das cicloativistas nessa categoria. Embora consideremos os três elementos parte da mesma moeda, aqui foram tratados de forma separada para dar ênfase a cada um.

As entrevistadas indicaram diversas vezes a percepção de terem maior segurança no espaço público quando estão em bicicleta. A segurança aparece nas

falas das interlocutoras não apenas em alusão à ausência do medo, mas, na medida em que ele é diminuído (o medo), a segurança em andar de bicicleta aparece como um potente elemento transformador na espacialidade das cicloativistas.

Pra mim, nossa, [a bicicleta] desconstrói inclusive meu lugar de ocupar essa cidade a noite, assim. Eu jamais ocuparia [a rua] se fosse a pé, ou de carro, entendeu? Agora, de bicicleta, eu me sinto super autorizada e disposta. Enfim, muita vontade de se for pra sair agora de noite, eu não tenho medo algum de sair de bicicleta, sabe? (Sheila, 2018)

Teve situações que, mesmo por ser um horário tarde, eu escolhi ir de bicicleta, por causa do horário tarde que eu estaria voltando, ou até a distância e local mesmo. Por eu saber que seria mais seguro eu indo de bicicleta. (Sayuri, 2018)

Então eu tô muito mais na rua quando eu tô de bicicleta, porque eu me sinto muito segura quando eu tô de bicicleta. (Aspásia, 2018)

[...] a questão de eu me sentir mais segura quando tô andando de bicicleta, do que quando eu tô a pé. Mas eu sei que é só a sensação, porque as coisas continuam aí, né? (Yasmin, 2018)

Acessar a cidade em bicicleta possibilita que elas permaneçam mais tempo na rua e se sintam mais seguras. Estar na rua é fazer uso dela, é ocupá-la, e esses dois processos estão envolvidos naquilo que Lefebvre (2001) chama de apropriação do espaço, fundamental para o exercício do direito à cidade. Usar e ocupar a cidade também é possível, segundo a fala de Sheila, à noite, horário considerado pela maioria das mulheres como mais perigoso (DÍE, 2013; FALÚ, 2009). Para Sheila, a bicicleta lhe confere “autorização” de circular sem medo.

Ainda que Yasmim reconheça que os perigos continuem lá independentemente do modo que ela escolha, a bicicleta lhe dá maior sensação de segurança. O medo é um temor imaginário, que produz uma percepção de insegurança sobre a cidade, o que é denominado por Díe (2013) como “insegurança subjetiva”. Como contraponto, que seria sentir-se segura, ainda que seja apenas uma “sensação”, torna realidade a segurança subjetiva para aquelas que a sentem.

A segurança que a bicicleta traz para os corpos das interlocutoras também aparece no trabalho de Lopez (2012). A autora desenvolveu uma pesquisa com mulheres de dois bairros da cidade de Zaragoza, na Espanha, e mostrou que a bicicleta se apresenta como uma estratégia urbanística daquelas mulheres para enfrentar o medo de deslocar-se pela cidade. A segurança que a bicicleta confere para

acessar à cidade também está relacionada à habilidade das cicloativistas, e tais habilidades podem ser identificadas na ideia de velocidade, rapidez e agilidade.

Eu acho que de bicicleta eu consigo sair muito mais rápido da situação, eu pedalo mais forte e vou embora, se eu tiver a pé, não, eu não tenho como sair, sair correndo é muito mais constrangedor né. Então eu acho que a pé é mais complicado. (Melissa, 2018)

E com a bicicleta, eu nunca tinha percebido isso, eu passo nessa mesma rua. Com a bicicleta eu tenho uma agilidade, eu tenho uma atenção que andando eu não tenho. (Aspásia, 2018)

Mas de bicicleta eu descia de boa. De bicicleta eu descia de boa, não tinha, eu não sentia medo de fazer o mesmo trajeto a pé, de bicicleta. Eu acho que a sensação da velocidade, do “eu vou escapar”. Se acontecer alguma coisa eu vou escapar, porque eu tô na via, não vai dar pra alguém sair de trás do poste e sei lá eu, não sei. (Cyra, 2018)

Eu me sinto mais segura de bicicleta. Porque eu acho que tem a questão do “eu consigo sair da situação mais rápido”, a pé você não consegue sair da situação rápido. (Renata, 2018)

A fuga possibilitada pela habilidade de pedalar rápido é trazida pelas interlocutoras como uma garantia de segurança para circular na cidade. Em contrapartida a baixa velocidade como pedestre as deixa mais vulneráveis. Andar entre os carros, mudar de pista, subir na calçada, subir com a bicicleta numa escadaria, pedalar em alta velocidade são algumas das habilidades⁶¹ mencionadas pelas cicloativistas que foram adquiridas com o tempo e possibilitam escapar dos possíveis perigos. A habilidade corporal é diferente para cada uma delas, o que impacta também na forma como pedalam pela cidade.

Como visto no debate sobre o trabalho de Young (1980), o comportamento corporal feminino é marcado por estruturas de poder patriarcal, mas há corpos que resistem a essa estrutura – entre eles, podem ser considerados os corpos das mulheres cicloativistas. As capacidades e o movimento dos corpos dessas mulheres para poder adentrar os espaços antes restritos pela dimensão do medo, estruturam o entorno e projetam possibilidade de movimento e ação. Ainda que a pesquisa de Young (1980) sinalize que “tipicamente, o corpo feminino subutiliza sua real capacidade, tanto quanto a potencialidade de seu tamanho físico e força, quanto as

⁶¹ Habilidade corresponde ao quinto elemento mais relatado entre as entrevistadas ao tratarem da questão de acesso à cidade.

reais habilidades e coordenação que estão disponíveis para ele”, o que vemos entre as mulheres cicloativistas é a inversão dessa lógica, na medida em que elas valorizam suas capacidades e habilidades corporais na busca por novas espacialidades.

Ainda que o medo seja em parte provocado por uma estrutura de poder que opera como uma forma de opressão e violência sobre os corpos femininos (RODO-DE-ZATARE, 2018, 2019), alguns espaços urbanísticos, como pontes, túneis, passarelas, são identificados pelas entrevistadas como mais perigosos. Mesmo as cicloativistas que indicaram combater a opressão por meio da bicicleta, o medo permanece, conforme as falas abaixo indicam.

Ah, é, porque, além da violência da ponte, as pessoas correm mais, elas são muito mais violentas, tem a questão da violência pública mesmo, se você pega, por exemplo, a passagem de pedestre, se for à noite já não pego, prefiro ir pelos carros e, sei lá, correr o risco de ser atropelada, do que correr o risco de sofrer um assalto na ponte. (Aline, 2018)

[...] eu não vou pelo aterro do Flamengo, eu jamais fui sozinha, né? Posso até ir com outras pessoas, mas eu jamais ando no túnel novo, eu nunca fui no túnel novo sozinha, anos de Rio e eu só cruzei o túnel umas três vezes na minha vida. (Blé, 2018)

Essa é uma questão [infraestrutura cicloviária], porque agora tá pra sair uma ciclopassarela, tá tendo essa discussão sobre a ciclopassarela e não é uma boa ideia do ponto de vista de gênero, porque ela não vai ser usada... Nem só gênero não, mas você não vai passar por uma infraestrutura que é toda fechada, que tem um rio passando por baixo, não tem ninguém. Você não tem saída, [especialmente] à noite, sabe? (Aline, 2018)

Villagrán (2012) argumenta que o medo está associado à restrição de visibilidade, de limitação de entradas e saídas, ou seja, espaços que podem ocultar uma possível abordagem violenta. Mesmo com toda habilidade indicada pelas interlocutoras, o medo ainda se faz presente e a estratégia de evitar circular por determinadas ruas também é apontada por elas.

Porque ela [a rua] é muito escura, porque ela é muito esburacada, porque ela tem pouquíssimo movimento, pouquíssimo, aí eu tô ficando é doida. Ou eu pego outra rua que não tem estrutura [cicloviária], que é mais iluminada e tem um asfalto ok, ou eu vou pela avenida e vou no contrafluxo, tem uma ciclofaixa, mas é no contrafluxo, povo chama de contramão, mas é contrafluxo. (Aspásia, 2018)

[...] porque também eu não iria numa via expressa, por exemplo, são áreas onde eu sei que tem um movimento mais ou menos de gente, ainda que não tenha ninguém na rua, tem casa, eu não iria pra algum lugar muito ermo. (Amanda, 2018)

Ruas pouco movimentadas e escuras são evitadas, e a sensação de medo piora quando estão a pé ou no transporte coletivo.

Eu fiquei pensando e é horrível pra uma mulher andar da minha casa até a parada de ônibus. É uma rua escura pra caramba, não passa muita gente, e é uma insegurança absurda. (Aspásia, 2018)

O transporte coletivo é visto como um lugar desconfortável e inseguro. O “fator aglomeração” (MCDOWELL, 2000), que é a proximidade de corpos em lugares públicos ou semipúblicos, como é o caso do ônibus ou metrô, pode ser visto tanto um lugar desconfortável como também, de acordo com Villagrán (2017), uma situação de potencial risco que se converte num fator de insegurança, devido à facilidade de ocorrer alguma violência sexual.

[...] preguiça de pegar o ônibus, de ter um contato físico além do que eu quero, sabe, ônibus lotado, esse tipo de coisa? (Carol, 2018)

[...] por muito tempo eu achei inclusive a bicicleta desconfortável, mas como minha outra opção, que era ônibus, eu achava muito pior, eu preferia ir de bicicleta. (Lígia, 2018)

As interlocutoras indicam o uso da bicicleta como uma das melhores formas de escapar de tais situações, elaboram estratégias de proteção com o seu uso, como andar no meio da pista, ou em vias mais rápidas com menos intersecções, como será visto a seguir. Além disso, conforme os relatos, o uso da bicicleta também está associado a fatores como eficiência, praticidade e economia.

É prático, é barato, eu não tenho que ficar esperando ônibus, coisa que é maravilhosa, é uma sensação de independência ótima. Então por conta disso eu comecei a usar a bicicleta. E também uma questão de privilégio, de onde eu moro os deslocamentos eram todos próximos, continuam sendo. [...] meus deslocamentos giram em torno disso assim, as vezes 3 km, as vezes 5 km, então é muito prático. (Joana, 2018)

Porque é prático, porque é rápido, porque é eficiente energeticamente, e gera um prazer né, tem uma sensação de liberdade, de vou ali, volto ali, vai e volta, dá uma sensação de liberdade, de bem estar, sinto prazer. (Blé, 2018)

[...] tô trabalhando em casa, tenho que ir de vez em quando resolver coisas na rua e tal, e aí agora ou eu faço menos de um quilômetro, ou eu faço 20 [km], então assim, não tem um parâmetro, às vezes eu tenho que fazer coisas em bairros diferentes, e o acesso é muito ruim, não tem onde parar o carro, eu acabo fazendo tudo de bike, porque senão eu vou ter que pagar muitas passagens. (Carol, 2018)

A maior eficiência – rapidez, gasto econômico e energético – dos deslocamentos em bicicleta é apontado pela literatura (VALE, 2016) em distância de até 5 km. As falas de Carol e Joana trazem a questão da distância. Para Joana, morar perto do trabalho e das demais atividades que realiza em seu dia a dia é um privilégio que a possibilita fazer uso diário da bicicleta. Embora Carol faça percursos mais longos, como 20 km, é mais esporádico, tendo em vista que trabalha em casa e, de acordo com sua fala, compensa pela economia. Além da eficiência, é possível identificar na fala de Blé outros elementos de ordem mais emocional, como o prazer e a sensação de liberdade.

A liberdade e a independência são tratadas por outras cicloativistas como forma de conquistar maior autonomia no acesso à cidade.

Uma autonomia que a mulher tem no ir e vir, que é gigante, só nessa possibilidade de você não ter que sair caminhando da sua casa e ficar parada numa parada de ônibus que tenha uma estrutura, na verdade que não tenha uma estrutura que proporcione algum tipo de segurança pra ela, é outra coisa, porque ela já sai de bicicleta indo, chega no lugar que quer chegar, não fica parada, numa insegurança ao seu redor né, ela vai, vai, vai, só vai. (Aspásia, 2018)

De você ter autonomia de guiar o seu próprio caminho, eu acho que é nesse sentido que ela tende sim a fortalecer sabe? De eu ter sempre essa autonomia, de conseguir me guiar, sabe? Eu tomar mesmo as rédeas do meu percurso, por exemplo. (Sheila, 2018)

Acho muito que é por essa sensação de que a bicicleta é muito parecida com o andar, só que você tem controle e não tem mais ninguém lá, você não precisa esperar ninguém, você não precisa esperar nada, você tem a liberdade, e te permite chegar mais longe. (Lígia, 2018)

[...] hoje eu moro no centro e agora eu consigo ir só de bicicleta, porque consigo ir sozinha qualquer horário. E me dá muito prazer de ter essa independência de poder fazer tudo sozinha. Eu gosto muito de andar de madrugada e tal, e acho que isso é muito algo que a bicicleta me dá, praticidade e tal, de ser independente nesse sentido e de não precisar ter medo, né. (Amanda, 2018)

As falas nos indicam que a autonomia é construída no equilíbrio entre segurança e liberdade. Eleger seus próprios caminhos, realizá-los sem medo, de forma independente, decidir a hora de ir ou vir, sozinhas ou acompanhadas, isso as fazem sujeitas ativas da espacialidade. Ao falar sobre “controle”, Lígia nos traz a ideia de poder, ou seja, toma para si o controle do próprio corpo, do próprio movimento.

Esse controle lhe fornece o poder de exercer o próprio caminho, mas as distâncias também podem tornar-se um impeditivo para o uso da bicicleta. Nesse caso

algumas cicloativistas fazem uso da multimodalidade, ou seja, usam mais de um meio para deslocar-se pela cidade.

Então é isso, pra mim hoje, eu sou muito mais multimodal, eu ando muito mais de ônibus e de metrô, eu tenho que pegar um ônibus e ir até o metrô, porque o metrô não é tão perto da minha casa, mas é bem mais fácil, as vezes, do que ir de bike. Quando a Ciclocidade tava no centro, lá na casa planta, só ia de transporte público, fui uma vez de bike, porque fica 16 km, então já é muito desgastante pra mim. (Aline, 2018)

Eu consigo levar a bicicleta dentro do metrô, ir até um lugar X, sair pedalando, depois voltar pro metrô de novo e tal. Também subir com a bicicleta numa escadaria de metrô, você fala “cara, é muito empoderador mesmo”. Eu acho que trouxe isso assim, de independência, né? E de que, realmente se tem mais pessoas na cidade, andando e pedalando, é mais seguro. (Tina, 2018)

Acessar a cidade em bicicleta também traz uma outra forma de experimentar a cidade. O contato direto com o ambiente urbano dá uma percepção do entorno mais apurado, em que os aspectos sensoriais do nosso corpo são ativados, “sentir os cheiros”, como relata Blé (fala a seguir). Ao mesmo tempo, sua velocidade pode “ampliar os horizontes”, na medida em que o raio de acesso é maior, como afirma Lígia.

[...] então a minha cidade, e as pessoas que eu me relacionava era onde eu conseguia chegar a pé, eu morava no centro da cidade, então eu tinha acesso a tudo que precisava, tudo a pé. Eu não conhecia o resto da cidade, porque assim, meu caminho era o centro expandido do Recife. Quando eu comecei a andar de bicicleta, aí a bicicleta foi como se me abrisse todos os horizontes, assim eu pude chegar e conhecer outros cantos da cidade, aí foi... conheci outras pessoas diferentes, outros lugares diferentes, por causa da bicicleta, muito por causa da bicicleta, eu acho que posso dizer que eu só conheci Recife depois que eu comecei a andar de bicicleta, por isso que eu digo que a bicicleta foi a minha ampliação de horizontes. (Lígia, 2018)

Você sente os cheiros, você pode ver uma coisa curiosa e parar e tirar uma foto, você vê um lugar e você para pra comer, ou te dá uma sede e você para pra beber uma água. Eu não sei, parece que, eu não sei, é meio preponderante dizer, mas parece que de bicicleta a gente vive muito mais. E também, você entende muito do comportamento das pessoas, né? Quando você pedala, né? No trânsito de uma cidade [...]. É uma outra forma de perceber também. (Blé, 2018)

O prazer relatado por Blé também é encontrado na fala de Sheila.

É um objeto [a bicicleta], pra mim ela é uma coisa muito estética, é uma coisa muito sensível, ela me abre pro mundo, ela me abre os sentidos, de coisas que “ah, eu tô demorando pra pensar” e eu, nossa, pedalando é que abre. Não é só oxigênio, não é uma coisa de corpo, assim, é uma coisa de relação estética mesmo. Ela é meu principal meio de transporte, mas é porque eu sinto prazer

naquilo ali, não é porque eu chego mais rápido, não é só porque não tem problema de efeito ecológico, também é, mas eu acho que é mais uma questão mesmo de prazer. Eu pedalo porque eu tenho muito prazer em fazer aquilo. (Sheila, 2018).

Como um objeto e uma experiência estética, Sheila parece trazer o espaço urbano como cenário para sua performance. A bicicleta é seu principal meio de transporte, não apenas porque é rápida e prática, mas porque lhe dá prazer e proporciona *insights*. Sentir essa emoção ao acessar a cidade é uma experiência que abala a lógica do medo e traz a perspectiva da experiência corporal.

Ainda assim, o acesso à cidade das mulheres cicloativistas é marcado, de acordo com suas falas, por dois tipos de violência: a violência viária e a de gênero – aqui explicitada pelo assédio sexual. A violência é um fenômeno que afeta toda a sociedade, um conceito bastante amplo e abordado por diferentes áreas.

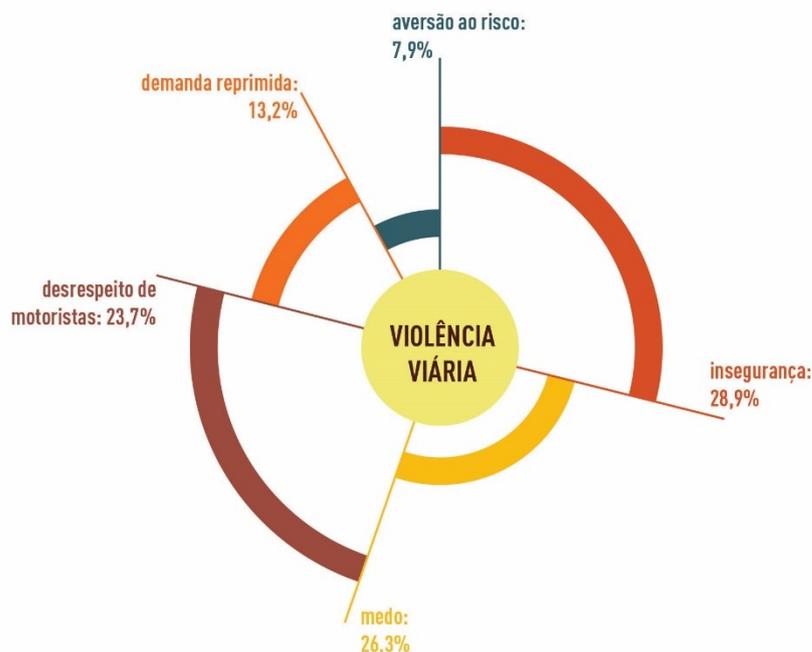
Violência de gênero será tratada conforme definição de Lan (2017), que argumenta ser uma violência fundamentada nas relações de dominação patriarcal, ou seja, na dominação masculina sobre as mulheres, podendo ser violência física, psicológica, econômica, sexual ou institucional. De acordo com a autora, a violência nem sempre se manifesta diretamente, podendo ocorrer também por meio de omissão, desatenção ou desconsideração.

A violência viária, embora seja um problema de saúde pública, haja vista que é a principal causa de morte entre jovens de 15 a 29 anos de idade no mundo (BARROSO JUNIOR; BERTHO; VEIGA, 2019), ainda é considerada como acidente de trânsito.

4.6.2 Violência viária

Entre as entrevistas a violência viária aparece como uma categoria, composto por cinco elementos: insegurança, medo, desrespeito dos motoristas, demanda reprimida e aversão ao risco (Gráfico 13).

Gráfico 13 – Categoria Violência diária



Fonte: Dados da pesquisa, 2018.

Apesar da definição legal de prioridade para pedestres e ciclistas, as políticas públicas não necessariamente são implementadas de modo a garantir isso. Em São Paulo, por exemplo, a Companhia de Engenharia de Tráfego local só começou a multar motoristas que desrespeitassem a faixa de pedestres em 2011⁶². Recentemente, em 2019, o Governo Federal trouxe uma proposta de retirar os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das rodovias. Ainda que tal política tenha sido revogada, ficou reforçada a ideia, no imaginário social, de que a alta velocidade automobilística seria um direito de cidadãos em seus automóveis.

Em 2017, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução 706, com previsão de aplicação de multas para pedestres e ciclistas que cometessem infrações de trânsito. Ainda que tenha sido cancelada, a medida colocou ciclistas em alerta, foi foco de debate de diversas organizações, tanto de ciclistas quanto de pedestres, que juntos elaboram uma nota pública contra a resolução⁶³. Fizeram parte desse debate várias entrevistadas, Aline, Renata, Tássia, Melissa, Érica, Yasmin e Sayuri, por meio

⁶² <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/cet-comeca-a-multar-motorista-que-desrespeitar-faixa-de-pedestre/n1597115039228.html>

⁶³ Para ver o teor da nota, acessar: <http://uniaodeciclistas.org.br/geral/injusto-multar-pedestres-e-ciclistas/>

do Conselho Deliberativo da UCB, que é composto por membros de associações do Brasil.

Entre as críticas à resolução está a constatação de que o sistema viário (incluindo calçadas, travessias, sinalização, ciclovias etc.) das cidades não atende à determinação legal de garantir prioridade aos modos de mobilidade ativa. Além disso, de acordo com as entrevistadas, a rede cicloviária é insuficiente e provoca uma demanda reprimida⁶⁴ de ciclistas.

[...] a ausência de segurança no trânsito é o que mais assusta, o que mais tira as pessoas das ruas quando elas pensam em usar a bicicleta. (Nádia, 2018)

[...] a infraestrutura é essencial, a gente sabe, pra que a gente tenha mais pessoas, pra encorajar mais pessoas a usar a bicicleta. Eu, é óbvio, eu aprendi a pedalar em Floripa, sem infraestrutura nenhuma, com aquelas ruas estreitas, né? Comecei a pedalar na rua assim, eu me viro, ok, mas eu sou uma exceção né? Uma exceção total. (Blé, 2018)

[...] porque Recife realmente tem um trânsito bastante violento, tanto verbalmente quanto fisicamente, né? Os motoristas e as motoristas jogam o carro pra cima de você e agridem verbalmente o tempo inteiro, acho que é ainda muito ruim né? Assusta a mim que ando de bicicleta há muito tempo, e acho que assusta pra que mais mulheres saiam da zona de conforto e coloquem a vida em risco, né? [...] Eu preferiria muito mais que tivesse ciclofaixa em todas as ruas, a não ser naquelas tão calmas que crianças consigam jogar, tipo jogar bola no meio da rua. (Lígia, 2018)

Embora defendam a importância da infraestrutura cicloviária, algumas afirmaram preferir circular nas ruas, no chamado “leito carroçável”. Justificam essa preferência pela baixa qualidade de algumas ciclovias e ciclofaixas. Elas mencionam obstáculos nas vias e a fragmentação da rede, com muitas interrupções, deixando o percurso mais lento e contrariando a lógica de um sistema para circulação urbana. Mais que isso, algumas ciclovias e ciclofaixas nem sempre oferecem segurança plenamente, pois são facilmente invadidas por veículos motorizados ou atravessadas por eles para acesso a garagens. Apesar de as ciclistas entrevistadas relatarem que pedalam na rua, compartilhando com veículos motorizados, elas reforçam a necessidade de oferecer infraestrutura adequada, pois o desrespeito de motoristas e a consequente violência viária inibem o uso de bicicleta por algumas pessoas.

⁶⁴ “Demanda reprimida” significa que há uma potencialidade no uso da bicicleta, mas a ausência de segurança reprime tal uso.

Agora, tá piorando muito, eu não sei daí também, se é um pouco de eu ter perdido um pouco a coragem. Eu sinto que as pessoas tão desrespeitando. Toda semana acontece alguma coisa, antigamente era uma vez por mês, agora é toda semana, sabe, uma fechada. [...] Então, eu sinto que as pessoas, os motoristas, se sentem no direito de enxotar o ciclista da rua, não tão mais respeitando, assim, não passam a um metro da gente. (Yasmin, 2018)

O desrespeito de motoristas, como se observa na fala de Yasmin, é também apresentado por elas como um fator preponderante para a violência viária. Esse aspecto é encontrado em outras pesquisas. No trabalho desenvolvido por Lemos *et al.* (2017) com mulheres ciclistas de São Paulo, as autoras identificaram que 19% das mulheres atribuem a insegurança à falta de infraestrutura cicloviária, mas 42% a atribuem à falta de respeito dos motoristas.

Assim, o espaço viário é negado aos ciclistas na medida em que a insegurança é promovida – inclusive com as chamadas “finas educativas” –, forçando ciclistas a evitar o uso das ruas. A falta de infraestrutura cicloviária obriga ciclistas a dividir o espaço das vias com motoristas de veículos automotores. A velocidade regulamentada para circulação de veículos automotores na maior parte das vias, entretanto, não é compatível com os corpos desprotegidos dos ciclistas. Nesses casos, o “compartilhamento” das vias só se torna possível quando o ciclista conquista habilidade a partir da sua vivência diária do trânsito.

eu só dou pique naqueles trechos tipo travessia de ponte, que você tem que fazer a velocidade, porque não tem infraestrutura cicloviária e aí você tem que fazer um... você tem que dar uma acelerada pra poder acompanhar e não ser atropelada pelos carros. (Cyra, 2018)

A aversão ao risco se apresenta também como outra forma de medo e insegurança, mas, de acordo com as falas de Renata e Blé a seguir, a aversão também se constrói por uma educação corporal generificada.

[...] homens, os meninos, são muitos mais encorajados a ir, a “vai, seja independente, arrisque-se” do que as mulheres, né? [...] um pai, a gente sabe ainda tem muito isso na sociedade “ah, ela é menina, vai andar na rua? ah, ele é menino, vai na rua”. A gente sabe que existe isso. (Blé, 2018)

Eu acho que é a questão do comportamento de aversão ao risco, sabe? Assim, que é uma coisa construída claro, mas se for pra comparar eu e o Jonas, mesmo sabendo que nem sempre é bom generalizar a partir de um único caso, mas no geral, pra várias questões, eu sou muito mais ousada, mais corajosa que ele, eu

sou mais expansiva, ele é mais retraído, mais tímido. Mas assim, pelas características pessoais, a gente tem comportamentos bem diferentes, mas quando vai pra trânsito, por exemplo, fica o contrário, eu que sou mais extrovertida, expansiva, e não sei o quê, tenho uma aversão ao risco muito maior do que ele. Ele foi incentivado pela família, desde cedo a dirigir em estrada, ultrapassar, não sei o quê. Enfim, é construído também, né? Então eu acho que a gente tem aversão ao risco maior, porque botam o risco na cabeça da gente o tempo inteiro, e de fato parece muito risco pra gente. (Renata, 2018)

Novamente aqui as interlocutoras trazem questões que se aproximam da discussão realizada por Young (1980). A falta de estímulo na infância para realizarem determinadas atividades consideradas perigosas se mostra como opressões sexistas às quais meninas são submetidas. Isso, por sua vez, compromete as habilidades corporais delas. O medo e a insegurança no trânsito produzem um comando para os corpos das mulheres e as impossibilitam de percorrer alguns caminhos.

[...] eu não pedalo pra Zona Norte sozinha, porque eu tenho medo, tem pedaços desse percurso que eu tenho muito medo de fazer a travessia, então ali às vezes eu faço metade do caminho de bike, depois pego um ônibus. [...] eu tenho medo do trânsito, não é nem medo de assédio, esse é o segundo pensamento, eu tenho medo de ser atropelada mesmo. (Joana, 2018)

[...] eu tenho muito medo da rua ainda, e de motoristas de ônibus, então eu faço caminhos bastante tortuosos, às vezes mais longos, pra evitar avenidas mais rápidas ou que passem ônibus, apesar de eu estar hoje em dia bastante confortável na bicicleta, me sentir segura no trânsito no sentido, assim, de eu conseguir perceber o que é o trânsito, como ele se comporta e consigo prevenir as coisas, ainda me assusta ter que dividir a rua com motoristas. (Lígia, 2018)

Entre tantos medos que as mulheres enfrentam na cidade, essas falas indicam que aquele relacionado à violência de trânsito parece ser uma grande preocupação.

Assim como os demais medos, aquele relativo ao trânsito varia entre os usuários da via. O medo será maior entre os mais vulneráveis, que são os pedestres e ciclistas, e menor entre os menos vulneráveis, que são os corpos motorizados. É preciso descolonizar o sistema viário.

Conforme foi debatido no terceiro capítulo, o carro é um símbolo importante da modernidade do século XX. Sua presença, ou a suposta necessidade dela, reconfigurou cidades por todo o mundo e exerce um lugar central nas relações de poder do sistema de circulação. A importação do modelo automobilístico para o Brasil, segundo Maricato (2008, p. 9), não só construiu cidades orientadas pela matriz automobilística como “também se estende à produção de ideias, ao desenvolvimento

da ciência, da tecnologia e da cultura”. O giro decolonial do sistema viário possivelmente será em duas rodas e movimentado pelo corpo.

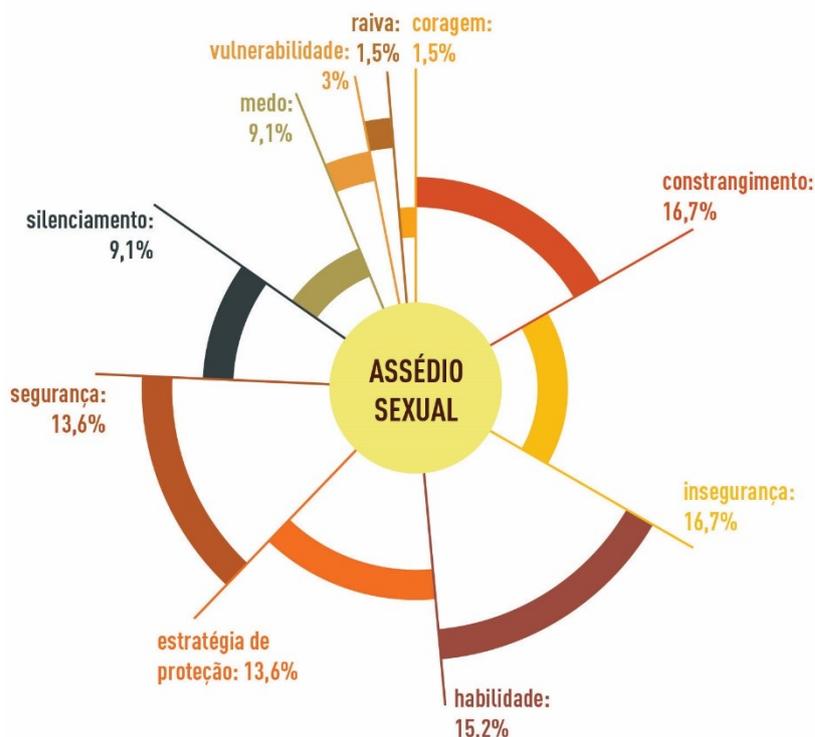
4.6.3 Assédio sexual

O assédio sexual é uma violência que afeta diretamente a vida das mulheres nas cidades. Para Osman e Poblano (2017, p. 11), “as diferentes formas em que se expressam o assédio, e outras formas de violência sexual, no espaço público geram insegurança e ameaçam a vidas e direitos das mulheres”.

Dessa forma, as mulheres restringem sua circulação e permanência nas cidades e adotam medidas de proteção, como não sair à noite, limitar formas de se vestir, mudar seus percursos mesmo que sejam mais longos, entre tantos outros. É nesse sentido que Villagran (2012) sugere que o medo de circular pela cidade deve ser considerado uma forma de violência.

Entretanto, embora o medo e a insegurança se façam presente nas falas das entrevistadas, é possível perceber que outros elementos que compõem a categoria assédio sexual remetem ao seu combate, como estratégia de proteção e habilidade, ambos associados ao uso da bicicleta.

Gráfico 14 – Categoria Assédio sexual



Fonte: Entrevistas, 2018.

As entrevistas mostraram que cada mulher desenvolve estratégias próprias para diminuir a percepção de insegurança e, assim, conseguir circular e ocupar mais espaços da cidade. As estratégias mencionadas por elas e analisadas aqui estão diretamente ligadas ao uso da bicicleta

Embora o medo não tenha sido a questão mais frequentemente mencionada pelas entrevistadas, as habilidades e estratégias de proteção mencionadas por elas estão correlacionadas a ele.

A habilidade foi tratada por elas como sinônimo de capacidade corporal, de conseguir sair de situações de risco. Essa questão foi traduzida pelas mulheres nas palavras *rápida*, *ágil*, *veloz* e *velocidade*.

[...] é muito louco né? Porque se eu for de noite pra Lapa, que é perto da minha casa, eu acho que o meio mais seguro de eu ir é de bicicleta. Mesmo sendo de madrugada. Porque eu levo cinco minutos. Se eu tiver que parar pegar um táxi, ou se tiver que pegar um ônibus, ou se eu for caminhando, porque a distância é uma distância de caminhada, eu me sinto muito mais suscetível. [...] Ah, me sinto mais segura de bicicleta, porque me sinto mais ágil, mais veloz, mais, sei lá, quando você tá de bicicleta no trânsito, você pode, sei lá, mudar o lado da pista, se coloca, sei lá, por isso, por exemplo esse trajeto que eu falei de voltar da Lapa

de noite, é um trajeto que eu poderia fazer a pé, não tenho o menor problema de caminhar, mas pra ir pedalando é super tranquilo. (Blé, 2018)

[...] eu já, por exemplo, teve uma vez que eu tava pedalando num trecho que tem ciclovía, entrou uma moto na ciclovía e começou a me seguir, e aí eu fiquei desesperada, por que teve uma hora que ele emparelhou comigo e eu falei “cara, o que que eu vou fazer agora”, e aí eu comecei a pedalar mais rápido, mais rápido, não tinha como eu competir com uma moto, então eu joguei pra calçada e aí a moto não subiu porque tinha uns pedestres ali. Então, assim, se eu tivesse a pé, provavelmente o cara poderia ter parado e feito alguma coisa, no mínimo me abordado de maneira mais esquisita. De bike, então, eu tenho essa tranquilidade de me sentir mais segura estando de bicicleta. (Joana, 2018)

De bicicleta eu descia de boa, não tinha [medo], eu não sentia medo de fazer o mesmo trajeto a pé, de bicicleta. Eu acho que a sensação da velocidade, do “eu vou escapar”. Se acontecer alguma coisa eu vou escapar, porque eu tô na via, não vai dar pra alguém sair de trás do poste e sei lá eu, não sei. (Cyra, 2018)

Subir na calçada ou imprimir maior velocidade nos percursos realizados em bicicleta são estratégias usadas por elas para “escapar” de situações de risco. Não sentir medo ao estar de bicicleta, como relata Cyra, é poder percorrer os caminhos desejados – inclusive aqueles que não faria a pé –, é poder acessar lugares que deixaria de frequentar, é poder estar na cidade seja qual for a hora do dia.

O medo de circular à noite torna o acesso à cidade ainda mais restritivo para as mulheres, não apenas comprometendo o retorno do trabalho ou do local de estudos para casa como também, e principalmente, o lazer e diversão. Para Escalante (2017), a noite tem sido, historicamente, um tempo e um espaço considerados perigosos e proibidos para as mulheres. Para Rodó-de-Zátare, Estivill i Castany e Eizagirre (2019, p. 90):

O direito à noite, a liberdade de movimento, ao próprio corpo e a própria imagem são questões que se usam para culpabilizar as vítimas das agressões que sofreram. No entanto, mais além das agressões que efetivamente sofrem, uma das consequências para as mulheres é a percepção da rua como espaço hostil, entender-se como vulneráveis e sentir medo de sofrer uma agressão deste tipo.⁶⁵

⁶⁵ Traduzido do original em espanhol: “El derecho a la noche, a la libertad de movimiento, al propio cuerpo y a la propia imagen son cuestiones que se usan para culpabilizar a las víctimas de las agresiones que han sufrido. Pero más allá de las agresiones que efectivamente sufren, una de las consecuencias para las mujeres es el percibir la calle como un espacio hostil, saberse vulnerables y sentir miedo a sufrir una agresión de este tipo.

Mesmo em mulheres que nunca sofreram efetivamente algum tipo de violência sexual, o medo ainda assim se faz presente. O medo como construção social, como algo trazido socialmente para as mulheres, tem efeitos sobre a (i)mobilidade de seus corpos. É ao mesmo tempo controlador e mediador do acesso das mulheres à cidade.

Para Blé, entretanto, o medo é mitigado pelo uso da bicicleta, conforme ela mencionou na citação anterior. Ela indica, na fala a seguir, que ficar parada nos pontos de ônibus ou nas esquinas à espera de um táxi são momentos de grande tensão para as mulheres, como vimos ao discutir o acesso à cidade. Não apenas com as paradas de ônibus se preocupam as mulheres, o próprio transporte público é reconhecido por elas como um lugar de risco e constrangimento. Essa questão é compartilhada por Tina e Lígia também, como se pode perceber nas falas seguintes.

Ah, eu acho que o transporte público é o mais complicado. Fisicamente, assim, de alguém me tocar, não. Às vezes são situações constrangedoras, a forma como te olham, tentar falar ou insinuar alguma coisa. Mas acho que transporte público é o mais complicado. (Blé, 2018)

[...] mas, com certeza, dentro do metrô e ônibus eu me sinto mais em risco, assim, por se encoxada, sabe? De uma coisa mais física, às vezes de quem se senta do meu lado, principalmente no ônibus, dá um pouco de aflição quando os caras abrem muito as pernas do meu lado, nesse sentido eu acho que dá aflição. (Tina, 2018)

[...] eu sempre achei andar de ônibus bastante desconfortável, pelo engarrafamento e pelo assédio, né? Por diversas vezes eu sofri assédio dentro do ônibus e não era legal [...] (Lígia, 2018).

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão em julho de 2019 mostrou que 97% das mulheres brasileiras afirmam já terem sofrido assédio no transporte público⁶⁶. Uma série de pesquisas podem ser encontradas sobre o assédio sexual de mulheres em transporte público. Jirón e Singh (2017) trazem uma revisão bibliográfica dos estudos latino-americanos sobre as relações entre mobilidade e gênero, reafirmando o assédio como um elemento a ser considerado na relação. Balbontín e Arredondo (2015) identificaram que a cada 10 mulheres das regiões metropolitanas de Bogotá, Cidade do México, Lima e Santiago, nove já sofreram

⁶⁶ Para conhecer mais sobre a pesquisa ver em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/violencia-sexual/97-das-mulheres-dizem-ja-ter-sido-vitima-de-assedio-no-transporte-publico-e-privado-no-brasil-diz-pesquisa/>

assédio no espaço público, especialmente no transporte público. Villagrán (2017) estuda as experiências de mulheres que viajam no metrô da Cidade do México e analisa a implantação dos vagões exclusivos para mulheres como uma política de combate ao assédio.

Para escapar do transporte público – tendo em vista tanto o desconforto encontrado no modo quanto os assédios já sofridos –, Tina, Lígia e Blé usam da bicicleta. Vázquez (2016) realizou uma pesquisa com mulheres ciclistas da Cidade de México e identificou que elas rompem seus temores e manifestam um sentimento de liberdade e independência ao usar a bicicleta como meio de transporte em seus cotidianos.

Para as entrevistadas a bicicleta é mostrada como uma forma de evitar assédios relatados como comuns nos deslocamentos a pé, indicando que o caminhar as deixa mais vulneráveis ao assédio sexual.

Então, eu me sinto mais assediada caminhando, na verdade existem algumas circunstâncias mínimas que pedalando eu sei que eu posso ser assediada, então eu na verdade até já tento fazer uma situação pra poder, ou driblar isso ou tentar reverter, fazer a famosa política da redução de danos, sabe? Mas eu acho que ainda hoje [sinto que sou] mais [assediada] caminhando, porque você tá em baixa velocidade, né? Então você acaba sendo mais facilmente acompanhada, mais facilmente ainda escutando todo aquele nível de bobagens que você acaba escutando. (Érica, 2018)

[...] eu já comecei a usar a bicicleta, depois de um tempo, 2012, lá que eu comentei, e quando foi 2015, não, 2016, eu me mudei, saí da casa dos meus pais e vim morar com meu namorado no centro, no centro da cidade. E eu vinha muito a pé pro trabalho. E eu sentia o mesmo medo, assim, quando eu tava andando a pé no centro, às vezes de manhã, eu pensava, qualquer homem que eu encontrasse na rua eu tinha medo, e não é um medo de ser assaltada, é um medo de sei lá, eu vivi isso, né? Então no mínimo é do cara querer mostrar o pênis dele, né? E aí eu percebi que de bicicleta eu não tenho esse medo. Andando de bicicleta eu me sinto...e muito, muito, desse medo, ele é 100% virtual, assim, depois adulta nunca mais aconteceu nada, nunca fui assaltada, nunca fui violentada na rua depois daquela vez na adolescência, assim. Mas, mesmo assim, eu morria de medo de andar, e com a bicicleta o medo some. (Yasmin, 2018)

O relato de Yasmin é bastante emblemático. Ela relatou que na infância, ao passar por um bosque na ida para a escola, caminho mais curto entre sua casa e a escola, foi abordada por um homem que lhe mostrou o pênis. Anos depois, já na adolescência e no mesmo bosque, a mesma violência se repetiu. O medo que ela sentiu nas duas ocasiões no passado permaneceu em seu corpo, considerando que a “emoção é sempre corporificada” (CAMPOS; SILVA; SILVA, 2019, p. 45). Ela pontua

que o medo ainda a acompanha em suas caminhadas, mas “some” quando está na bicicleta. A vulnerabilidade frente ao assédio sexual na infância e adolescência relatada por Yasmin também fez parte da infância de Sheila.

Então, eu sempre detestei essa questão do assédio, desde adolescente, né? A gente começa a ganhar, a se fazer corpo né? E aí... E a questão do assédio, toda vez que eu ia pra escola, que eu acabava, é um quilômetro né? Isso lá no ensino fundamental tá? Eu detestava passar por pedreiro, detestava passar por lixeiro, porque eles mexiam com a gente, toda vida. (Sheila, 2018)

Atualmente, para escapar de tais situações as cicloativistas relatam diversas estratégias de proteção, todas relacionadas ao uso da bicicleta. As estratégias permitem que elas escapem do assédio sexual e, dessa forma, garantam o uso e ocupação da cidade, inclusive à noite.

Em outras partes da cidade, dependendo do horário, tipo, no caso de ser a noite e bem tarde da noite, eu escolho as vias mais expressas, de alta velocidade, de velocidade maior em relação as outras avenidas mais próximas, as ruas mais próximas, pra eu não precisar interromper a viagem.

[...] aí eu prefiro as avenidas, as ruas, de mais velocidade, porque aí eu vou reto e a preferência é dessa via, né, as vias que têm a preferência, né? Por eu poder fluir sem interromper muito. Que aí é uma coisa, é uma estratégia de segurança que eu tenho. As pessoas acham que é arriscado, mas eu vejo como uma forma de segurança, pra mim. (Sayuri, 2018).

[...] eu não ando em passarela depois de 8h da noite. Por quê? Porque eu vou ser refém de uma situação que nos coloca à margem, não faço, entendeu? Atravesso no meio da pista sim, peço pros carros pararem, mas eu não vou ficar vulnerável, entendeu? Não ando em túnel sozinha, não vou fazer porque a gente sabe que a gente pode se foder nessa. (Érica, 2018)

Então hoje, eu tenho uma postura no trânsito que inibe muito o assédio. Assim, eu não... Tipo, eu já olho com muita... Fechando o diálogo, sabe? Andando ou de bicicleta, eu não dou abertura pra ouvir. Então, assim, outro dia... é que, assim, não é só você não dar abertura, a gente sabe disso, os homens se sentem à vontade pra fazer essas coisas independente disso, mas só a postura que você toma no trânsito, sabe? O pedalar com muita força, isso é uma bosta, porque tem mulher que não é assim, cara, e tipo, é um desrespeito também com a essência de cada mulher, mas eu me tornei essa pessoa dura. [...] Eu prefiro me portar mais dura, assim, então eu não pedalo no cantinho, eu pedalo no meio da via, tipo, vou sinalizando, pra pessoa ver que eu sei o que eu tô fazendo. E aí, quando rola assédio, ou eu tô de fone de ouvido e finjo que não é comigo, ou se for muito grave, que nem esse cara que vira e ainda fica olhando pra mim, aí se der eu dou um dedo, mando tomar no cu, mas é muito raro, hoje em dia é muito raro. (Aline, 2018)

Como vemos nas falas acima, as estratégias incluem circular em grandes avenidas, ainda que a velocidade dos carros seja maior nessas vias. Sayuri percebe o perigo maior ao pedalar por ruas mais locais, pois há mais intersecções e, conseqüentemente, precisará parar mais vezes nas esquinas, reduzindo assim sua velocidade. Ocupar a pista e pedalar junto aos carros é outra estratégia adotada por Érica e Aline. À noite o risco aumentado de assédio as leva a preferir ocupar o meio da faixa de rolamento, mesmo em pistas de alta velocidade. As mulheres entrevistadas sentem segurança para dividir espaço com os veículos pois possuem habilidade para pedalar dessa forma, mas isso não pode ser generalizado para todas as ciclistas. Evitar o túnel, como relata Érica, assim como pontes, são imposições que elas vivem por causa da violência sexual à qual estão sujeitas. Raramente mulheres utilizam tais caminhos sozinhas, reforçando as barreiras urbanas para elas. Assim, mesmo com habilidade e experiências, a cidade se mostra menos acessível para elas.

Além de enfrentarem barreiras físicas nas cidades, as mulheres se confrontam com a decisão entre o silenciamento e o confronto. Aqui silenciamento corresponde à “escolha” de não reagir quando assediadas, em contrapartida o confronto corresponde à “possibilidade” de reagir⁶⁷. As falas a seguir indicam que na condição de pedestres é mais comum se sentirem mais ameaçadas e reagirem menos aos assédios. Já quando estão em suas bicicletas, elas relatam se sentirem mais encorajadas a enfrentar os agressores.

[...] e eu também fico com muito mais raiva quando tô na bicicleta e xingo e tal, como pedestre eu fico com medo, talvez de bicicleta eu fique mais corajosa, sei lá. (Amanda, 2018)

A pé, eu prefiro andar de fone de ouvido, e fingir que não é comigo, sabe? Porque aí você tá muito mais vulnerável. De bike eu me sinto muito um gato de rua sabe, que você se enfia nos buracos. [...] (Aline, 2018)

A pé eu reajo menos, acho que eu reajo mais quando tô de bicicleta, por causa da velocidade que a bicicleta me coloca, né? De fuga, mas é... E a pé às vezes eu questiono, né? Às vezes se falam, se tentam perguntar alguma coisa, né? Depende da situação também, mas é menos que na bicicleta. Acho que a pé eu fico mais vulnerável. (Sayuri, 2018)

Não se manifestar contra o assédio é uma decisão associada ao medo por não saber qual será a reação do agressor – podendo aumentar o risco – e ao medo de ser

⁶⁷ As aspas são usadas propositalmente porque entendemos que tanto a escolha quanto a possibilidade são condicionadas ao fato de sentirem-se seguras ou não.

desacreditada, enquadrada como louca. A bicicleta parece trazer coragem, pois permite a fuga rápida. Assim, sente-se mais segurança tanto para circular pela cidade quanto para reagir a assédios.

As habilidades e as estratégias em bicicleta oferecem às mulheres um modo de experimentar a cidade com superação dos medos e dos constrangimentos. Ainda que os sentimentos de insegurança, silenciamento, vulnerabilidade permaneçam com elas, a bicicleta parece ajudá-las a desenvolver uma postura de enfrentamento, transpor os espaços de violência e construir com seus corpos espaços de resistências. Afinal, “as resistências podem ser concebidas a partir do corpo humano, dotado de capacidade corpórea de produzir espaço de existências não hegemônicas” (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2019, p. 63). O corpo, enquanto escala espacial que desafia as dicotomias público-privada, dia-noite, medo-coragem, segurança-insegurança, se faz presente e resiste às imposições sexistas. É nesse sentido que os corpos das mulheres cicloativistas se mostram como resistência, existindo nos mais variados lugares e horários, em percursos curtos ou longos, para trabalho ou festa, no dia ou a noite.

Neste capítulo pudemos identificar múltiplas práticas de uso do espaço público, as quais consistem em práticas de adaptação (já que a infraestrutura não é adequada para ciclistas) e mesmo de resistência (já que a vivência ciclística no trânsito impõe dificuldades de diversas ordens). A princípio tínhamos a expectativa de que descobriríamos apenas ações políticas realizadas no âmbito do movimento cicloativista, mas as entrevistadas nos mostraram muito mais, mostraram que seus corpos estão presentes fazendo política também no ato de uso do espaço urbano. Ou seja, a atuação política das mulheres cicloativistas se constrói também no cotidiano, nos seus deslocamentos diários, com seus corpos em movimento.

Assim, a pergunta norteadora deste capítulo (como as práticas de mobilidade de mulheres cicloativistas se estabelecem como ação política na produção do espaço urbano?) foi respondida para além de nossas expectativas.

“Ser” cicloativista é um modo de vida, de ocupar o espaço, de vivenciar a cidade, que implica um compromisso com a transformação social. Tal compromisso também exige dedicação e tempo para participar das atividades, reuniões, formações e demais demandas do movimento. Apesar de nem sempre ser possível estar presente nesses espaços –, principalmente para aquelas que exercem a maternagem

–, e de nem sempre ser uma vivência agradável, ainda assim verifica-se, por parte das mulheres cicloativistas, o esforço para se fazer representar e para incluir na agenda cicloativista as questões de gênero.

Além disso, vimos que não há apenas um tipo padrão de cicloativista. Existem aquelas que atuam mais em ações diretas e aquelas que se dedicam mais à incidência política. Vimos ainda que em ambos os espaços se vivenciam não apenas conflitos e divergências, mas também encontros e afetos.

A atuação política delas no movimento cicloativista é diversa, mas há um ponto de convergência – o corpo, o espaço que ocupa espaço. Intencionalmente ou não, as práticas políticas de militância das mulheres cicloativistas parecem instrumentalizar o corpo como espaço de resistência, pois foi possível identificar diversas habilidades e estratégias de uso do espaço público por meio do corpo. No entanto, esse empoderamento não evita por completo que elas sintam medo e insegurança ao pedalar pela cidade.

É para compreender melhor essas questões que o trabalho segue, no próximo capítulo, para uma nova abordagem. Para compreender a experiência vivida em bicicleta nas cidades, passaremos a analisar as experiências de mulheres cicloativistas na cidade de São Paulo por meio dos *Relief Maps*.

5 LUGAR, CORPO E EMOÇÃO TECENDO REDES CICLOVIÁRIAS: EXPERIÊNCIAS DE MULHERES CICLOATIVISTAS DE SÃO PAULO

Neste capítulo a análise se centra nas experiências das mulheres cicloativistas de São Paulo, dando visibilidade corporal por meio dos *Relief Maps*. Embora, ao longo do texto, o corpo se faça presente, deixamos propositalmente o espaço de maior dedicação ao tema para este capítulo.

O corpo também ocupa espaço, por meio dos sujeitos e sujeitas que habitam corporalmente e emocionalmente a cidade, os lugares, as ruas. Segundo Ortiz Guitart (2012, p. 117), “os corpos ocupam espaço e são espaços em si mesmos; são lugares físicos onde as relações de gênero, classe e etnia se encontram e são praticadas”.

Alinhada a essa ideia, ao entrar em contato com a obra lefebvriana *A produção do espaço*, por intermédio da leitura de Silva, Ornat e Chimin Junior (2019), identificamos que:

[...] cada corpo vivo é espaço e tem seu espaço: ele se produz no espaço e também produz esse espaço. Esta é uma relação verdadeiramente notável: o corpo com as energias à sua disposição, o corpo vivo, cria ou produz o seu próprio espaço; em contrapartida, as leis do espaço, que significa dizer as leis de diferenciação no espaço, também governam o corpo vivo e a utilização de suas energias. (LEFEBVRE, 2013, p. 218, tradução nossa)⁶⁸

Dessa forma, entendemos que o corpo, ao mesmo tempo que é espaço, produz espaço e é produzido por ele. Essa complexa relação é marcada por sentimentos e afetos, portanto conhecer tais emoções se mostra fundamental para pensar o espaço. Aqui nosso principal interesse é pelo corpo em movimento, o corpo que se descola pela cidade, especificamente o corpo que se move em bicicleta nos espaços públicos. Tendo em vista a especificidade do grupo social que faz parte dessa pesquisa, mulheres cicloativistas, entendemos que esse corpo é marcado por experiências localizadas, ou seja, por saberes localizados.

⁶⁸ Original em espanhol: “cada cuerpo vivo es un espacio y *tiene* su espacio: se produce en el espacio y al mismo tiempo produce ese espacio. Es una relación notable: el cuerpo, con sus energías disponibles, el cuerpo vivo, crea o produce su propio espacio; inversamente, las leyes del espacio, es decir, las leyes de discriminación en el espacio, gobiernan al cuerpo vivo así como el despliegue de sus energías.”

É importante deixar claro, porém, que “os corpos e as emoções estão em constante processo de negociação de suas fronteiras, na medida em que os corpos são tanto o referente para o desejo, orgulho, prazer ou repugnância, mas também ele próprio encarna as emoções” (CAMPOS; SILVA; SILVA, 2019, p.39).

As emoções ganham então um importante lugar de análise nesse momento da pesquisa, não apenas porque a literatura nos diz, mas também porque ouvimos as vozes de nossas interlocutoras. Para atender a esse chamado, usamos o *Mapa de Relieve das Experiências*, instrumento de pesquisa elaborado por Rodó-de-Zátare (2014, 2015, 2016a, 2016b, 2018, 2019), pois ele coloca em primeiro plano as emoções como experiências espaciais. Além disso, essa abordagem nos permite visualizar práticas corporizadas e emoções que são construídas em mediação com o espaço.

Ao compreendermos que as emoções precisam ser consideradas para pensar o espaço, entendemos que elas também devem fazer parte dos processos de planejamento, inclusive os ligados ao planejamento de transporte e mobilidade. Não obstante, o planejamento voltado para a mobilidade tem sido, conforme Villagrán (2016), uma área da política pública pouco sensível às necessidades das mulheres, pois assume que as demandas de deslocamentos são universais.

Dessa forma, colocar em “Relief” as experiências de mobilidade das mulheres cicloativistas de São Paulo se mostra uma maneira de mostrar os sentidos que esse grupo atribui à cidade ao realizarem suas práticas espaciais cotidianas em bicicleta.

Assim, seguindo a compreensão de Rodó-de-Zátare (2018) sobre os aspectos fundamentais que costumam ficar de fora da conceitualização do direito à cidade, este capítulo se divide em três momentos: o primeiro apresenta o corpo ciclista como lugar; o segundo momento contextualiza o lugar da bicicleta na cidade de São Paulo; e o terceiro momento coloca em evidências as emoções das mulheres cicloativistas e traz as análises das experiências em bicicleta pelas ruas de São Paulo, por meio dos *Relief Maps*.

5.1 CORPO CICLISTA COMO LUGAR

O debate sobre o corpo ciclista pode ser encontrado em Jordi Sánches (2016), Díz (2015, 2019), Fernández e Botella (2016) e Mancilla (2018). Para os autores, a

mobilidade urbana implica, necessariamente, uma prática corporal que os ciclistas realizam com seus corpos expostos.

Segundo Jordi Sánches, a imagem de uma pessoa em bicicleta recorre aos sentidos, mas também aos sentimentos, gerando afetos, suscitando emoções, ou seja, a prática ciclística nas cidades pode ser lida como uma expressão dos afetos e das emoções. Para o autor, os “afetos” estão associados também com a biopolítica, que “significa que a prática ciclística nas grandes cidades se apresenta como uma forma de expressão corporizada que revela, através da exposição de imagens de corpos em movimento, boa parte das fissuras, contradições e tensões urbanas” (SÁNCHEZ, 2016, p. 133, tradução nossa)⁶⁹.

Entretanto, o autor entende que a bicicleta não é possível para todas as pessoas e sua exclusão tem alto grau de corporeidade, relativas à habilidade corporal, capacidade física, condições de saúde, entre outros motivos. O que não justifica, ao seu ver, “negar o poderoso potencial de revitalização dos sentidos e dos afetos da bicicleta em cidades dominadas, em termos materiais e simbólicos, por um tráfego motorizado” (2016, p. 144)⁷⁰.

A bicicleta é a extensão corporal da ciclista, por meio da qual o corpo ciclista negocia com essa cidade dominada pelos automóveis. Assim, a engrenagem corpo e bicicleta toma um ritmo próprio, que depende tanto da bicicleta como tecnologia quanto do corpo como experiência sensorial.

Pedalar no trânsito é um balé, ter consciência de onde cabe o meu corpo, em que fresta que eu consigo, que eu não consigo, é quase uma extensão das minhas pernas. Então eu tenho essa consciência que, por exemplo, de carro eu não tenho. De carro eu tenho zero consciência de corpo. (Aline Cavalcante, 2019)

Nesse sentido, o tipo de bicicleta se mostra, na realidade das mulheres cicloativistas de São Paulo, uma necessidade ou mesmo um estilo de pedalar pela cidade. Durante as entrevistas foi possível perceber o comportamento de cada uma delas no trânsito de São Paulo.

⁶⁹ Original em espanhol: “significa que la práctica ciclista en las grandes ciudades se plantea como una forma de expresión corporeizada que revela, a través de la exposición de imágenes de cuerpos en movimiento, buena parte de las fracturas, contradicciones y tensiones urbanas.

⁷⁰ Original em espanhol: “negar el poderoso potencial de revitalización de los sentidos y de los afectos de la bicicleta en unas ciudades dominadas em términos materiales y simbólicos por el tráfico motorizado”.

A bicicletas do tipo *speed*⁷¹, usadas por Marina e Aline Cavalcante, imprimem um ritmo acelerado sobre a cidade: pedalar entre os carros, pegar o corredor junto com motociclistas, descer a “milhão” é a forma que elas encontram para realizar seus trajetos. Já a bicicleta vintage de Márcia, com um estilo mais urbano, com três marchas, mais pesada, apesar de não ser performática, imprime a velocidade necessária para circular na faixa de ônibus em plena Zona Leste de São Paulo. Aline Os pedala com uma mountain bike por São Paulo. Trata-se de uma bicicleta mais versátil, com mais marchas, com bom rendimento em subidas, também usada para fazer trilhas e passeios em estrada de chão. No dia a dia Jô usa uma bicicleta dobrável, já que parte de seus deslocamentos são realizados de carro; a dobrável é uma bicicleta prática, mas com baixo rendimento, usada para percursos mais curtos.

Do estilo mais agressivo (palavras das próprias cicloativistas) ao mais calmo, entre grandes ou pequenas distâncias, a alta ou baixa velocidade, cada corpo ciclista carrega consigo experiências que são transformadas em saberes sobre a cidade e sobre o próprio corpo.

O corpo ciclista tem uma relação sensorial estreita com a máquina (bicicleta): a escuta atenta para lidar com a cidade motorizada, a respiração que acompanha a cadência do pedal, a sinalização que se dá pelas mãos, e assim se rompe a dicotomia entre máquina e organismo. É esse híbrido que circula pela cidade de São Paulo. O corpo e a máquina em um só movimento, como mostra a fala de Marina.

Eu gosto muito da sensação de não parar de pedalar. Eu gosto muito da sensação de brincar e conseguir por exemplo, tipo, fazer um trajeto longo sem botar o pé no chão. (Marina, 2019)

Para as cicloativistas de São Paulo, o corpo ciclista é também um corpo mais disposto, com mais ânimo para lidar com o cotidiano.

E outra coisa que eu vejo também, que é muito engraçado, que quando eu chego em casa... vim de bike, chego em casa, é o dia que eu vou fazer uma sobremesa, sabe? É o dia que eu vou fazer algo depois. E quando eu volto de metrô, eu chego em casa e a única coisa que eu faço é sentar e acabou o dia, é comer e deitar. E quando eu chego com a bike não, e sem perceber, a disposição é outra, tanto quando eu chego no trabalho, quanto quando eu chego em casa. (Márcia, 2019)

⁷¹ Speed é uma bicicleta de performance, pneus finos, leve e rápida, projetada para o asfalto.

E o que me dá mais prazer, acho que é usar a própria energia pra se deslocar. Eu gosto dessa sensação de “ah, eu fui sozinha com minha própria energia”, sabe, eu não gastei energia fóssil, não gastei energia elétrica, foi só o meu esforço, eu gosto muito disso. Gosto da endorfina que isso me gera, é muito nítido, quando eu fico uma semana parada, eu fico mofada em casa, eu sinto a endorfina me dando um suporte emocional na vida. Eu chego no trabalho muito melhor, muito mais produtiva, isso é maravilhoso. (Aline Cavalcante, 2019)

Todo dia eu pego a descida da Rebouças, pra ir pro trabalho, são acho que uns 3 quilômetros, 2 quilômetros de descida. E depois é uma retona assim, eu falo que é a minha adrenalina matinal assim, que é o meu “vamo acordar”. E aí eu chego no meu trabalho super ligada já, elétrica, falando. Que é bem diferente do dia que eu tenho que vir de transporte público, eu chego injuriada, eu chego ainda sonolenta, demoro pra ligar, então esse despertar. (Aline Os, 2019)

A endorfina liberada pelo ato de pedalar cria uma sensação de bem-estar no corpo, que, pelas falas, reverbera para demais atividades ligadas ao cotidiano delas. Certamente outras emoções ligadas ao estresse vivido no trânsito produzem sobre seus corpos outras sensações, mas elas não estão explícitas em suas falas.

É por meio do corpo que as ciclistas experimentam a cidade e que negociam permanentemente com o seu entorno, negociação quase sempre é conflituosa. Segundo Massey (2015), esse conflito se dá pelas distintas formas de pensar o espaço, ou seja, trata-se de uma política relacional. As diferentes formas de uso e ocupação do espaço que os sujeitos e grupos fazem precisam ser negociadas e, nesse caso, ciclistas e motoristas negociam o espaço, mas ciclistas o fazem com seus corpos expostos.

O corpo ciclista não é neutro. Numa sociedade motorizada, todos os corpos sobre as bicicletas são mais vulneráveis, mas os corpos femininos recebem uma carga de censura e violência.

Como podemos ver na afirmação de Rodó-de-Zátare, “o olhar masculino heterossexual aparece como regulador dos corpos e dos seus comportamentos, não pelas agressões em si mesma, mas pelo permanente estado de alerta que recorda a vulnerabilidade feminina” (2018, p. 61).

Ainda assim, esses corpos se fazem presentes, ora potencializados, ora silenciados, em circunstâncias e contextos diversos. O próximo subcapítulo faz uma breve contextualização da cidade de São Paulo desde a perspectiva do uso da bicicleta.

5.2 O LUGAR DO CORPO CICLISTA EM SÃO PAULO

A mobilidade urbana tornou-se um dos principais desafios da cidade de São Paulo, pois o esgotamento do modelo automotor tem a capital paulista como um grande exemplo. O tempo gasto para deslocar-se pela cidade pode variar muito, a depender do local, do motivo, do destino, do modo de transporte. Embora a pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo⁷² em parceria com o Ibope e o MobCidades⁷³ tenha identificado que o tempo médio com os deslocamentos em São Paulo diminuiu em 18 minutos no ano de 2019, 58% dos entrevistados da pesquisa (sendo 54% mulheres) ainda gastam até duas horas por dia para deslocar-se, podendo alcançar de três a quatro horas entre 6% da população. A pesquisa também demonstrou que metade da população deixa de visitar parentes e amigos devido ao preço da tarifa do transporte coletivo.

Outra pesquisa que nos auxilia a compreender o cenário desastroso da mobilidade da cidade de São Paulo foi realizada pela ANTP (2017)⁷⁴. Foram entrevistadas 1.412 pessoas em quatro regiões da cidade – centro, leste, norte e sul –, variando em torno de 50% de mulheres em cada região. Os dados demonstram que, durante a semana, 21% da população deixa de fazer alguma atividade em razão do transporte público, chegando a 27% durante o fim de semana. O transporte público afeta de forma negativa a qualidade de vida de 49% da população – esse efeito é menor no Centro e sentido mais nas regiões Leste, Norte e Sul. Em todas as regiões, as mulheres são maioria entre aqueles que têm a qualidade de vida afetada. A pesquisa da ANTP traz um dado interessante: 61% dos entrevistados mudariam sua forma de deslocamento, e, entre os que usam carro, 33% afirmam que mudariam para o metrô, 22% para ônibus e 17% para bicicleta; entre os que usam o transporte público, 33% fariam seus deslocamentos a pé, 22% de ônibus fretado e 12% em bicicleta; entre os que andam a pé, 41% mudariam para carro, 23% para ônibus, 15% metrô e 11% para bicicleta. Vemos que mais da metade dos entrevistados mudaria

⁷² Para ter acesso à pesquisa, acesse o link: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/09/10/metade-da-populacao-paulistana-deixa-de-visitar-parentes-e-amigos-por-cao-do-preco-da-tarifa-do-onibus/>

⁷³ O MobCidades é uma parceria entre o Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) e a Rede Cidades por territórios justos, democráticos e sustentáveis. O projeto é financiado pela União Europeia. Mais interação no Facebook do MobCidades. Ver em: <https://redecidades.org.br/mobcidades/>

⁷⁴ Os dados da pesquisa podem ser encontrados em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/305/modos-utilizados-pela-populacao-de-sp-nos-seus-deslocamentos-diaros.html>

seu meio de deslocamento pela cidade e uma parte considerável, que varia de 11% a 17%, usaria a bicicleta.

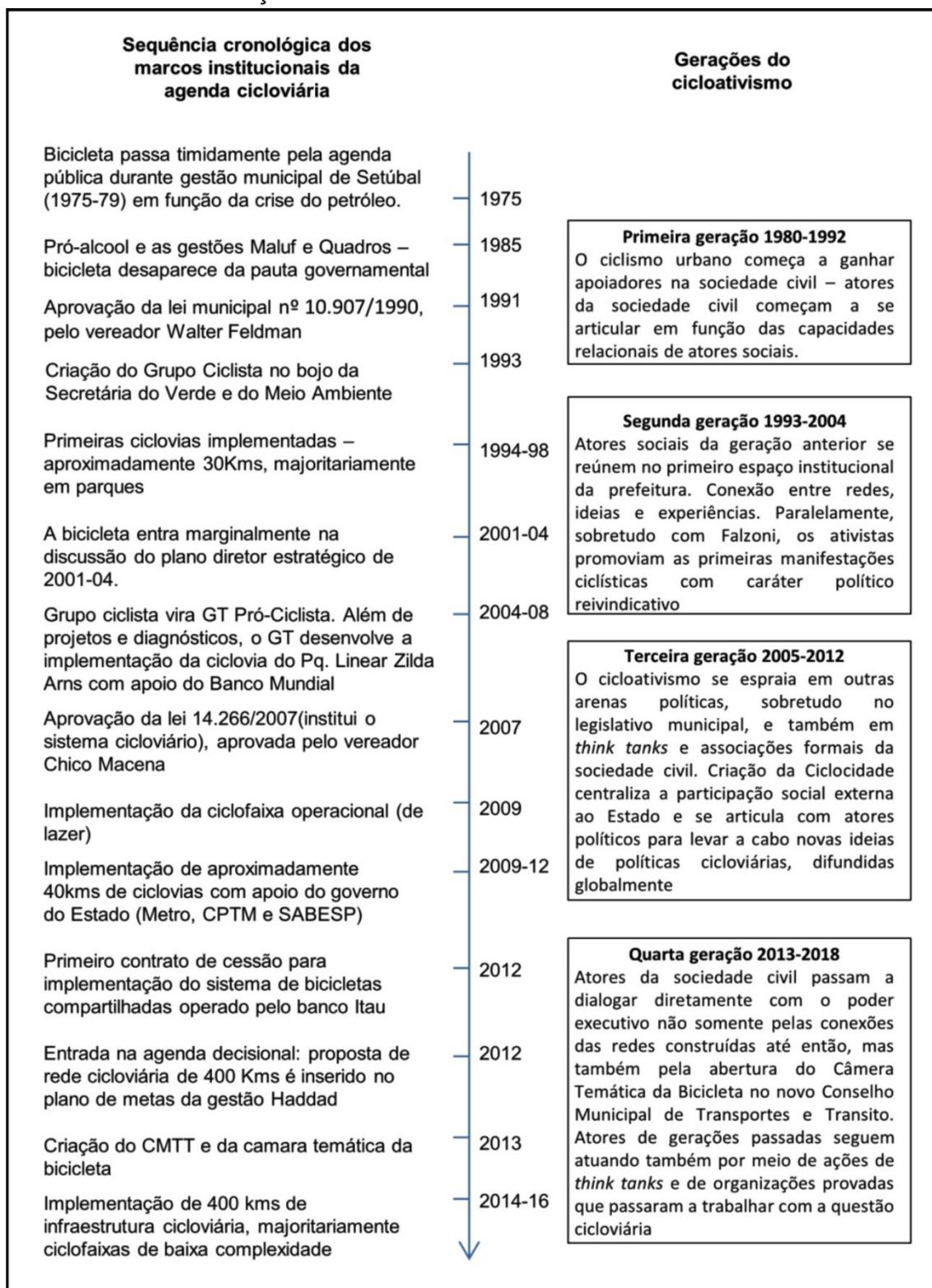
Difícil dizer se essa intenção cresceu juntamente com a malha cicloviária, que passou de 130 km em 2012 para 400 km em 2016, até mesmo porque ela ainda se mostra insuficiente. Além disso, segundo Lemos e Carneiro (2019), a extensão da malha cicloviária não se deu em lugares de uso tradicional de bicicletas, nem em contexto de maior escassez de espaço. “Ou seja, quanto menor for a oferta de espaço em relação à demanda por ele, maior será a disputa por esse recurso e, portanto, mais necessário será a reserva de espaço para a circulação de bicicleta” (p. 2). Apesar de ampliar a malha cicloviária, a concretização dessa política, de acordo com Lemos *et al.* (2017, p. 83), “reforçou os padrões de segregação socioespacial históricos da cidade”.

Embora ainda seja insuficiente a infraestrutura cicloviária, na pesquisa de Lemos *et al.* (2017) é possível verificar um crescimento do número de ciclistas circulando nela, chegando a 188% na ciclovia da Avenida Paulista, em 2015 após sua construção, o número de mulheres saltou de 27 em 2010 para 298 em 2015. Mesmo assim, para as autoras, seria reducionista afirmar que esse aumento se deu exclusivamente devido à infraestrutura, inclusive porque, conforme identificado por elas, o maior uso de bicicleta na cidade de São Paulo está nas zonas periféricas. Nesse caso, elas justificam o maior uso da bicicleta à baixa renda da população moradora desses bairros.

Embora nos últimos anos o perfil do ciclista esteja mudando, ainda são os mais pobres que mais usam a bicicleta. A pesquisa desenvolvida por Torres-Freire, Callil e Castelo (2018) sobre o impacto do uso da bicicleta em São Paulo corrobora essa ideia: eles identificaram que 57% dos ciclistas da cidade são da classe C, 31% das classes A e B, 12% das classes D e E.

De acordo com Rosin e Silva Leite (2019), a história da bicicleta em São Paulo está intimamente ligada ao cicloativismo.

Figura 7 – Trajetória cronológica da agenda cicloviária e a evolução do “cicloativismo” em São Paulo – 1975-2016



Fonte: Retirado de Lucas Bravo Rosin e Cristiane Kerches da Silva Leite (2019).

Segundo os autores, as primeiras iniciativas mais consistentes em prol da infraestrutura cicloviária são da década de 1990, com a criação da Lei Municipal 10.907/1990. A partir de 1993 criou-se o primeiro grupo de trabalho com a presença de ciclistas no espaço institucional, que passou a pressionar a municipalidade para a construção de políticas públicas voltadas à mobilidade ciclística. Apenas em 2007 aprovou-se a Lei 14.266/2007, que instituiu o sistema cicloviário. Com ela a cidade ganhou tímida infraestrutura cicloviária até 2012, quando saltou de 130 km – com boa parte dessa infraestrutura localizada em parques – para 400 km em 2016. É importante salientar que, embora a rede tenha crescido, ela se constituiu majoritariamente por ciclofaixas de baixa complexidade. O anexo 3 ilustra as diferenças entre as infraestruturas cicloviárias.

São Paulo, assim como outras cidades, é um espaço em constante disputa e, no que se refere ao espaço voltado para a mobilidade, e nessa disputa o então prefeito Fernando Haddad foi um forte aliado político a favor da bicicleta. Lemos e Carneiro (2019) afirmam que na sua gestão a política cicloviária teve um caráter redistributivo, ou seja, foi retirado espaço de estacionamento de carros para a implantação da infraestrutura cicloviária. Em contraposição, na gestão anterior, de Gilberto Kassab, o caráter de tal política foi distributiva, sem retirada de espaço dos automóveis.

Depois da gestão Haddad, a resistência à política pública de mobilidade aumentou e no processo eleitoral de 2016 ficou evidente a bandeira contra a bicicleta, mas a sociedade civil organizada, segundo Lemos e Carneiro (2019), buscou conter a resistência adotando diversas estratégias, tais como notas públicas, campanhas, pesquisas quantitativas sobre o uso da bicicleta e manifestações de ocupação de ruas do tipo bicicletada.

Essa última estratégia parece dialogar com a ideia de assembleias públicas de Butler (2018). Os corpos ciclísticos, ao se reunirem no espaço público exigindo o direito à mobilidade e a permanência da infraestrutura que assegura a sua própria existência, realizam uma ação de resistência corporificada e plural. Nesse caso, o caráter corpóreo da reivindicação dos ciclistas opera de duas formas: a primeira diz respeito ao direito de ocupar o espaço público (corpo no espaço), a segunda está ancorada, ainda que de forma velada, na constatação do corpo como existência ameaçada (corpo como espaço).

Quando corpos se unem como fazem para expressar sua indignação e para representar sua existência plural no espaço público, eles também estão fazendo exigências mais abrangentes: estão reivindicando reconhecimento e valorização, estão exercitando o direito de aparecer, de exercitar a liberdade, e estão reivindicando uma vida que possa ser vivida. (BUTLER, 2018, p. 33)

As bicicletas se apresentam como uma ação de reivindicação do direito de ser reconhecido como parte do trânsito, além do direito ao próprio corpo no espaço público. Paradoxalmente, a exigência de existir nesse espaço é também uma forma de transformá-lo, pois intervém diretamente sobre a organização espacial, na medida em que coloca a bicicleta na disputa pelo poder da rua.

Ao se reunir em assembleia, o corpo não é um simples instrumento de reivindicação de espaço, mas é ele próprio local de luta e resistência.

O corpo ciclista desafia a ordem automobilística da cidade de São Paulo e instaura o caos –no sentido de criar a possibilidade da existência da multiplicidade conforme se pode reconhecer a partir de Massey (2015, p. 29), para quem o espaço é “produto de inter-relações”, “esfera da possibilidade da existência da multiplicidade”, “estando sempre em construção”, em que “há sempre conexões ainda por serem feitas, justaposições ainda a desabrochar em interação (ou não, pois nem todas as conexões potenciais têm de ser estabelecidas), relações que podem ou não ser realizadas” (MASSEY, 2015, p. 32). A metrópole é esse espaço aberto, com lugares a serem desabrochados pelas inter-relações.

Na medida em que o corpo ciclista existe no espaço, ele resiste à hegemonia do automóvel e do planejamento rodoviário e, ao mesmo tempo, propõe uma outra relação com a cidade. Essa relação pode se dar com maior ou menor velocidade, a depender do corpo que conduz a bicicleta: pode provocar emoções como euforia ou tranquilidade, pode representar liberdade ou dependência.

Esse caráter múltiplo que a bicicleta propõe passa necessariamente por uma experiência corporal, e é dessas experiências que o próximo subcapítulo vai tratar, por meio dos *Relief Maps*.

5.3 MAPEANDO AS EMOÇÕES: EXPERIÊNCIAS DE MULHERES CICLOATIVISTAS DE SÃO PAULO

O *Relief Map*, como tratado no primeiro capítulo, foi a melhor maneira que encontramos para expressar visualmente as experiências das mulheres cicloativistas pelas ruas da cidade de São Paulo.

O *Relief Map*, segundo Rodó-de-Zátare (2014), é uma forma de entender as relações de poder experienciadas e espacializadas, dando ao espaço um lugar de destaque na análise. A autora ainda afirma que, para a construção dos mapas, a realização de uma entrevista é fundamental, pois é por meio da narrativa que se torna possível compreender, de forma detalhada, as experiências de bem-estar e mal-estar nas cidades.

No caso dos mapas construídos pelas cicloativistas de São Paulo, o espaço analisado corresponde às vias públicas, que se constituem nos trajetos mais usuais das ciclistas; assim, cada uma das vias é considerada um lugar. Sendo esses trajetos usuais, elas possuem condições de descrever com detalhes suas emoções, bem como analisar as potencialidades e os limites do desenho das vias que percorrem.

Assume-se assim, como propõe Rodó-de-Zátare, que os pontos mais altos do mapa estão os lugares de opressão, em que as entrevistadas declaram uma forte experiência de mal-estar; nos pontos mais baixos estão os lugares de alívio, ou seja, em que prevalece a sensação de bem-estar; ao decorrer do caminho, entre lugar de opressão e alívio, há lugares controversos, nos quais as entrevistadas declaram sentimento misto de bem-estar por um lado e de mal-estar por outro; e há os lugares neutros, em que as entrevistadas não manifestam sentir opressão nem alívio.

As narrativas das entrevistas e os relatos efetuados na plataforma nos auxiliaram nas análises, tendo em vista que não basta conhecer os caminhos pelos quais elas passam, mas é preciso saber o que sentem. É essa perspectiva emocional que, conforme Rodó-de-Zataré (2016), permitirá uma aproximação entre acesso e o direito à cidade. Além disso, as entrevistas também nos fornecem informações sobre aquilo que não está aparente no mapa – o debate sobre essas ausências também será realizado neste subcapítulo.

A construção dos mapas aqui apresentados foi realizada com cinco mulheres cicloativistas de São Paulo – Aline Cavalcante, Aline Os, Marina, Jô Pereira e Márcia.

Elas são moradoras de diferentes regiões da cidade e estão associadas a quatro organizações de ciclistas diferentes – Aline Cavalcante, Marina e Jô Pereira fazem parte da mesma associação. Durante a entrevista, Jô também declarou fazer parte de outro coletivo cicloativista: o Preta vem de Bike. A ideia inicial era alcançar as cinco regiões da cidade, mas, devido à dificuldade de realizar as entrevistas, nosso diálogo se construiu com mulheres de três regiões diferentes – centro, zona oeste e zona leste.

A construção dos mapas possibilitou a cada cicloativista evidenciar suas emoções ao se deslocarem pela cidade em bicicleta. Além disso, foi uma forma que encontramos de instrumentalizar o próprio movimento cicloativista. Afinal, segundo Rodó-de-Zátare (2016, p. 25), entendemos que “pesquisar em campos onde reconhecemos desigualdades e opressões estruturais passa por formar e tomar parte, comprometer-se com o conhecimento para a transformação daqueles coletivos que encaram esse processo”.

O uso do espaço urbano pelas entrevistadas se dá diretamente nas vias públicas, em que seus corpos estão expostos em cima de uma bicicleta e, na maioria das vezes, pela falta de infraestrutura específica para o tráfego ciclístico, “compartilhado” lado a lado com os veículos. Ou seja, suas experiências corporais no espaço são mediadas pela bicicleta, por isso será comum que a opressão que elas sentem em seus trajetos cotidianos estejam ligadas ao corpo ciclístico.

Essas experiências também são marcadas por diferentes ritmos, já que a velocidade imprimida na bicicleta acompanha suas emoções. Em geral, na tentativa de fugir de emoções que provocam mal-estar, o ritmo se acelera, muitas acompanhando os demais veículos; em contraposição, o ritmo tende a diminuir quando a sensação é de bem-estar, como uma tentativa de aproveitar ao máximo o prazer de pedalar.

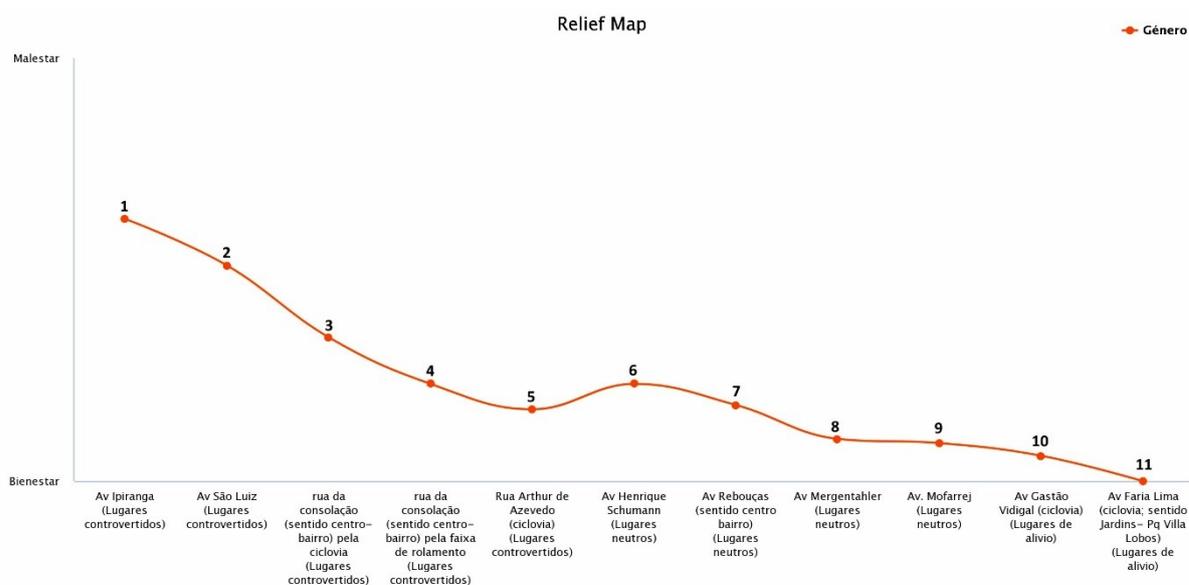
Foi possível identificar diferentes maneiras de sentir a cidade: cada lugar, cada rua provoca uma emoção diferente sobre elas. Por um lado, emoções como medo, insegurança, estresse, angústia, desproteção; por outro, encontramos emoções como alegria, liberdade, orgulho, satisfação, tranquilidade. No capítulo anterior, o medo também foi uma emoção encontrada entre as cicloativistas do grupo 1; aqui ele também se faz presente, em grande medida se apresenta como insegurança e desproteção.

O medo é uma emoção comum entre as mulheres ao usar o espaço público. Na perspectiva feminista, o medo é uma manifestação de opressão de gênero e uma forma de controle de seus corpos, mas não é a única emoção que as mulheres cicloativistas experimentam nos caminhos que percorrem em bicicleta. Nesse sentido, o *Relief Map* nos possibilitou visualizar em quais ruas e por quais motivos essa opressão recai sobre as mulheres, assim como quais espaços lhes dão mais prazer em estar na cidade.

O processo de construção dos mapas supera o próprio mapa. Embora seja ele o protagonista deste capítulo, tendo em vista que representa visualmente as experiências emocionais das mulheres cicloativistas no percorrer de seus caminhos, as entrevistas também nos dizem muito dessas experiências. Portanto, as experiências ausentes nos mapas também fazem parte dessa análise.

Iniciamos com Aline Os, moradora da República, região central, que usa a bicicleta diariamente e inclusive trabalha de forma autônoma como *bike courier*. O mapa (Figura 9) de Aline Os mostra 11 ruas, e o trajeto apresentado corresponde ao trajeto cotidiano de sua casa ao trabalho, nele é possível visualizar uma onda de emoções que ela sente ao percorrer as ruas da cidade de São Paulo. Diferentemente das demais, nenhuma rua se mostrou um espaço de opressão para ela.

Figura 8 – *Relief Map* Aline Os



Fonte: Dados da pesquisa, 2019

As ruas que vão do ponto 1 ao 5 no mapa são lugares controversos para ela. Nesses pontos são relatadas emoções como estresse, preocupação, angústia, intimidação, desproteção e, ao mesmo tempo, também orgulho, satisfação e calma. Alguns relatos nos auxiliam a compreender essas emoções, a exemplo da Avenida Ipiranga, representada pelo ponto 1, início de seu trajeto.

este é o primeiro trecho em que pedalo no dia, o corpo está frio, a cabeça e a percepção lentas. É um trecho com muitos ônibus e carros, então preciso despertar rapidamente e estar atenta aos carros. Na faixa da direita é comum tirarem fina, principalmente por eu ser mulher. (Aline Os, 2019)

Aqui ela se sente preocupada e estressada e seu corpo ainda não está completamente desperto para enfrentar o ritmo do trânsito; além disso; precisa estar atenta com as “finas” dos carros; embora não tenha declarado como um lugar de opressão, podemos identificar em sua fala que a atitude de motorista “tirar fina” está diretamente ligada à experiência de opressão de gênero.

Outro exemplo de lugar controverso é o ponto 3. Aline Os relata que, apesar do intenso fluxo de veículos, o congestionamento a favorece.

neste trecho é preciso ficar atenta, contudo, tem dois semáforos e os carros ficam parados, então eu passo rapidamente. Já fui xingada por um motorista. Como já estou mais desperta, pedalo com mais segurança. (Aline Os, 2019)

Nesse trecho Aline Os relata sentir orgulho e satisfação, emoções que estão ligadas, conforme sua fala, diretamente à ultrapassagem, ela se sente empoderada por, em meio ao congestionamento, poder passar na frente. Os congestionamentos geralmente se apresentam como momentos de maior segurança para ciclistas, pois veículos motorizados circulam em baixa velocidade ou passam parte do trajeto parados. Esse momento costuma ser de alívio, tendo em vista que não precisam preocupar-se com o trânsito. Porém, há sempre a possibilidade de uma porta ser aberta ou de um motorista tomar uma atitude hostil por sentir-se indignado com a ultrapassagem, como quando ela diz que já foi xingada por um motorista. Além disso, como afirma Aline Os, o corpo mais desperto lhe dá mais segurança.

Nessa mesma rua, ponto 4, Consolação, há uma parte com ciclofaixa e Aline Os afirma sentir-se intimidada e humilhada, devido ao assédio.

ciclovias estreitas, alguns ciclistas homens são mais rápidos, contudo, nunca encontrei problemas ao ser ultrapassada. Já os motoristas assediam pela proximidade dos carros com as bicicletas. Como ando com o celular em uma pochete, aprendi a apontar o mesmo para diminuir o assédio.

Diante dessa fala percebe-se que, mesmo em trechos com infraestrutura cicloviária, o espaço pode ser controverso, nesse caso devido ao assédio dos motoristas que trafegam ao lado da ciclofaixa. É importante ressaltar que durante a entrevista Aline Os afirmou que ainda assim prefere andar por ciclovias.

A ciclovia segregada pra mim é como se eu tivesse de folga, entendeu? Eu posso cantar, eu posso dançar, eu posso ir sem as mãos, eu posso fazer o que eu quiser, porque eu só tenho que lidar com uma outra [pessoa] que tá no mesmo veículo que eu. Lógico que tem às vezes as intersecções, e eu tô ligada nisso, né? Às vezes tem pedestre e eu tô ligada nisso, eu não sou uma pessoa que acha que pedestre não pode andar na ciclovia, eu acho que tem que andar sim, sabe? Porque, da mesma forma, a hora que eu preciso eu subo numa calçada. E eu tô consciente que o pedestre é o elo mais fraco da corrente, então eu tenho que cuidar desse cara, eu tenho que cuidar dessa criança, eu tenho que estar atenta. Então não vou pedalar numa calçada na mesma velocidade que eu pedalo na rua. (Aline Os, 2019)

Pedalar sobre calçadas, embora seja ilegal, é utilizado como estratégia por ciclistas, mesmo entre as mais experientes, em situações de maior risco, como as vias de alta velocidade.

As ruas representadas pelos pontos 6 a 9 no mapa de Aline Os são identificadas como lugares neutros, ou seja, em que não há evidências relacionadas à sua identidade de gênero. No ponto 9, Avenida Mofarrej, Aline Os descreve sentir orgulho, tranquilidade e calma ao passar por essa via, mesmo sendo uma via com intenso fluxo de veículos.

trecho com movimento intenso de veículos, uma faixa larga entre as vias foi pintada de amarelo zebado, podia dar lugar para uma ciclovia, mas não fizeram... muitas pessoas poderiam ser incentivadas a utilizar a bicicleta se existisse. (Aline Os, 2019)

Aqui Aline Os demonstra que sua experiência como ciclista pode contribuir para a melhoria da via, quando faz a sugestão de transformar a faixa central em infraestrutura cicloviária. Essa percepção sobre o trajeto, essa leitura apurada sobre as demandas e apontamentos cirúrgicos sobre possíveis soluções são construídas

pela experiência cotidiana. São essas sutilezas que deveriam ser consideradas, por exemplo, no processo de planejamento das cidades.

O *Relief Map*, nesse sentido, traz também esse nível de contribuição. Quando as entrevistadas são questionadas sobre o que deveria mudar para que passem a gostar ou gostem mais dos caminhos percorridos – uma das perguntas bases da metodologia –, o conhecimento delas sobre as ruas é colocado em evidência. Dessa forma, o *Relief Map* se mostra uma ferramenta potente também para o planejamento urbano, na medida em que incorpora o gênero como uma dimensão crucial das relações espaciais e acolhe as experiências cotidianas.

Ainda sobre as experiências de Aline Os, os lugares de alívio são indicados pelos pontos 10 e 11, ela afirma sentir orgulho, liberdade, satisfação, proteção, calma e alegria nessas ruas. No entanto, de acordo com seu relato é possível reconhecer que mesmo ela considerando um lugar de alívio, o assédio se faz presente na ciclovia da Avenida Gastão Vidigal, como mostra a descrição referente ao ponto 10.

trecho com moradores de rua ocupando as laterais das ciclovias, o assédio quando vem é dos motoristas que estão na região do Ceasa. (Aline Os, 2019)

Já na ciclovia da Avenida Faria Lima a alegria toma conta de Aline, aqui tanto pela segurança viária quanto por sentir que não há olhares e comentários sobre sua presença como mulher, inclusive permitindo-a expressar corporalmente sua felicidade, como mostra a fala a seguir.

[...] trecho de ciclovia segregada, pedalo sem as mãos, cantando, daqui até o final é só alegria. (Aline Os, 2019).

Durante a entrevista com Aline Os foi possível identificar que ela tem uma relação corporal muito intensa com a bicicleta, assim como mostra a seguinte fala: “a bicicleta pra mim é a diferença entre eu estar bem e eu não estar bem”. Aqui o “estar bem” diz respeito ao seu estado emocional.

Aline Os nos contou, em entrevista, que recorre à bicicleta quando momentos difíceis aparecem em sua vida, como sua separação conjugal; seu sofrimento nesse período a mobilizou a buscar novas relações.

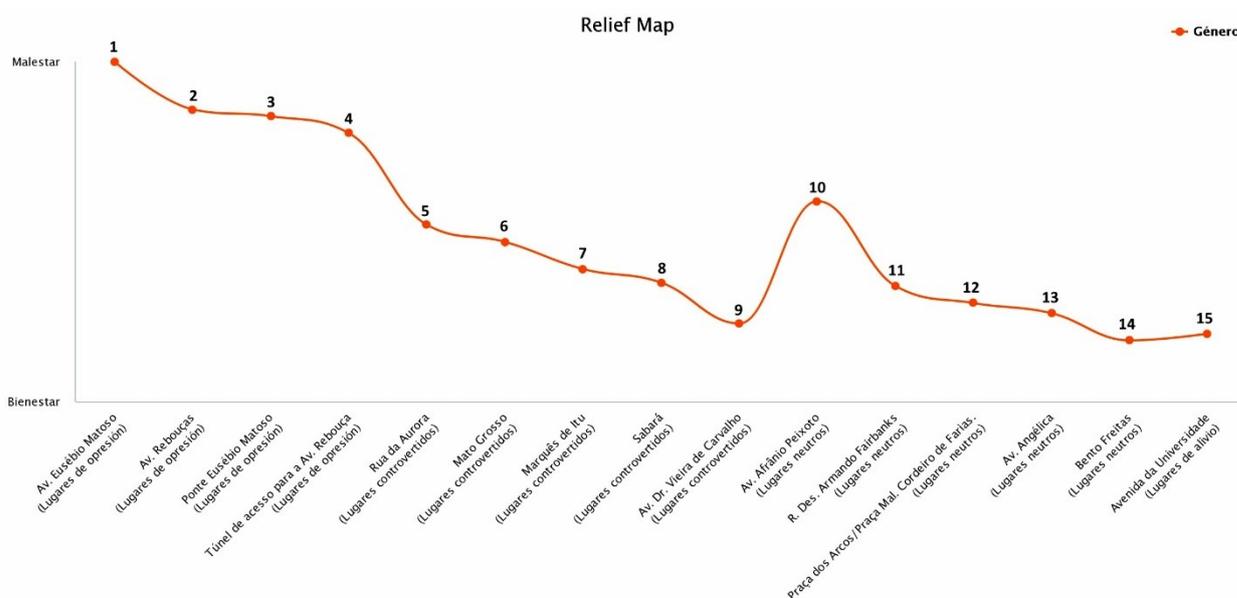
Foi durante esse processo que passou a trabalhar como *bike courier* e entrou em contato com o projeto mão na roda – oficina comunitária e espaço coletivo de

aprendizado e prática de manutenção de bicicletas –, de iniciativa da Ciclocidade. Espaço que ela afirma ter construído uma rede de afetos. Inclusive hoje é mecânica de bicicleta voluntária do projeto.

Dessa forma, pode-se apreender de sua fala, como na ideia de Anderson e Smith (2001), que as emoções não podem ser ignoradas nas relações sociais. São as emoções que nos mobilizam, que nos impulsionam a fazer ou deixar de fazer coisas. O afeto também tem efeitos transformadores.

Partimos para um novo caminho percorrido pela cidade de São Paulo e apresentamos, então, o *Relief Map* de Marina (Figura 10). Moradora da região central, seu mapa conta com 15 ruas, sendo apenas uma considerada lugar de alívio.

Figura 9– *Relief Map* – Marina



Fonte: Dados da pesquisa, 2019.

As ruas descritas nos pontos de 1 a 4 são os lugares de opressão, sendo possível identificar que no ponto 1 Marina sente um grande mal-estar. Os lugares controversos são as ruas que correspondem aos pontos de 5 a 9 e os lugares neutros são as ruas representadas pelos pontos 10 a 14 no mapa. Chama a atenção o ponto 10, que, mesmo sendo considerado por ela um ponto neutro, traz um mal-estar mais elevado que nos demais pontos. Falaremos dele a seguir. O caminho do mapa de Marina não é o mais direto entre a universidade e sua casa, mas é o que ela prefere, mesmo sendo mais longe para chegar a seu destino.

O caminho que eu faço pra voltar da USP, quer dizer meu caminho preferido pra subir de Pinheiros pro Espigão é o caminho que não é o caminho mais curto. O caminho mais curto é a Rebouças. Mas eu não gosto de subir a Rebouças, porque a subida é mais chata e porque o final da subida da Rebouças é muito íngreme e o asfalto da faixa da direita é cheio de cimento que caiu de betoneira, e aí o asfalto tá todo cagado. (Marina, 2019)

O ponto 1 é o mais crítico para Marina, no qual suas emoções giram em torno de raiva, preocupação, humilhação, frustração, estresse, discriminação, desproteção e angústia.

Essa parte é difícil, porque é quando passo a pedalar entre as faixas de carro, junto com as motos. Talvez seja o momento em que eu mais sinto que há uma questão de gênero, especialmente a partir dos motoqueiros, que fazem muita pressão sobre mim enquanto estou no corredor junto com eles – apesar de eu pedalar rápido, e do trânsito ser travado. É a parte mais estressante do caminho, recebo cantadas, mas também xingamentos, finas e olhares. Sinto como se ninguém "botasse fé" que eu pedalo, e que posso estar ali pedalando. Acabo pedalando forte e rápido demais quase inconscientemente, para "provar" que posso estar ali. (Marina, 2019)

O ritmo acelerado das cidades, uma das críticas do próprio movimento cicloativista, parece ter sido incorporado por Marina. Seu corpo assume uma velocidade compatível com o pesado tráfego de São Paulo. Pedalar entre os carros requer habilidades que Marina demonstra ter, pois em sua bicicleta *speed* consegue deslocar-se pelos corredores, espaço “reservado” aos motociclistas.

A suposta fragilidade feminina é colocada em xeque por Marina, mas ainda assim ela se sente questionada por estar ali. Mesmo em alta velocidade, sofre uma pressão para pedalar ainda mais rápido; para ela, essa pressão está associada ao fato de ela ser mulher, como se tivesse de provar que é tão forte e capaz como se supõe que os homens sejam.

A bicicleta se mostra um veículo híbrido: ora está entre os carros em alta velocidade, como bem descreve Marina, ora está na calçada fugindo justamente desse ritmo, como relatou Aline Os. É preciso reconhecer que, mesmo fazendo uso da calçada em determinadas situações, Aline Os também admite gostar da “adrenalina” que a velocidade lhe confere.

Ainda sobre o mapa de Marina, a ponte Eusébio Matoso, ponto 3 no mapa, e o túnel de acesso para a Rebouças, ponto 4, se apresentam como estruturas urbanas

opressoras. Ortiz (2007) e Villagrán (2016) discutem como o planejamento e o desenho urbanos podem ser altamente sexistas; nesse caso, tanto o túnel quanto a ponte se mostram estruturas desenhadas para sujeitos motorizados, que são em sua maioria, como vimos no capítulo 3, homens.

Os pontos controversos apresentados por Marina, do 5 ao 9, estão relacionados, principalmente, ao uso do espaço público no período noturno. Ela afirma sentir-se bem durante o dia nesses trajetos, mas durante a noite sente medo, preocupação, estresse, sente-se desprotegida. As falas a seguir, que correspondem, respectivamente, aos pontos 6 e 8, também mostram isso.

Durante o dia, me sinto bem – é uma rua larga, mais tranquila em relação ao trânsito, com poucos pedestres. Gosto de passar por ela, e sinto que não há nada relacionado ao meu gênero. No entanto, à noite, sinto um misto de medo e alívio, se estou voltando para casa. Isso porque é uma descida deliciosa, ao mesmo tempo que uma rua bastante deserta, escura e com um muro de cemitério que vai de ponta a ponta da rua. Então, prefiro passar por lá bem rápido. (Marina, 2019)

A rua é estreita, e é uma subida. Então é onde começo a sentir questões relacionadas à somatória "estar de bicicleta" + "ser mulher". Como é um bairro nobre, passam muitos carros grandes tirando fina, bem como táxis. Mas acho que nunca passei por uma situação deliberada de assédio ou violência de gênero. (Marina, 2019)

O espaço público durante a noite é considerado perigoso para as mulheres. É o momento do dia em que elas sentem maiores restrições de mobilidade, e essas restrições estão associadas a como seus corpos foram definidos e controlados socialmente. Além disso, conforme discutido no capítulo 2, a dicotomia entre dia e noite é reforçada pela dicotomia público e privado, que pressiona as mulheres a ocupar esse último espaço.

Para Ortiz Escalante (2018), a noite ainda é considerada um espaço proibido para as mulheres, em que sua presença é questionada, principalmente quando estão sozinhas, e seus corpos são percebidos não apenas como vulneráveis, mas também como objetos. Nesse sentido, o assédio é uma forma de oprimi-las e puni-las por estarem à noite na cidade.

Essa opressão é sentida por Marina, para quem, no lugar do assédio, a punição sentida por estar pedalando sozinha à noite na rua é a fina, o que a faz pedalar mais rápido nos lugares em que sente essa opressão.

É também possível reconhecer em sua fala que o muro que vai “de ponta a ponta da rua”, descrito no trajeto 6, se mostra mais uma estrutura urbana opressora, assim como a ponte e o túnel. E mesmo sendo uma “descida deliciosa” – recompensa que ciclistas buscam sempre após uma árdua subida – é uma experiência de prazer que não pode ser vivenciada em sua plenitude.

Entre os lugares neutros do ponto 10 ao 14, chama-nos atenção o ponto 10, pois, mesmo sendo considerado por ela neutro, apresenta mal-estar elevado, como mostra seu mapa. Nesse caso Marina considerou que é um lugar neutro como ciclista, ou seja, ela não sente medo ou perigo nesse trajeto, mas sua identidade de gênero é posta em evidência em um ponto específico.

Há um pedaço específico, uma rotatória, que é bastante tensa, e que sinto os motoristas são bem agressivos nesse trecho – acho que também por eu ser mulher. (Marina, 2019).

Embora ela tenha classificado esse trajeto como neutro, entendemos que ele se mostra controverso. Nesse ponto ela indica sentir raiva, intimidação e estresse. Nos demais pontos neutros o sentimento de indiferença prevalece, como mostra a sua fala referente ao ponto 11.

Não sinto nada especial – passo ali durante o dia, normalmente com o trânsito parado. Como é um trecho após o pedaço mais estressante do caminho, é quando respiro e me acalmo. (Marina, 2019)

O único ponto de alívio é no final do seu trajeto, já na Avenida da Universidade, em que ela sente tranquilidade, segurança, satisfação, liberdade, calma, alívio e alegria.

É o trecho mais tranquilo, dentro da universidade, onde pego a primeira ciclofaixa do caminho! A velocidade e o fluxo do trânsito diminuem, e nunca tive nenhuma experiência de assédio nesse trecho. Respiro aliviada, pois é um trecho plano, e estou chegando ao meu destino. (Marina, 2019)

O alívio de Marina tem dois aspectos: por um lado a condição de segurança viária, com infraestrutura mais adequada e um fluxo mais tranquilo dos automotores, por outro a ausência de assédio. Essa combinação provoca uma sensação de bem-estar sobre o corpo de Marina, tal experiência também constrói um conhecimento sobre como os espaços podem e devem ser.

No mapa de Marina não estão presentes seus *insights*, mas sua fala demonstra que o uso da bicicleta também a ajuda em suas reflexões cotidianas, pois o ato de pedalar lhe permite coletar detalhes sobre os fatos da vida.

[...] acho que eu penso muito quando eu pedalo, mas eu me controlo pra não divagar tanto pra continuar prestando atenção. Penso na vida. Às vezes penso numa resposta para alguém que não dei, algo mais, volto numa discussão anterior, sabe? Ou, tipo, vivo os problemas de relacionamento, fico pensando tipo “o que que eu faria”, “o que que eu falaria numa discussão” (Marina, 2019).

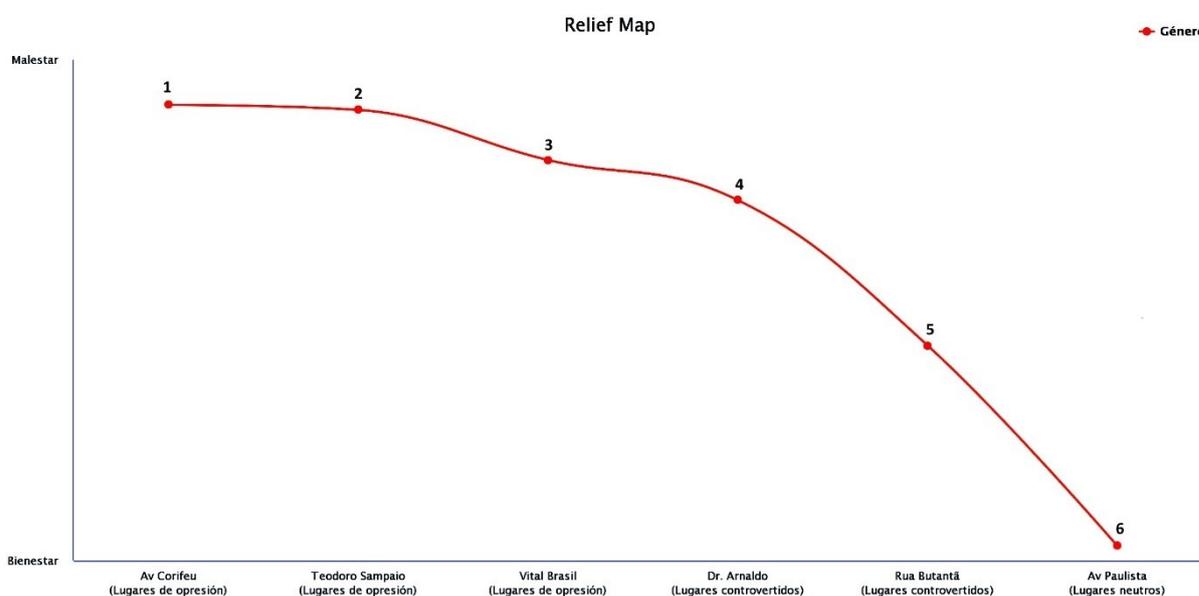
Essa possibilidade de elaborar ideias e reflexões durante o pedal se dá tanto pela experiência de seu corpo ciclista quanto pelo conhecimento que tem sobre o caminho percorrido. Saber os detalhes de cada rua de seu trajeto é uma maneira de evitar surpresas e poder, assim, desfrutar do caminho.

Desviando do percurso de Marina, seguimos agora com as análises do caminho de Aline Cavalcante. O *Relief Map* (Figura 11) de Aline Cavalcante é composto por apenas cinco ruas e, embora ela nem sempre faça o trajeto exposto em seu mapa, ela optou por falar dele pois o considera o mais direto e o percorre com mais frequência.

O trajeto mais direto é um dos princípios de escolha de ciclistas⁷⁵, mas nem sempre é o melhor caminho. Em São Paulo, por exemplo, as vias mais diretas são as grandes avenidas, as quais, na sua maioria, estão desprovidas de infraestrutura cicloviária e são, portanto, as mais inseguras para ciclistas. Aline afirma que busca alternativas, como caminhos mais tranquilos e com menor fluxo de veículos, mas para isso precisa gastar mais tempo, o que nem sempre tem.

Em seu mapa, assim como no de Jô Pereira, que vamos ver logo em seguida, não há nenhum lugar de alívio.

⁷⁵ Rotas diretas, com menores distâncias para interligar pontos de partida e de destino, estão entre as cinco exigências para o planejamento cicloviário (as demais exigências são segurança viária, coerência, conforto e atratividade), constantes do caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007).

Figura 10 – *Relief Map* – Aline Cavalcante

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

Os pontos 1, 2 e 3 são os lugares de opressão, nos quais ela relata sentir-se desprotegida e estressada. Devido ao fluxo intenso e de alta velocidade do tráfego de automotores nessas vias, Aline assume uma postura agressiva no pedal, acompanhando o ritmo do trânsito local: “passo a Corifeu ou a Vital a milhão” (Aline Cavalcante, 2019).

No ponto 2, apesar de diminuir um pouco o fluxo e a velocidade, Aline se sente desprotegida e percebe que sua opressão é acentuada. É uma via em que os carros e principalmente os ônibus passam muito perto de ciclistas, e ela sente que por ser mulher essa perigosa proximidade se amplia. Além disso, relata que é uma via de subida íngreme, o que a deixa mais lenta e exposta.

A velocidade, que geralmente é usada como estratégia das cicloativistas para fugir de situações de perigo, nesse caso fica comprometida; a subida é uma dificultadora para ciclistas, mesmo para Aline, que pedala com uma bicicleta *speed* e costuma imprimir velocidade ao deslocar-se pela cidade.

Aqui se evidencia que a velocidade que a bicicleta lhe confere também lhe fornece maior sensação de segurança em relação ao assédio – a maior velocidade “diminui” o assédio, enquanto a menor velocidade “aumenta” o assédio.

Os pontos 4 e 5 são lugares controversos, muito embora o ponto 4 continue sendo um lugar de mal-estar alto para ela, como mostra seu mapa. Nesse ponto ela sente medo, preocupação e desproteção, é mais uma via de intenso fluxo e de alta velocidade, mas é uma avenida larga, o que a possibilita se afastar um pouco mais quando necessário. Aqui a opressão está diretamente marcada na sua experiência como de ciclista.

O ponto 6, ciclovia da Paulista, é considerado um lugar neutro, no qual declara sentir orgulho, satisfação, proteção, segurança, tranquilidade, calma, alegria e alívio. É neutro em relação à sua identidade de gênero, mas como ciclista afirma:

Sensações pós-ciclovia. Pra quem pedalou antes da infraestrutura existir, a ciclovia presente é de fato um alívio e uma marcação de presença e orgulho. (Aline Cavalcante, 2019)

A ciclovia da Paulista é vista como uma grande conquista do movimento cicloativista. Aline Cavalcante, atual coordenadora da Ciclocidade, participou ativamente desse processo, portanto pedalar por esse lugar tem um sentido especial para ela – de pertencimento. Tal sentido está associado diretamente ao processo de participação na construção desse espaço, do qual hoje ela faz uso.

Embora não esteja presente no mapa de Aline Cavalcante, chama-nos atenção a seguinte fala:

Já me chamaram de sapatão na rua [...] Tipo assim, o que que tem eu ter essa bicicleta e ser sapatão? Bulhufas. Porém tem essa leitura de que o jeito que você pedala, se aproxima a um jeito de homem, masculinizado. Ou seja, mulheres não podem pedalar rápido, forte, com destreza, destemidas. Elas têm que pedalar com medo, num canto. (Aline, 2019)

Seu relato refere-se aos estereótipos construídos a respeito das representações de feminilidade e masculinidade. Segundo Silva e Ornat (2011), nossa existência corpórea, logo após o nascimento, é classificada socialmente por dois marcadores de diferença – a cor da pele e a forma da genitália, e a este último se constroem papéis a serem desempenhados.

Dessa forma, as posturas corporais marcam bem as expressões do que é convencionalmente considerada masculino e feminino. Assim, uma bicicleta de performance, a pedalada mais agressiva, rápida, são posturas consideradas masculinas.

Ainda sobre as ausências do mapa, a ponte Eusébio Matoso não está explícita, mas, para se chegar ao seu destino, é preciso passar por ela – durante a entrevista foi possível identificá-la no seguinte relato:

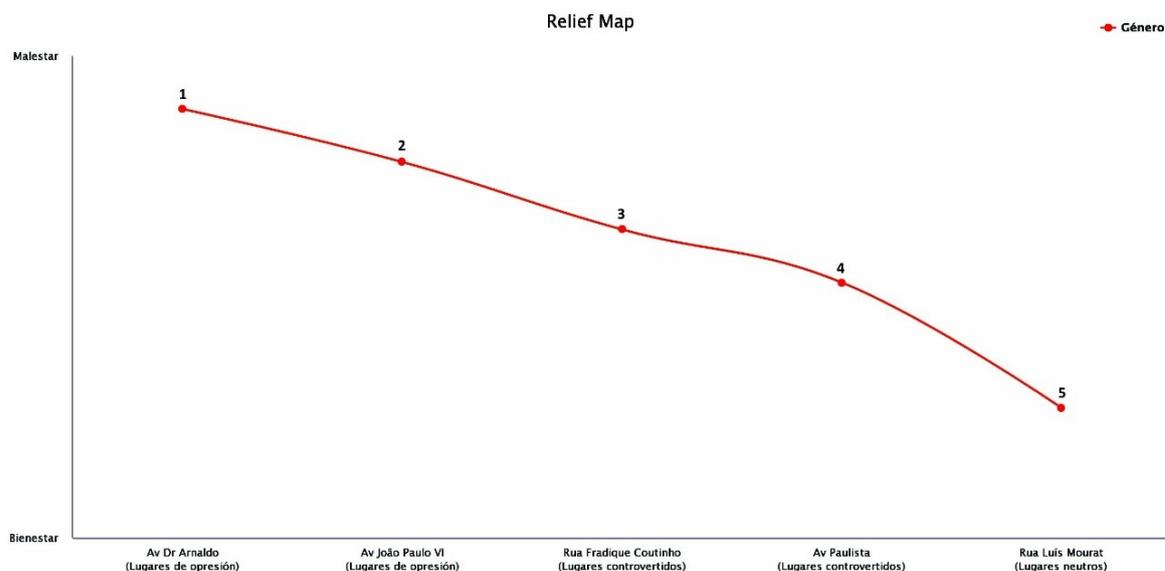
É ruim, porque a ponte, ela é um lugar na cidade que parece faroeste, parece que não tem lei na ponte, as pessoas entram na ponte elas aceleram, parece que a ponte vai cair assim, então as pessoas têm uma lógica de acelerar e passar por cima. E aí sai da ponte, as coisas melhoram parece, então é aquele lugar ali, que parece que pega no emocional, psicológico dos motoristas, que você não consegue compreender. E à noite isso piora, porque a visibilidade diminui, eu tô sem luzinha ainda, mesmo com luzinha, as luzinhas de bicicleta são, sei lá, não têm tanta luminosidade quanto um farol de carro. E aí, tem uma outra coisa, que eu acho mais inseguro, do ponto de vista da segurança pública a noite. Por exemplo, essa ponte que eu atravesso, eu em geral trânsito pela parte de pedestres, às vezes, quando eu tô com muito sangue nos olhos, eu vou pelos carros, mas em geral eu vou pelos pedestres. (Aline Cavalcante, 2019)

Essa ponte é a mesma que Jô Pereira atravessa de carro diariamente para deixar a filha na escola (a 10 km de casa). Carrega no porta-malas sua bicicleta dobrável, para realizar outros percursos.

Eu uso o carro pra poder passar a ponte e aí passo com bicicleta, aí faço as minhas coisas, aí tem coisas que eu vou de metrô, tem coisas que eu vou de transporte público, então a bicicleta fica no intermodal. [...] Porque geralmente passo com minha filha, né. Eu passo cedinho levando ela pra escola, então eu levo ela pra escola e já levo a bike no carro. A ponte pra mim pra passar com minha filha eu não confio. Mas sob hipótese alguma assim. Ela pra um adulto já é um lugar difícil porque não tem ciclovia, não tem... ela não tem nem acostamento. Ponte pra carro mesmo, carro particular e transporte público e o espaço é muito estreito.

A ponte mais uma vez se mostra um impeditivo de acesso à cidade. Embora Jô já tenha passado por ela em bicicleta, a considera muito insegura e afirma que não o faria com sua filha.

Moradora do Butantã, Jô Pereira usa a bicicleta três vezes por semana, quando precisa se deslocar por ruas de difícil acesso para os carros, ou quando suas atividades estão concentradas na região de Pinheiros e centro. Seu mapa é composto por cinco ruas, nenhuma considerada um lugar de alívio.

Figura 11 – *Relief Map* – Jô Pereira

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

Nos lugares de opressão, as ruas que correspondem aos pontos 1 e 2, ela se sente desprotegida, preocupada e estressada, nestes trajetos seu mal-estar está ligado diretamente à insegurança viária. São lugares de grande fluxo de automotores e sem espaço para circulação da bicicleta – mesmo assim, Jô afirma dividir a pista.

Eu não fico andando na calçada, no meio fio, não é meu lugar de andar. Eu gosto de andar no meio da rua e aí eu sei que eu tô correndo mais risco, mas entre andar no meio fio e calçada, onde provavelmente vou ter que sair da bicicleta porque tem muita gente nas calçadas, eu prefiro andar no meio da rua [...] se tem uma ciclovia eu vou na ciclovia, se tem um lugar mais afastado dos carros eu me afasto dos carros, porque a gente sabe que infelizmente assim numa cidade do tamanho da nossa, de São Paulo, segurança no trânsito, principalmente a segurança em relação ao ciclista, é muito pouca. (Jô Pereira, 2019)

Nos lugares controversos, pontos 3 e 4 no mapa, Jô sente controle, questionamento, frustração e liberdade. Na Fradique Coutinho, ponto 3, ela afirma sentir controle da situação, tendo em vista que é uma via, embora de grande fluxo, de velocidade mais baixa. Ainda assim se sente questionada, com olhares de reprovação devido seu corpo feminino. Já na Avenida Paulista, ao mesmo tempo que sente maior liberdade, tendo em vista a segurança proporcionada pela infraestrutura cicloviária, também sente frustração por considerar que aquela via é pouco utilizada por mulheres negras. Embora a racialidade e a classe não tenham sido estruturas de poder tratadas

no mapa, durante a entrevista com Jô foi possível identificar essa opressão em seu relato.

Exatamente este misto de sentimentos e percepções é um espaço público que poderia ser em qualquer lugar do mundo pelo misto de pessoas que têm. Neste prisma me sinto aceita, livre, participante de algo onde estão todos. [...] ainda há muitas pessoas (principalmente das periferias) que não se sentem "permitidas" neste lugar (por não ter uma bike, por não ter uma bike tão legal, por não ser tão ciclista). E quando tem pessoas neste perfil periferia, grande número são os entregadores (maioria, jovens e negros) isso me frustra. (Jô Pereira, 2019)

Aqui sua identidade e militância, como mulher negra, parecem influir diretamente sobre sua experiência nessa via. Jô Pereira afirma que se sente aceita e livre, mas entende como um local de baixa diversidade e, portanto, pouco representativo.

Último ponto de seu trajeto, a rua Luiz Mourat é considerada por ela um lugar neutro, afirma sentir liberdade de pedalar por ela, em que o trânsito não é intenso, apesar de ser uma importante via de conexão da região de Pinheiros.

Aqui a entrevista se mostrou extremamente importante, devido às inúmeras ausências de seu *Relief Map*, como é o caso das ruas próximas à sua casa, nas quais Jô relata sentir muito insegura em pedalar por elas, principalmente à noite.

A noite eu pedalo menos, aonde eu moro não é um lugar que eu me sinta segura de chegar de bicicleta. Por mais que seja o Butantã, o Butantã tem muitas faces, né? E eu já vi alguns assaltos aqui perto de casa então eu não me sinto segura de chegar de bicicleta a noitona, 10 horas da noite, não chego. [...] eu tava até analisando isso porque quando eu morava na zona sul, na Vila Santa Catarina, eu chegava qualquer horário, mas era uma quebrada que eu conhecia. Era a quebrada que eu nasci, de alguma maneira eu conhecia as pessoas. Aqui eu moro a cinco anos eu não conheço, não conheço as pessoas, conheço alguns vizinhos, conheço o porteiro, as pessoas que trabalham no prédio, mas eu não tenho conhecimento das pessoas do entorno. Então eu acabo ficando receosa e uso a bicicleta mais durante o dia. (Jô Pereira, 2019)

Jô traz um importante debate a respeito do entorno e da escala do bairro. Ela não se refere apenas à necessidade de um desenho urbano que garanta maior segurança (ruas limpas e iluminadas, multifuncionalidade dos bairros, sem grandes barreiras arquitetônicas, presença de áreas públicas como praças e parques etc.), embora essa seja uma condição fundamental: sua fala implica o sentimento de pertencimento à comunidade, que ela afirma que tinha na antiga morada.

Os trabalhos Muxi *et al.* (2011) e Ortiz Escalante (2018) contribuem para esse debate. As autoras afirmam que um urbanismo inclusivo, que considere a diversidade, deve pensar em redes de proximidade para o desenvolvimento da vida cotidiana e favorecer a apropriação e o sentimento de pertença das pessoas. Muxi *et al.* afirmam que a vida cotidiana se dá pelas atividades desenvolvidas pelas pessoas em seu dia a dia, indistintamente da esfera à qual pertençam, seja pública ou privada.

Ainda sobre as ausências do mapa de Jô, podemos apontar o relato da experiência do Giro Preto.

Tem uma galera em São Paulo que chama Giro Preto que é uma galera... só a negrada. Daí a gente se encontra no último domingo do mês pra pedalar. Eles pedalam toda segunda feira pela cidade, mas aí segunda pra mim não dá porque é um horário das sete da noite, e as sete da noite eu ainda tô no auge da doideira. E domingo a gente tem se encontrado, então tem sido gostoso assim. Visita a cidade de outro jeito [...] a gente brinca que a gente na rua já é manifesto. Porque imagina, umas 20 pessoas pretas, a gente é manifesto por si só e a gente tá juntando pessoas de muitos lugares diferentes da cidade, tem gente do extremão da zona leste, do extremão da zona sul, dos miolos, do centro, então tá bem legal. Tem sido um pedal gostoso. (Jô Pereira, 2019)

O Giro Preto, que surgiu como uma iniciativa de juntar pessoas negras para pedalar, hoje conta com mais de 40 integrantes, entre homens e mulheres. Os encontros ocorrem toda segunda-feira e começam sempre no Largo da Batata, Zona Oeste de São Paulo. Jô, devido a sua rotina de trabalho, não consegue pedalar nas segundas com o grupo, mas todo último domingo do mês o Giro se encontra para pedalar pela cidade. Para Jô esses pedais permitem que ela percorra lugares da cidade pelos quais ela não passa sozinha. Além disso, para ela é o melhor dia de pedalar pela cidade, pois “as ruas ficam maravilhosas”, sem carros.

Passamos agora a percorrer o último *Relief Map*. A experiências de Márcia e descrita pelo trajeto composto por 19 ruas, mas antes é importante relatar que ela passou a fazer uso da bicicleta para seus deslocamentos cotidianos devido aos constantes assédios sofridos no transporte público.

Como eu moro na Zona Leste e o metrô é mais cheio mesmo. No começo, quando eu comecei pegar muito ele, que eu fazia um pilates, morava na Mooca e fazia pilates onde eu moro agora, que é ali no Tatuapé. E aí, eu não se é o jeito... eu pegava muito naquele horário, e aí quando eu comecei a pegar, era um horário meio lotado, seis horas da noite. Por diversas vezes fui encoxada, apertaram minha bunda. Daí, sabe quando você... eu cheguei a pegar na mão do cara que tava apertando a minha bunda, e ele saiu correndo, não sei como ele saiu

correndo, porque tava lotado, mas eu sei que ele se escondeu e eu não vi mais. (...) cada vez que eu sofria um assédio desses, eu falava: “aí, amanhã eu não venho mais de metrô, vou de bike, sabe?” Então... me fez ir saindo do transporte público. Mas hoje é engraçado, quando eu pego metrô, seja o horário que for, eu já aprendi a não ficar próxima de homens, então assim, se tem cara perto, eu não vou ficar de jeito nenhum, então eu me espremo, fico na frente de mulheres sabe? Então, mulher ou então no cantinho do metrô, mas hoje eu não fico mais... antes eu não sei se eu não tinha essa percepção. E no ônibus é comum né, você tá sentada e tem um cara que encosta em você diversas vezes.

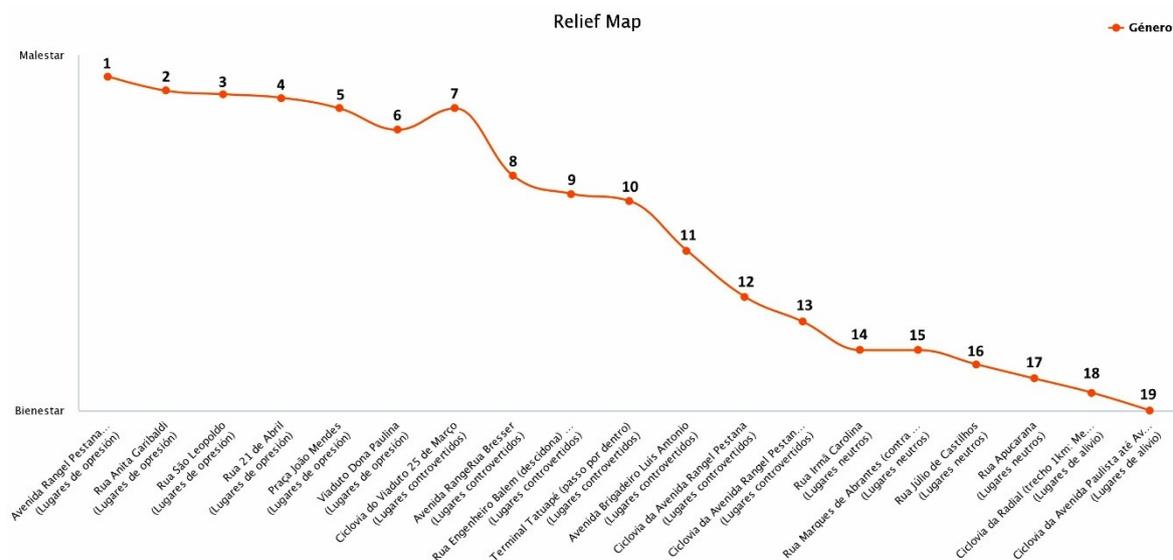
No capítulo anterior vimos que o transporte público é considerado um local de opressão pelas cicloativistas, o que encontra correspondência na vasta literatura sobre essa discussão (VILLAGRÁN, 2016, 2019; BALBONTÍN; ARREDONDO, 2015; FALÚ, 2009; DÍE, 2013), sendo o medo um dos principais sentimentos que as mulheres sentem nesse espaço.

A forma que Márcia encontrou para combater os constantes assédios sofridos por ela foi passar a usar a bicicleta, mas quando faz uso do transporte público cria estratégias corporais, como viajar próximo a uma mulher ou encostada na parede do vagão. O princípio do vagão exclusivo para mulheres no metrô, que Villagrán (2016) apresenta em seus estudos na Cidade do México, vai ao encontro da estratégia de Márcia.

Essa mudança da maneira de mover-se pela cidade é tomada com grande entusiasmo por ela – conversar com Márcia é ver um sorriso largo enquanto fala de bicicleta. Ainda assim, das 19 ruas percorridas em seu caminho do trabalho para casa, apenas dois são apontados como lugares de alívio.

É moradora da Zona Leste, região que menos recebeu investimento em infraestrutura cicloviária. Segundo ela, devido à ausência de infraestrutura cicloviária, “qualquer ciclista que saia da zona leste não consegue chegar até o centro de uma forma segura”. Ainda assim Márcia faz o uso cotidiano da bicicleta para ir ao trabalho, que fica na Avenida Paulista.

Figura 12 – Relief Map – Márcia



Fonte: Dados da pesquisa, 2019.

Seu percurso diário para o trabalho gira em torno de 13 km; na volta, se passar das 20h30, faz intermodalidade com o metrô, horário em que é permitido levar bicicleta nos vagões.

Embora pedale em alta velocidade na Radial Leste, Márcia afirma que tem um estilo mais tranquilo.

Então, é muito de passeio, acho que por causa da bike né, que é muito pesada. Então eu venho, quando eu tô nas ciclovias eu ando, sei lá... quem olha fala assim “nossa, essa menina tá passeando”. E realmente, eu só ando rápido, só pedalo rápido quando eu tô na Radial.

Em sua bicicleta vintage Márcia enfrenta diariamente as grandes avenidas de São Paulo. Na ida para o trabalho, pedala pela faixa de ônibus na Radial Leste e na volta – trajeto exposto em seu mapa – faz um percurso um pouco mais longo, para fugir da Radial, mas sem sossego, pois transita pelo Brás, bairro que, segundo Márcia, tem o maior índice de atropelamento da cidade São Paulo, em 2018⁷⁶.

As ruas que constam entre os pontos 1 e 6 no mapa são consideradas lugares de opressão por Márcia. É possível identificar emoções como angústia, estresse, exclusão, frustração, humilhação, medo, preocupação e raiva. Esses trechos são de

⁷⁶ É possível encontrar mais informações em: <https://32xsp.org.br/2018/12/19/transito-de-sao-paulo-mata-474-pessoas-em-sete-meses/>

muita tensão para ela, não apenas pelo grande fluxo de automotores em alta velocidade, mas também por sentir que sua presença incomoda, como mostram as falas a respeito dos pontos 1, 3 e 5, respectivamente.

Por vezes os ônibus avançam em cima, pressionando para sair da frente, mesmo eu estando na faixa esquerda para carros e não no corredor de ônibus. (Márcia, 2019)

Por ser uma rua secundária, os motoristas tiram finas, aceleram atrás, querendo mostrar que não sou bem-vinda ali. (Márcia, 2019)

Quando estou nesta parte do trajeto vejo que os motoristas ficam impressionados de me encontrar no meio deles. (Márcia, 2019)

A surpresa dos motoristas ao se depararem com uma mulher de bicicleta desafiando o trânsito de São Paulo faz com que haja uma reatividade ainda maior sobre o corpo feminino. Colocar esse corpo transgressor em perigo mostra-se uma maneira de esses motoristas garantirem a supremacia masculina e motorizada das ruas paulistanas.

A opressão marcada pelas finas, pelo acelerar por trás, pelo avançar do ônibus sobre seu corpo, se mostra uma violência de gênero na medida em que ela percebe que essa atitude contra ela é menos tomada contra ciclistas homens. E, assim, o olhar reprobatório e o medo das possíveis agressões são experiências que Márcia tem ao percorrer essas ruas. Além disso, mais uma vez poderão culpabilizar a vítima pela agressão sofrida, afinal, para eles, ela não deveria estar ali.

Os lugares controversos no percurso de Márcia são as ruas que correspondem aos pontos 7 a 13. Entre eles, chama-nos atenção o ponto 7, pois revela que ela sente um mal-estar elevado.

É um viaduto largo e que dá uma sensação de muita liberdade, ainda mais após instalarem a ciclovia, há cerca de três anos. Porém, me sinto um pouco vulnerável por ser mulher neste local, pois há um espaço para pedestre na lateral que, por vezes, vejo um ou outro homem parado e imagino que possa acontecer algum tipo de abordagem, mas sempre passo ilesa.

Márcia afirma sentir alegria e liberdade por estar numa infraestrutura cicloviária sem ter de se preocupar com o trânsito de automóveis e ônibus, como nos demais trechos de seu percurso, no entanto sente medo, preocupação e angústia, porque entende que seu corpo é lido como feminino e como vulnerável à agressão sexual.

O medo que Márcia sente ao avistar um homem parado em seu caminho é o medo que Rodó-de-Zátare (2019, p. 96) descreve como “o medo potencial dos homens”.

O medo não é somente uma resposta direta à violência que se sofre, mas o resultado da produção social da vulnerabilidade das mulheres. Portanto, o medo é em si mesmo uma forma de opressão, produto da violência estrutural, que limita a mobilidade das mulheres e contribui para reforçar sua autopercepção de vulnerabilidade. (tradução nossa)⁷⁷

A ciclovia em cima do viaduto 25 de março se mostra tão problemática quanto a passagem de pedestres na ponte Eusébio Matoso, relatada anteriormente por Aline Cavalcante. Essa discussão vai ao encontro da necessidade de pensar o desenho urbano com base na perspectiva de gênero, ou seja, que considere as desigualdades de gênero e entenda que o espaço não é neutro. As estruturas urbanas que contribuem para ampliar o medo das mulheres são estruturas excludentes e opressoras.

Os demais lugares controversos estão associados à violência viária, por exemplo o trecho 9, que descreve emoções como medo, angústia, estresse preocupação, humilhação e liberdade.

Este trecho, por ser uma superdescida, com um fluxo intenso de carros e ônibus fretado, ao mesmo tempo que me causa sensação de liberdade, mas também tenso e preocupante, pois tenho medo de um carro vir muito rápido e me atropelar por trás. (Márcia, 2019)

A liberdade, nesse caso, se dá pela sensação de bem-estar que a descida fornece ao seu corpo, mas é possível identificar a predominância de emoções que produzem um mal-estar, principalmente por “compartilhar” espaço com os demais veículos.

O alívio de Márcia vem em dois momentos: quando pedala pela ciclovia da Radial, ponto 18, e na ciclovia da Avenida Paulista, ponto 19. Ela relata sentir aceitação, alegria, alívio, calma, inclusão, liberdade, orgulho, proteção,

⁷⁷ Original em espanhol: “El miedo no es solamente una respuesta directa a la violencia que se sufre, sino el resultado de la producción social de la vulnerabilidad de las mujeres. Por tanto, el miedo es en sí mismo una forma de opresión, producto de la violencia estructural, que limita la movilidad de las mujeres y contribuye a reforzar su autopercepción de vulnerabilidade”.

reconhecimento, satisfação, segurança e tranquilidade, mas no ponto 18 também relata sentir preocupação, devido ao ato obsceno que presenciou, como mostra o relato abaixo.

Me sinto muito aliviada por chegar na ciclovia da minha região, após um bom trecho sem proteção alguma. É um trecho relativamente seguro, pois o trecho que costuma ter assaltos fica após 1,5 km de onde saio da ciclovia e chego na minha rua. A ciclovia precisa de manutenção. Apesar de me sentir em paz, uma vez vi (no final da tarde, estando eu dentro de um carro), um homem se masturbando no final da ciclovia e aparentemente era um ciclista, pois havia uma bicicleta parada próxima. Assim fico sempre atenta.

Aqui, embora Márcia tenha considerado um ponto neutro, entendemos como controverso. A necessidade de ficar “sempre atenta” é uma forma de opressão. Ainda que naquele lugar a violência não tenha ocorrido com ela, a possibilidade de ser vítima exerce sobre o seu corpo um mal-estar, a preocupação que Márcia relata e que a acompanha em seu caminho.

Já o ponto 19, ciclovia da Avenida Paulista, é um ponto de alívio, no qual ela se sente protegida, satisfeita, tranquila e em paz, tanto a partir da perspectiva de segurança viária quanto de gênero. A ciclovia da Paulista reúne uma série de elementos que promovem alívio: é uma infraestrutura segura e de qualidade, está localizada numa região com muito movimento de pessoas, tanto de dia quanto de noite, além do sentimento de conquista que o movimento cicloativista tem sobre sua construção. Embora, para Jô Pereira seja um espaço controverso como apresentado por ela.

Como vimos até aqui, ainda que as cicloativistas estejam presentes nas cidades, com seus corpos ciclistas, dia e noite, isso não garante que suas experiências não estejam marcadas também por opressões, o que é demonstrado pelo fato de poucos lugares de alívios terem sido apresentados por elas. É possível identificar que há uma pressão permanente sobre o corpo ciclista, a fim de desencorajá-lo a mover-se livremente pelo espaço. Afinal não interessa ao planejamento racionalista a multiplicidade do espaço. É justamente “o espaço produzido pelos corpos vivos que criam a riqueza das diferenciações, enquanto a lógica formal da razão tende a criar espaços menos variados” (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2019, p. 72).

Ainda assim, os corpos ciclistas das mulheres cicloativistas rompem a homogeneidade automobilística das cidades com seus ritmos, gestos e práticas, criam estratégias de uso do espaço e exercem a apropriação do espaço público.

Os mapas mostram de forma visual as experiências emocionais espacializadas pela cidade e permitem a análise sobre cada lugar (rua) concreto da cidade. O potencial dos mapas está, segundo Rodo-de-Zátare (2018), justamente em poder visualizar o que provoca o mal-estar a determinadas pessoas ou grupo e, por outro lado, ao conhecer o bem-estar deve-se considerá-lo como um direito básico de cidadania e um elemento-chave do direito à cidade.

Dessa forma, o *Relief Map* se mostrou um exercício metodológico capaz de colocar a experiência corporal das mulheres cicloativistas de São Paulo em evidência. Ao conhecer essas experiências, constrói-se um conhecimento sobre a cidade, sobre os lugares que as oprimem, sendo, assim, possível propor medidas que mudem a forma como as mulheres ciclistas experimentam a cidade.

Em parte, os problemas estão relacionados com o desenho urbano, que facilita ou amplia o medo de sofrer algum tipo de violência. Mesmo sendo um medo subjetivo, restringe o uso do espaço público, como afirmam Aline Cavalcante e Jô Pereira sobre a ponte Eusébio Matoso, ou Márcia sobre a ciclovia da 25 de março ou a ciclovia da Radial, ou ainda Marina sobre a escuridão e o muro alto da rua Mato Grosso.

Segundo Fenster (2005), o medo de uso de espaços públicos, especialmente da rua, transporte público e parques urbanos, impede que as mulheres cumpram seu direito à cidade. Medo de assédio em espaços públicos atravessa as experiências da vida cotidiana das mulheres. Dessa forma, entendemos, assim como Buckingham (2010), que o “desenho e o planejamento urbano devem, portanto, ser examinados a fim de entender completamente porque as mulheres sofrem ameaças e reais incidentes de violência”.

É nesse sentido que o *Relief Map* se apresenta também como uma ferramenta potente para o processo de planejamento. Conhecer as opressões que as mulheres ciclistas sofrem no cotidiano, visualizar os lugares que essas opressões ocorrem, saber detalhes, conhecer as experiências e sugestões de mudança a partir daquelas que sofrem tais opressões são elementos fundamentais para pensar outro modelo de mobilidade e cidade.

O conhecimento que as cicloativistas demonstram ter sobre seus caminhos é construído na vivência cotidiana. Esse conhecimento é visto por Fenster (2005) como a demonstração do uso do espaço urbano como prática de pertença, ou seja, as mulheres cicloativistas paulistanas confirmam apropriar-se do espaço na medida em que constroem conhecimento sobre ele.

Esse conhecimento vai desde detalhes fundamentais para ciclistas, como saber se há resto de cimento na faixa da direita da avenida Rebouças, como relatado por Marina – à vista dos motorizados não faz diferença, mas para ciclistas que circulam por esses lugares um buraco ou um “simples” acúmulo de cimento na sarjeta pode lhe custar a vida –, ou sugestões de mudanças no desenho urbano das vias, como apresentadas por Aline Os quando fala sobre “a faixa pintada de amarelo zebrado” entre as pistas da rua Mofarrej.

O pertencimento ao espaço público das mulheres cicloativistas paulistanas também se dá pelo papel ativo na tomada de decisões sobre esse espaço, como afirma Aline Cavalcante ao relatar o processo de participação da construção da ciclovia da Avenida Paulista. Embora a participação da sociedade civil tenha vários limites, a possibilidade de construir uma cidade na qual se possa viver cria uma atmosfera de empoderamento e com ela novas estratégias de uso e ocupação da cidade.

Tais estratégias estão diretamente relacionadas com o corpo, afinal, segundo Campos, Silva e Silva (2019, p. 44), “o corpo para as mulheres é um dado que fundamenta suas experiências espaciais e se transforma em um espaço sobre o qual ela luta constantemente para ter autonomia”.

As experiências das mulheres cicloativistas de São Paulo se dão em constante conflitos e tensões, esse processo de negociação e resistência produz uma nova espacialidade, tendo em vista, segundo Massey (2015), que o espaço é produto da inter-relação. Assim, saber quais experiências marcam a espacialidade das mulheres cicloativistas – pergunta norteadora deste capítulo – passa a ser uma condição para pensar e construir uma cidade mais inclusiva para elas.

Este capítulo identifica que as experiências expressas no cotidiano pela exposição de seus corpos, suas emoções, seus saberes são formas de reivindicação do direito à cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tese teve como fio condutor da pesquisa compreender como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade. Trouxe para o debate tanto suas ações políticas no âmbito das instituições cicloativistas quanto suas práticas de uso e ocupação do espaço público.

Tais ações e práticas são expressões do próprio movimento corporal, afinal “a corporeidade é energia material que perpassa ações, que produz sentidos de representações e também as vivências” (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2019). São as estratégias de apropriação do espaço dadas pelo corpo em movimento que constituem as experiências de nossas interlocutoras. Ao longo do trabalho pudemos reconhecer múltiplas práticas de resistência das mulheres cicloativistas, construídas na relação com o próprio movimento cicloativista. Nossa principal descoberta, porém, está na corporalidade do movimento, ou seja, o espaço do corpo que rompe fronteiras e dá visibilidade a essas mulheres.

Dessa forma, as considerações apresentadas aqui têm a intenção de retomar alguns conceitos e debates realizados, recuperar as principais evidências manifestadas pelas cicloativistas, bem como apontar alguns encaminhamentos e novos desafios. Buscamos, assim, responder ao objetivo central da pesquisa: compreender, a partir da perspectiva de gênero, como as experiências de mulheres cicloativistas, ao instituírem suas práticas de mobilidade, se estabelecem como elementos de reivindicação do direito à cidade. Além disso, marcar que a tese tem caráter teórico-propositivo, na medida que propôs pensar nas possibilidades para a mobilidade urbana a luz do debate de gênero e ao mesmo tempo propôs alternativas através das experiências vividas por mulheres cicloativistas,

Nossa primeira consideração a fazer é sobre a importância das vozes que construíram esta tese. Ao compreender que a ciência não é neutra e que, portanto, não há verdades absolutas, as experiências das mulheres cicloativistas ocuparam aqui um lugar de destaque na construção do conhecimento. No entanto, isso só foi possível porque assumimos uma postura política frente ao discurso científico hegemônico masculino, heterossexual e branco, o que permitiu romper os silêncios e ausências de grupos sociais, como as mulheres, mostrando que “grupos subordinados

são ativos e exercem um contrapoder à ordem estabelecida” (SILVA, 2009, p. 26). Assim, podemos dar visibilidade à narrativa e à interpretação própria da realidade daquelas que, na cotidianidade, estabelecem uma relação com a cidade por meio da mobilidade ciclística.

Assim como a ciência não é neutra, o espaço também não. As experiências das mulheres cicloativistas, juntamente com um campo teórico já consolidado, confirmam que o acesso à cidade para as mulheres se dá de forma diferente do que para os homens. Tal desigualdade está relacionada à dicotomia entre espaço público e privado, que por sua vez estão tradicionalmente associados às figuras masculinas e femininas, respectivamente.

Essa dicotomia, fruto de uma ordem patriarcal, incide diretamente sobre o desenho urbano, haja vista os inúmeros relatos sobre estruturas opressoras, como pontes, viadutos, vias rápidas e túneis. Essas estruturas não apenas restringem o acesso das mulheres à cidade como privilegiam o domínio masculino, pois são espaços planejados para o uso do transporte individual motorizado, cujos principais usuários são homens. Tal desenho não corresponde às demandas e necessidades de deslocamentos da maioria das mulheres; além disso, promovem insegurança, seja pela baixa circulação de pessoas, seja por estarem geralmente localizados em vazios urbanos com campos de visão reduzidos.

Ao analisar as relações de gênero instituídas na mobilidade urbana como variável de reivindicações do direito à cidade – um dos nossos objetivos específicos – constatamos que conceber o gênero como uma construção social implica opor-se à naturalização dos papéis atribuídos à dicotomia homem/mulher, ou seja, em confrontar a ordem masculina que determina os espaços em que os corpos femininos devem circular ou permanecer.

À vista disso, foi possível reconhecer que a tradicional estrutura de poder criadora das desigualdades de gênero não apenas exerce influência sobre o desenho urbano como também estabelece uma política de localização dos corpos femininos, impondo às mulheres limites simbólicos, que servem para condicionar a própria existência delas nas cidades. No entanto, a tese evidenciou que as mulheres cicloativistas, ao transgredir tais limites por meio de seus corpos em movimento, refutam a dicotomia público/privado e constroem um novo imaginário social sobre a cidade.

Assim, ao compreender as práticas do cicloativismo feminino como ação política na produção do espaço urbano – nosso segundo objetivo específico – identificamos que as mulheres cicloativistas subvertem a ordem hegemônica instituída e estabelecem, por meio de múltiplas estratégias de uso e ocupação do espaço urbano, novas práticas de vivenciar a cidade. Ao usar a bicicleta em seus deslocamentos, as interlocutoras desta pesquisa encontram uma brecha para construir uma nova forma de se relacionar com a cidade e, assim, passam a se apropriar de lugares e reinterpretar estruturas espaciais.

A pesquisa permitiu constatar que, ao se apropriarem do espaço público, as cicloativistas aqui entrevistadas exercem um poder sobre ele e ao mesmo tempo produzem, no processo de conflito e negociação, novos significados e sentidos tanto individuais quanto coletivos. Esse processo de construção do espaço, elaborado pelas cicloativistas, tem um importante componente: a “ausência” do medo.

O medo é uma emoção que acompanha as mulheres, principalmente o medo da violência sexual, e quando ele está associado ao acesso à cidade produz restrições às práticas de mobilidade. Entretanto, com as interlocutoras desta tese trouxemos uma importante revelação de que o uso da bicicleta provoca menos temor de vivenciar a cidade do que a pé ou de transporte público coletivo.

A distinta percepção do medo que as cicloativistas têm ao usar a bicicleta lhes permite alcançar lugares que não seriam percorridos por elas de outro modo, como acessar a cidade no período noturno. No entanto, é preciso reconhecer que esse grupo de mulheres está dentro de um perfil socioeconômico bastante específico. Além disso, o próprio engajamento político no movimento cicloativista constrói uma condição de reflexão e crítica favorável a uma maior confiança no processo de uso e ocupação do espaço público.

Mesmo assim, ao transgredir os limites impostos, há uma inquietação entre elas, pois, embora assumam se sentir mais seguras em bicicleta, elas se mantêm constantemente atentas e fazem uso de estratégias próprias para isso, como pedalar pelo meio da pista, em alta velocidade, por avenidas mais movimentadas, entre outras, a fim de escapar dos possíveis perigos. Por outro lado, identificamos que, ainda que elas assumam que o uso da bicicleta lhes encoraja no processo de apropriação do espaço, outro medo se faz presente sobre seus corpos: o medo da violência viária.

O medo, porém, não é a única emoção vivenciada pelas cicloativistas – outros sentimentos, sensações e desejos se fazem presentes entre suas experiências corporais, como prazer, orgulho, alegria, liberdade. As reações corporais variam de acordo com os lugares, portanto conhecer o itinerário dos corpos, as rotas que percorrem, mostra-se fundamental para entender a experiência vivida nas cidades.

Essa consideração nos leva a auferir nosso terceiro objetivo específico – identificar as experiências das mulheres cicloativistas no uso do espaço público por meio da bicicleta. Para analisar essas experiências, utilizamos os Relief Maps de Maria Rodó-de-Zátare, que se mostraram uma potente ferramenta metodológica e, como descrito no quinto capítulo, foram construídos apenas com o grupo 2, ou seja, com cicloativistas da cidade de São Paulo. Identificamos que, embora as mulheres cicloativistas sintam-se mais seguras em bicicleta, as ruas da cidade de São Paulo são, para elas, compostas por lugares considerados muito mais de opressão do que de alívio. Isso demonstra que, mesmo para as cicloativistas que possuem técnicas e habilidades corporais que lhes aumentam a segurança no que tange ao acesso à cidade, o gênero é uma estrutura de poder que determina o uso e a ocupação do espaço.

Considerar o nível de bem-estar dessas mulheres ao acessar a cidade em bicicleta foi uma maneira que encontramos para identificar suas experiências. O medo se mostrou, mais uma vez, uma emoção presente entre elas, mas dessa vez construído juntamente com o medo do trânsito. A tentativa de controle de seus corpos e as ameaças, nesse caso, vêm por meio de olhares, buzinas, “finas”.

Por outro lado, também foram identificados lugares de alívio, que se mostraram prazerosos, tranquilos, seguros, fornecendo a elas um sentido de reconhecimento e pertencimento. Foi possível identificar também que nas ruas consideradas lugares de alívio, há predominância da sensação de liberdade e autonomia, sentidos que promovem a apropriação do espaço. Aqui é importante ressaltar que nem sempre os lugares de alívio correspondem às vias com infraestrutura cicloviária, embora estas sejam consideradas importantes para elas.

Ainda sobre os Relief Maps, é importante ressaltar que sua aplicação na tese corrobora a possibilidade de seu uso para fins de planejamento urbano, porque revela as demandas referentes à infraestrutura viária e demais equipamentos urbanos e coloca em manifesto as experiências – emoções, percepções, desejos, necessidades

– daquelas que fazem uso cotidiano desse espaço. Esses dados, qualitativos e quantitativos, são fundamentais para que as instituições e órgãos de planejamento urbano possam incorporar tal conhecimento em suas práticas de planejamento. Essa prática dialoga com o princípio de um urbanismo feminista, ou seja, as cidades que pretendem considerar a diversidade dos grupos sociais precisam avançar nessa perspectiva. Entretanto, destacamos que essa ferramenta não basta, outros procedimentos são necessários para construir uma cidade equitativa, como aprimorar a participação dos diversos grupos sociais no processo de planejamento.

A bicicleta se apresenta como um veículo potencialmente transformador e construtor de uma cidade com perspectiva feminista. A narrativa das mulheres cicloativistas evidenciou que o uso da bicicleta contribui para a construção de um novo paradigma de mobilidade urbana, pois rompe tanto com a perspectiva motorizada da mobilidade quanto com a visão hegemônica patriarcal do uso do espaço público.

Assim, a tese fortalece o debate entre mobilidade cotidiana e gênero, que é uma das primeiras linhas de pesquisa empíricas da geografia de gênero, além de trazer evidências inovadoras para o debate. A tese demonstra que a presença dos corpos ciclistas femininos nas vias públicas ultrapassa os limites impostos às mulheres no que se refere ao acesso à cidade. Ao mesmo tempo também desloca o eixo de poder espacial e ratifica a mobilidade ciclística como contraposição ao modelo hegemônico e, dessa forma, demonstra o potencial da mobilidade ciclística para a transformação das relações de gênero estabelecidas no espaço urbano.

Com as constatações recolhidas na pesquisa, podemos corroborar nossa hipótese, até então provisória, de que a estrutura social patriarcal exerce poder sobre o espaço e estabelece desigualdades que contribuem para segregar, limitar e até mesmo excluir determinados grupos sociais, tais como as mulheres, do acesso à cidade. Ao mesmo tempo, sendo as cidades um espaço de disputa e conflito, ao fazerem uso da bicicleta, as mulheres cicloativistas transgridem a ordem legitimada, criam novas formas de acesso à cidade, estabelecem novos significados à espacialidade cotidiana e, assim, se apropriam do espaço.

O desafio parece ser construir cidades mais plurais e diversas, que não apenas incluam, mas também possibilitem a transformação, por meio de novos ritmos de formar e habitar a cidade. As práticas de mobilidade manifestadas pelas cicloativistas se mostram como pistas para essa transformação, dar continuidade a pesquisas que

aprofundem esse diálogo, assim como ampliar o uso da bicicleta entre as mulheres, tendo em vista que elas são minoria entre aqueles que fazem uso desse veículo, parece ser um caminho.

Outra importante consideração a fazer a respeito da presente tese refere-se ao papel considerável que essa escolha político-científica exerceu para a construção de uma pesquisadora feminista. Ao assumir essa postura, também contribuimos para a consolidação da produção do conhecimento no campo da geografia feminista, além de ampliar o debate no curso de Geografia da USFC, ainda bastante incipiente.

Por fim, termino, considerando que o espaço urbano vivido pelas mulheres cicloativistas, que colaboraram com a pesquisa, é inter-relacional, pois ao mesmo tempo que seus corpos são oprimidos pela estrutura patriarcal, tanto do ponto de vista material como simbólico, elas reagem, usando a potencialidade de seus corpos em movimento de luta e reivindicação do direito à cidade. Assim, esse espaço é componente da luta e da opressão de forma paradoxal.

REFERÊNCIAS

AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS. **Guide for the development of bicycle facilities**. AASHTO, Washington D.C., 1999. 86 p.

ABOIN, Sofia. Do público e do privado: uma perspectiva de gênero sobre uma dicotomia moderna. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 10, n. 1, jan.-abr. 2012.

ACTIONAID. **Liberdade de locomoção**: As experiências das mulheres com os transportes públicos urbanos em Bangladesh, Brasil e Nigéria, e como os montantes recuperados de perdas fiscais poderiam melhorá-los. 2016. Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1493419684liberdade locomocao_completo_0.pdf. Acesso em: 01 abr. 2020.

AGUILAR, Paula Lúcia. La feminización de la pobreza: conceptualizaciones actuales y potencialidades analíticas. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 14, n. 1, p. 126-133, jan.-jun. 2011.

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. O “vagão rosa” e as mobilidades nada neutras. Políticas de transporte exclusivo nos deslocamentos urbanos. **Revista e-metropolis**, n. 35, ano 9, 2018.

ALVAREZ, Sônia. Para além da sociedade civil: reflexões sobre o campo feminista. **Cadernos Pagu**, n. 43, jan.-jun. 2014.

ANDRADE, Silvânia Suely Caribé de Araújo; JORGE, Maria Helena Prado de Mello. Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. **Revista Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 26, n. 1, 2017.

ANDERSON, Ben. Becoming and being hopeful: towards a theory of affect. **Society and Space**, v. 24, 2006.

ANDERSON, Kay; SMITH, Susan. **Editorial: Emotional Geographies**. **Transactions of the Institute of British Geographers**, v. 26, n. 1, p. 7-10, 2001. Disponível em: http://www.uws.edu.au/__data/assets/pdf_file/0008/150947/Anderson_and_Smith_EmotionalGeographies_ICSPre-Print_Final.pdf. Acesso em: 01 abr. 2020.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana Relatório Comparativo 2003-2014**. 2016. Disponível em: http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--comparativo-2003_2014.pdf. Acesso em: 02 abr. 2020.

AVELAR, Lúcia. Mulher e política em perspectiva. **Mulheres brasileiras e gênero nos espaços público e privado**: uma década de mudanças e opinião pública.

Gustavo Venturi e Tatau Godinho (Org.). São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2013.

BARBIERI, Catarina Helena Cortada; RAMOS, Luciana de Oliveira. **Democracia e representação nas eleições de 2018: campanhas eleitorais, financiamento e diversidade de gênero**. Relatório Final (2018-2019). São Paulo: FGV Direito SP, 2019.

BARBOSA, Ana Luiza Neves de Holanda. Tendências na alocação do tempo no Brasil: trabalho e lazer. **Revista Brasileira de Estudos da População**, v. 35, n.1, 2019.

BARCELLOS, Fernando Henrique Guimarães. Cicloativismo e a luta pelo direito a cidade no Brasil. XXXI CONGRESO ALAS. **Anais...** Uruguai, 2017.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 2004.

BALBONTÍN, Patricio Rozas; ARREDONDO, Liliana Salazar. **Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente**. Nações Unidas, CEPAL, Santiago, 2015.

BARROSO JUNIOR Gilvan Teles; BERTHO, Ana Carolina Soares; VEIGA, Alinne de Carvalho. A letalidade dos acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2016. **Revista Brasileira de Estudos da População**, São Paulo, v. 36, 2019.

BARTRA, Eli. Acerca de la investigación y la metodología feminista. GRAF, Norma Blazquez; PALACIOS, Fátima Flores; EVERARDO, Maribel Ríos (Coord.). **Investigación feminista Epistemología, metodología y representaciones sociales**. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2014.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

BELELI, Iara. Corpo e identidade na propaganda **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 15, n. 1, p. 193-215, jan.-abr. 2007.

BERG, Lawrence; LONGHURST, Robyn. Placing Masculinities and Geography. **Revista Gender, Place and Culture**, v. 10, n. 4, p. 351-360, dezembro, 2003.

BERTH, Joice. **Empoderamento**. São Paulo: Sueli Carneiro, Pólen, 2019.

BERTHO, Ana Carolina Soares *et al.* Mortes por acidentes de trânsito nas capitais do Nordeste e do Sudeste: diferenças regionais. VII CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE POBLACIÓN E XX ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS. **Anais...** Foz do Iguaçu/PR, 2016. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/2596>. Acesso em: maio 2019.

BIROLI, Flávia. O público e o privado. *In*: MIGUEL, Luis Felipe; BIROLI, Flávia. **Feminismo e política: uma introdução**. São Paulo, Boitempo, 2014.

BONDI, Liz; ROSE, Damaris. Constructing Gender, Constructing the Urban: A Review of Anglo-American Feminist Urban Geography. **Gender, Place and Culture**, Vol. 10, No. 3, p. 229–245, September, 2003.

BORJA, Jordi. Prólogo. *In*: RAMON, Maria Dolors Garcia; GUITART, Anna Ortiz; FERRET, Maria Prats (Ed). **Espacios públicos, género y diversidad**: Geografías para unas ciudades inclusivas. Barcelona: Icaria Editorial, 2014.

BUCKINGHAM, Shelley. Análise do direito à cidade sob a perspectiva do gênero. *In*: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte. **Cidades para todos**: Propostas e experiências pelo direito à cidade. Santiago, Chile: Habitat International Coalition (HIC)r, 2010.

BUTLER, Judith. **Corpos em aliança e a política das ruas**: notas para uma teoria performática de assembleia. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2018.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero**: Feminismo e subversão da identidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

BRUM, Jean Lucas da Silva. Por uma interpretação humanista da relação entre lugar e mobilidade. **GEOUSP** (Online), São Paulo, v. 21, n. 1, p. 102-119, jan.-abr. 2017.

CAMPOS, Mayã Pólo; SILVA, Joseli Maria; SILVA, Edson Armando. Emoção corporificada e potência para constituição de espaços de luta para superar a violência sexual sofrida por mulheres. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 41, v. 3, p. 37-50, jul.-dez. 2019. (Dossiê “Geografias interseccionais: gênero, raça, corpos e sexualidades”)

CAPRON, Guénola; PÉREZ LÓPEZ, Ruth. Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópole latinoamericana. **Quid**, v.16, n. 10, p. 102-128, 2019.

CARNEIRO, Rosamaria Giatti. **Cenas de parto e políticas do corpo: uma etnografia de práticas femininas de parto humanizado**. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, SP, 2011.

CARNEIRO, Sueli. Mulheres em movimento. **Revista Estudos Avançados**, v. 49, n. 17, 2003.

CARVALHO, Carlos Henrique R.; PEREIRA, Rafael Henrique M. **Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil**: uma análise da pof 2003 e 2009. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2012.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017.

CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista; UNCKES, Ivan Jairo. O Empoderamento das Mulheres nos Territórios da Cidadania e as Eleições de 2008 e 2012. **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, v. 8, n. 2, p. 183-206, 2017

CNI – Confederação Nacional da Indústria. **Retratos da Sociedade brasileira. Mobilidade Urbana**, ano 5, n. 27, 2015.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para bicicleta, cidades de futuro**. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.

CONNELL, Robert; MESSERSCHMIDT, James. **Revista de Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 21, n. 1, 2013.

CORDAZZO, Sheila Tatiana Duarte; VIEIRA, Mauro Luís; ALMEIDA, Ana Maria Tomás de. O lugar dos brinquedos: semelhanças e singularidades das escolhas de crianças brasileiras e portuguesas. **Revista Análise Psicológica** [online]. v. 29, n. 2, p.275-288, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

COSACOV, Natalia; DI VIRGILIO, Mercedes. Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas. **Quid 16**: Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), Buenos Aires, n.10, 2019.

COSTA, Luzimar Pereira da; MORAIS, Ione Rodrigues Diniz. Espaço, iniquidade e transporte público: avaliação da acessibilidade urbana na cidade de Natal/RN por meio de indicadores de sustentabilidade. **Revista Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v. 26, n. 2, p. 237-251, 2014.

COUTO, David Pinheiro Lima. **Da galera da bike ao cicloativismo: bicicleta e política na cidade de Curitiba/PR**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política. Florianópolis, 2015.

CRESSWELL, Tim; UTENG, Tanu Priya. **Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding**. In: CRESSWELL, Tim; UTENG, Tanu Priya (Org.). *Gendered Mobilities*. Ashgate Publishing Limited, England, 2008.

DAMMERT, Lucía. Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina. In: FALÚ, Ana; SEGOVIA, Olga (Ed.). **Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres**. Santiago: Ediciones Sur, 2007.

DE BARBIERI, Teresita. Los ámbitos de acción de las mujeres. **Revista Mexicana de Sociología**, v. 53, n. 1, 1993.

DÍAZ MUÑOZ, María Ángela. Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de um caso. **Documents D'Anàlisi Geogràfica**, v.14, 1989.

DÍAZ MUÑOZ, María Ángeles; JIMÉNEZ GIGANTE, Francisco José. Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? **Terr@ Plural**, Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 91-101, jan.-jul., 2007.

DÍAZ VÁZQUEZ, Marias Soledad de al Paz. La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, 2016.

DÍE, Maria Patiño. **Los Espacios del Miedo Espacios Físicos y Simbólicos Estudio de caso**: Lavapiés (Madrid). Institut Interuniversitari d'Estudis de Dones i Gènere (iiEDG), Barcelona, 2013.

DÍZ, Carlos. **Políticas y tácticas del cuerpo**: retablos de la ciudad activista. Tese (Doutorado em Antropologia) – Departamento de Humanidades, Universidade de A Coruña, 2015.

DÍZ, Carlos. Maneras de vivir: emoción, política e identidades en movimiento. **Revista Andaluza de Ciencias Sociales**, Sevilla, 18, p. 93-117, 2019.

DMUCHOWSKY, Jimena; VELAZQUEZ, Maximiliano. Género y Transporte: Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas. **Quid 16**: Revista del área de estudios urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), Buenos Aires, n. 10, 2019.

ELVIR, Maria Amanda Martinez. Movilidad Urbana, Segregacion y Genero: Pequeños Retratos de la Movilidad de Mujeres de Norte (Mexico), Centro (Nicaragua) y Sur America (Brasil). **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa/PR, v. 8, n. 1, p. 3 - 17, 2017.

ESCALANTE, Sara Ortiz. El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. **Kultur**: revista interdisciplinària sobre la cultura de la ciutat, Castellón, v. 4, n. 7, 2017.

EYER, Amanda; FERREIRA, Antonio. Levando crianças em uma bicicleta: mães e sem filhos as geografias de espaço-tempo das mulheres em Amsterdã comparado. **Environment and Planning**, A 2015, v. 47, 2014.

FALÚ, Ana. **Mujeres en la ciudad de violencias y derechos**. Red Mujer y Hábitat de América Latina Ediciones SUR, Chile, 2009.

FAO – Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura; OPS – Organización Panamericana de la Salud. **Panorama de la seguridad alimentaria y nutricional**: sistemas alimentarios sostenibles para poner fin al hambre y la malnutrición. Santiago, 2017.

FENSTER, O direito à cidade e a vida cotidiana baseada no gênero. *In*: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte. **Cidades para todos**: Propostas e experiências pelo direito à cidade. Habitat International Coalition (HIC)r, Santiago, Chile, 2010.

FERNANDES, Camila Mariano; BOING, Alexandra Crispim. Mortalidade de pedestres em acidentes de trânsito no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2015. **Revista Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, 2019.

FERNÁNDEZ, Elizabeth Lorenzi; BOTELLA, Diego Ortega. El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica. **Revista de Antropología Experimental**, Universidad de Jaén, España, n. 16, 2016

FERRÉ, Mireia Baylina; GUITART, Anna Ortiz; FERRET, María Prats. Geografia de la infancia: espacios de juego en ciudades medias de Cataluña. **Geographicalia**, Niterói, n. 50, p. 5-26. 2006.

FERRÉ, Mireia Baylina; GUITART, Anna Ortiz; FERRET, María Prats. Cotidianidades urbanas de la infancia y la adolescencia en el espacio público. *In*: RAMON, Maria Dolors Garcia; GUITART, Anna Ortiz; FERRET, Maria Prats (Ed). **Espacios públicos, género y diversidad**: Geografías para unas ciudades inclusivas. Barcelona: Icaria Editorial, 2014.

FERREIRA, Carolina Branco de Castro. Feminismos web: linhas de ação e maneiras de atuação no debate feminista contemporâneo. **Cadernos Pagu**, Campinas, n. 44, jan.-jun. 2015.

FERREIRA, Rodrigo Wiltgen *et al.* Desigualdades sociodemográficas na prática de atividade física de lazer e deslocamento ativo para a escola em adolescentes: Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE 2009, 2012 e 2015). **Caderno de Saúde Pública**, v.34, n. 4, 2018.

FIGLIUZI, Adriza. **Homens sobre rodas: representações de masculinidades nas páginas da revista Quatro Rodas**. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008.

FIGUEIREDO. Ana Luísa Silva. **Mulheres no graffiti**: perspectivas da prática em contexto metropolitano. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2019.

FREIRE, Rebeca Sobral. **Hip-hop feminista?** Convenções de gênero e feminismos no movimento Hip-hop soteropolitano. Salvador: EDUFBA/NEIM, 2018.

FREITAS, Clarice Umbelino *et al.* Poluição do ar em cidades brasileiras: selecionando indicadores de impacto na saúde para fins de vigilância. **Revista Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, 2013.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. Ativismos urbanos em São Paulo. **Caderno CRH**, Salvador v. 31, n. 82, 2018.

GESOP – Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública. Barómetro de la bicicleta en Espanha, 2015.

GOHN, Maria da Glória. A sociedade brasileira em movimento: vozes das ruas e seus ecos políticos e sociais. **Caderno CRH**, Salvador, v. 27, n. 71, 2014.

GOHN, Maria da Glória. Jovens na política na atualidade – uma nova cultura de participação. **Caderno CRH**, Salvador, v. 31, n. 82, p.117-133, 2018.

GOMES, Paulo Cesar Costa. Espaço Público, Espaços Públicos. **Revista Geographicalia**, Niterói, v. 20, n. 44, 2018.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. *In*: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora Brasil, 2005.

GOUVEIA, Nelson *et al.* Poluição do ar e efeitos na saúde nas populações de duas grandes metrópoles brasileiras. **Revista Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v.12, n. 1, 2003.

GROSSI, Mírian Pillar; MIGUEL, Sônia Malheiros. Transformando a diferença: as mulheres na política. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, 2001.

GROSZ, Elizabeth. **Space, Time and Perversion**: Essays on the Politics of Bodies. Londres: Routledge, 1995.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos** - Amsterdam e o Nascimento da Contracultura. Tradução de Leila de Souza Mendes. São Paulo: Conrad Editora Brasil, 2001.

GUIMARÃES, Iara Vieira. LOPES, Jader Janer Moreira. As experiências espaciais das crianças no espaço urbano. **Educar em Revista**, Curitiba, Brasil, v. 35, n. 73, p. 307-325, jan.-fev. 2019.

GUTIÉRREZ, Andrea Inés; REYES, Malena Lucía. Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, 2017.

GUTIÉRREZ, Andrea. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Revista Bitacora Urbano-Territorial**, Bogotá, v. 2, n. 21, 2012.

HANSON, Susan. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture**, v. 17, n. 1, p. 5-23, 2010.

HARDING, Sandra. Existe un método feminista? *In*: BARTA, Eli. **Debates en torno a una metodología feminista**. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2002.

HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres**: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HARKOT, Marina; LEMOS Leticia Lindenberg; SANTORO, Paula Freire. Mobilidade e gênero em São Paulo, Brasil: como a desigualdade de gênero se expressa no espaço urbano através do uso da bicicleta? *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO 11 & 13th WOMEN'S WORLDS CONGRESS. **Anais...** Florianópolis, 2017.

HARKOT, Marina. **Mulheres e bicicletas em São Paulo**: reflexões sobre gênero, mobilidade ativa e desigualdades no uso do espaço urbano. *In*: XVIII ENANPUR, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienganpur/anais>. Acesso em: 02 abr. 2020.

HARTOG, Jeroen Johan de *et al.* Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v. 16, 2011.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia *et al.* (Org.) **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Martins Fontes, São Paulo, 2014.

HELENE, Diana. Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 951-974, set.-dez. 2019.

HISSA, Cássio Eduardo Viana; NOGUEIRA, Maria Luísa Magalhães. Cidade-Corpo. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.54-77, jan.-jun. 2013.

HUERTA, Elena; GÁLVEZ, Cristina. Mujeres en Bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. **Revista de Antropología Experimental**, España, n. 16, 2016.

HUTTA, Jan Simon. Territorios 'afectivos': cartografía de aconchego como cartografía del poder. **Revista Geografia em Atos**, Unesp, Presidente Prudente, n. 12, v. 5, p. 8-36, jul. 2019.

IBARRA GARCÍA, María Verónica. Violencia política: una exploración desde la geografía feminista. In: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Org.). **Diálogos ibero-latino-americanos sobre geografías feministas e das sexualidades**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC), 2017**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/protECAo-social/10586-pesquisa-de-informacoes-basicas-municipais.html?edicao=21632&t=sobre>. Acesso em: 02 abr. 2020.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de Indicadores de Percepção Social**. Mobilidade Urbana, janeiro, 2011.

JIRÓN, Paola; SINGH, Dhan Zunino; Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. **Revista Transporte y Territorio**, n.16, 2017.

JIRÓN, Paola; Imilán, Walter. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. **Quid 16: Revista del área de estudios urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA)**, Buenos Aires, n. 10, 2019.

JORDI SÁNCHEZ, Mario. Estudio de percepciones sobre la salud em usuarios de la bicicleta como medio de transporte. **Revista Salud Coletiva**, v. 13, n. 2, 2017.

JORDI SÁNCHEZ, Mario. Pobres, Deportistas y Ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. **Revista de Antropología Experimental**, Universidad de Jaén, España, n. 16, 2016.

LACERDA, Adriana Bender Moreira de *et al.* Ambiente Urbano e Percepção da Poluição Sonora. **Revista Ambiente & Sociedade**, v. 8, n. 2, 2005.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Ciência e Meio Ambiente**, UFSM, v. 1, n.37, 2008.

LAN, Diana. Las mujeres pobres y el circuito espacial de la violencia doméstica em Argentina. *In*: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Org.). **Espaço, gênero e feminilidades ibero-americanas**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2011.

LAN, Diana. Los estudios de género en la geografía argentina. *In*: IBARRA GARCÍA, María Verónica; ESCAMILLA HERRERA, Irma (Org.). **Geografía feministas de diversas latitudes: Orígenes, desarrollo y temática contemporâneas**. México: UNAM, Instituto de Geografía, 2016.

LAN, Diana. Violencia de género, circuitos espaciales e micromachismos. *In*: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Org.). **Diálogos ibero-latino-americanos sobre geografias feministas e das sexualidades**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2017.

LARA, Yefer Asprilla. La movilidad urbana sostenible: un paradigma en construcción en el contexto del cambio climático. **Revista Ambiens**, Medellín, v. 2, n. 3, 2016.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henry. **La producción del espacio**. Madri: Capitán Swing, 2013

LEMOS, Letícia Lindenberg *et al.* Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, v. 16, 2017.

LEMOS, Letícia Lindenberg; CARNEIRO, Gabriela Monteiro. O uso das infraestruturas cicloviárias em São Paulo: espaço democrático e em disputa! *In*: CONGRESSO XVIII ENANPUR. **Anais...** 2019, Natal. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais>. Acesso em: nov. 2019.

LEON, Magdalena. El empoderamiento de las mujeres: encuentro del primer y tercer mundos em los estudios de gênero. **Revista de Estudios de Género: La Ventana**, v. 2, n. 13, 2001.

LÉVY, JACQUES. Os novos espaços da mobilidade. **Les Territoires de la Mobilité. Tradução de Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud**. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

LOPEZ, Maria Añover. Los espacios “del miedo”, ciudad y género experiencias y percepciones en zaragoza. **Revista Geographicalia**, Niterói, n. 61, p. 25-45, 2012.

LÓPEZ, Ruth Pérez; CAPRON, Guénola. Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de gênero: análisis del uso del automóvil en una metrópole latino-americana. **Quid 16**: Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), Buenos Aires, n.10, 2019.

LÜCHMANN, Lúgia Helena Han; ALMEIDA, Carla; TABORDA Luana do Rocio. Associativismo no Brasil contemporâneo: dimensões institucionais e individuais. **Revista Política & Sociedade**, v. 17, n. 40, Florianópolis, 2018.

LUDD, Ned. **Nós somos o trânsito!** Ou Everyday is a Holiday. *In*: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora Brasil, 2004.

MCDOWELL, Linda. **Gênero, identidade y lugar**. Um estúdio de las geografias feministas. Madri: Ediciones Cátedra, 2000.

MACHADO, Talita; RATTTS, Alecsandro José Prudêncio. A cidade das mulheres feministas. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 41, v. 3, p. 78-99, jul-dez, 2019.

MANCILLA, Oscar Ramos. **Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía**. Revista Transporte y Territorio, n. 19, 2018.

MANTOVANI, Kátia Cristina Cota. **Poluentes do ar e internações devido a doenças cardiovasculares em são José do rio Preto, Brasil**. Revista Ciência & Saúde Coletiva, v. 20 (2), 2016.

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a cidade**. Revista Ciência e Ambiente, A cultura do automóvel, n. 37, 2008.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil. *In* ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, p. 121-192, 2000

MARTINEZ, Fabiana. **Feminismos em movimento no ciberespaço**. Cadernos Pagu, n. 56, 2019.

MASSEY, Doreen; BERNAL, Glória Elena. **Espacio, lugar y género**. Debate Feminista, v. 17. <https://doi.org/https://doi.org/10.22201/cieg.2594066xe.1998>

MASSEY, Doreen. **Pelo Espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

MASSEY, Doreen. **Um sentido global do lugar**. Barcelona: Icaria editorial, 2012.

MASSOLO, Alejandra. Análisis y propuestas para la acción de los gobiernos locales en la seguridad de las mujeres en las ciudades. *In*: FALÚ, Ana; SEGOVIA, Olga (Ed.). **Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres**. Santiago: Ediciones Sur, 2007.

MEES, Lúcia Alves; POLI, Maria Cristina. **"Mulher objeto": feminismo e psicanálise**. Psicologia clínica, Rio de Janeiro, v. 31, n. 3, set.-dez. 2019.

MELO, Victor Andrade. **O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908)**. Revista Brasileira de Ciências do Esporte, v. 30, n. 1, p. 187-203, Campinas, 2008.

MELO, Victor Andrade; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 296, jan.-abr. 2009.

MIGUEL, Luis Felipe; BIROLI, Flávia. **Feminismo e política: uma introdução**. São Paulo: Boitempo, 2014.

MIRAGLIA, Simone Georges El Khouri; GOVEIA, Nelson. Custos da poluição atmosférica nas regiões metropolitanas brasileiras. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v.19, 2014.

MIRALLES, Carme. La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana. **Revista Ecología Política**, v.15, 1998.

MIRALLES GUASCH, Carme; MARTÍNEZ MELO, Montserrat. Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. **Revista Latino-americana de Geografía e Género**, Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p. 49-60, ago.-dez. 2012.

MIRANDA, Gregório Ribeiro de; NASCIMENTO, Adriano Roberto Afonso do. Masculinidades em Trânsito: Processos Identitários de Motoboys em Belo Horizonte – MG. **Trends in Psychology**, Ribeirão Preto, v. 26, n. 2, jun. 2018.

MOBILIZE – Mobilidade Urbana Sustentável. Carro em SP: 60% das viagens estão entre 2 km e 5 km, 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/10789/carro-em-sp-60-das-viagens-estao-entre-2-km-e-5-km.html>. Acesso em: nov. 2018.

MUXI, Zaida Martínez et al. Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? **Feminismo/s**, n. 17, p. 105-129, jun. 2011.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A cidade sob quatro rodas**. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social. Tese (Doutorado) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

OLIVEIRA, Natália. As mulheres e os movimentos dos sem-teto no Brasil: análise das relações sociais de classes e sexos. **Revista Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, jul.-dez. 2012.

OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 16, n. 2, maio-ago. 2008.

OSMANO, Yeliz; POBLANO, Erika. **Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres en México**. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2017.

ORNAT, Marcio Jose. **Território descontínuo e multiterritorialidade na prostituição travesti através do sul do Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

ORTIZ ESCALANTE, Sara. El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. **Revista Àgora**, v. 4, n. 7, p. 55-78, 2017.

ORTIZ ESCALANTE, Sara. La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. **Revista de investigación y análisis social**, 2018.

ORTIZ, Anna Guitart. Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. **Revista Territorio**, n. 16, v. 17, p. 11-28, Bogotá, 2007.

ORTIZ, Anna Guitart. Cuerpo, emociones y lugar: aproximaciones teóricas y metodológicas desde la geografía. **Revista Geographicalia**, Niterói, n. 62, 2012.

PANKE, Luciana. A (in) visibilidade feminina nos processos de decisão da vida pública. In: BERTOTTI, Barbara Mendonça et al. (Org). **Gênero e Resistência, volume 1: Memórias do II encontro de pesquisa por/de/sobre mulheres**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019.

PATEMAN, Carole. Crítica feminista a dicotomía público/privado. In: CASTELLS, Carme (Org.). **Perspectivas feministas en teoría política**. Barcelona: Paidós, 1996.

PEDRO, Joana Maria. Traduzindo o debate: o uso da categoria gênero na pesquisa histórica. **Revista História**, São Paulo, v. 24, n.1, p.77-98, 2005.

PELEGRINO, Ana Izabel de Carvalho. A cidade e a mulher: desafios cotidianos e direitos sociais. BARSTED, Leila Linhares; PITANGUY, Jacqueline (Org.). **O Progresso das Mulheres no Brasil 2003–2010**. Rio de Janeiro: CEPIA; Brasília: ONU Mulheres, 2011.

PEREIRA, Heloisa Prates; PRATES, Vinícius. O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. **Galaxia** (online), São Paulo, n. 34, p. 112-124, jan.-abr. 2017.

PÉREZ-SANZ, Paula. Reformulando la noción de “Derecho a la Ciudad” desde una perspectiva feminista. **Revista Crítica de Ciencias Sociales**, v. 2, n. 5, p. 92-105, 2013.

PÉREZ, Mario Guadalupe González; LARA, Yefer Asprilla; GONZÁLES, Mauricio Camarena. La construcción del paradigma de la movilidad urbana sostenible: el reto metropolitano en México. In: AGUIRRE, Francisco Jalomo; SERRANO, Carmina Alejandra García. **Ambientes urbanos, estudios territoriales y construcción de nuevos paradigmas**. Guadalajara: Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades Coordinación Editorial, 2018.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**, v.19, n. 3. 2015.

PERRONE, María Gabriela Navas. La vida urbana como derecho a la ciudad. In: PERRONE, María Gabriela Navas; GARZA, Muna Makhoulf (Coord.).

Apropriações de la ciudad. Género y producción urbana: la reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial. Barcelona: Pol-len edicions, 2018.

PESQUISA MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA 2017. Confederação Nacional do Transporte, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Brasília: CNT: NTU, 2017.

PILE, Steve. Emotions and affect in recent human geography. Journal compilation, **Royal Geographical Society**, 2009.

PINHEIRO, Luana Simões; MEDEIROS, Marcelo. **Desigualdades de gênero em tempo de trabalho pago e não pago no Brasil, 2013.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

PINHO, Talita Guimarães Fonseca de; GIRARDI, Gisele. Construção de proposta metodológica para mapeamento participativo de mobilidade urbana: estudo no “território do bem” – bairro São Benedito – Vitória/ES. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia** (Anpege). p. 241-277, v.11, n.16, jul.-dez. 2015.

PINTO, Celi Regina Jardim. Paradoxos da Participação Política da Mulher no Brasil. **Revista USP**, São Paulo, n. 49, p. 98-112, mar.-maio 2001.

PINTO, Celi Regina Jardim. Feminismo, História e Poder. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 18, n. 36, p. 15-23, jun. 2010

PINTO, Liana Wernersbach et al. Atendimento de urgência e emergência a pedestres lesionados no trânsito brasileiro. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n.12, 2016.

PITKIN, Hanna. **The concept of representation.** Berkeley: University of California Press, 1971

QUEIRÓS, Margarida *et al.* Igualdade de Género nas Geografias Espaço Temporais: uma Análise a partir de Dispositivos Móveis. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa, v. 10, n. 1, p. 03 - 25, jan.-jun. 2019.

QVORTRUP, Jens. Visibilidades das crianças e da infância. Tradução de Bruna Breda. Revisão técnica de Maria Letícia Barros Pedroso Nascimento. **Linhas Críticas**, Brasília, DF, v. 20, n. 41, p. 23-42, jan.-abr. 2014.

RAMON, Maria Dolors Garcia. Apresentação. In: SILVA, Joseli Maria (Org.). **Geografia Subversiva.** Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

RAMON, Maria Dolors Garcia; GUITART, Anna Ortiz; FERRET, Maria Prats (Ed). **Espacios públicos, género y diversidad:** Geografías para unas ciudades inclusivas. Barcelona: Icaria Editorial, 2014.

REZENDE, Bibiana Conceição. O medo no espaço urbano: contextos históricos e sociais. **Revista Geografia em Atos**, Unesp, Presidente Prudente, n. 12, v. 5, p. 148- 57, jul. 2019.

REZENDE, Maria Alice; SANTOS, Rafael. A invenção das desigualdades feminização da pobreza, negritude e ações afirmativas: algumas considerações. **Revista Teias**, Rio de Janeiro, ano 9, n. 17, p. 16-34, jan.-jun. 2008.

RIBEIRO, Djamila. **O que é lugar de fala?** Belo Horizonte (MG): Letramento, Justificando, 2017.

ROBAINA. Igor Martins Medeiros. O trabalho de campo como um lugar em processo: experiências de uma pesquisa geográfica com a população em situação de rua numa grande metrópole. **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), v. 22, n. 1, p. 241-256, 2018.

RODÓ-DE-ZÁTARE, Maria. Interseccionalidades y malestares por opresión a través de los Mapas de Relieve de la Experiencia. *In*: NASCIMENTO, Maria das Graças Silva; SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio (Org.). **Interseccionalidades, gênero e sexualidades na análise espacial**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2014.

RODÓ-DE-ZÁTARE, Maria. ¿Quién tiene Derecho a la Ciudad? Jóvenes Lesbianas en Brasil y Cataluña desde las Geografías Emocionales e Interseccionales. **Revista Latino-americana de Geografía e Gênero**, Ponta Grossa, v. 7, n. 1, p. 3 - 20, jan.-jul. 2016.

RODÓ-DE-ZÁTARE, Maria. Hogares, Cuerpos y emociones pra uma Concepción feminista del derecho a la ciudad. *In*: PERRONE, Maria Gabriela Navas; DE LA GARZA, Muna Makhoulf (Org.). **Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: la reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial**. Barcelona: Pol len Edicions, 2018.

RODÓ-DE-ZÁRATE, María; ESTIVILL I CASTANY, Jordi; EIZAGIRRE, Nerea. La configuración y las consecuencias del miedo en el espacio público desde la perspectiva de género. **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, n. 167, p. 89-106, 2019.

RODRÍGUES MOYA, Juana Maria; GARCIA PALOMARES, Juan Carlos. Diversidad de género en la movilidad cotidiana en la comunidad de Madrid. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**, n. 58, 2012.

ROMÁN RIVAS, MARTA. **La reconstrucción del espacio cotidiano**. Ciudades para un Futuro más Sostenible. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2004.

ROMÁN RIVAS, Marta. Niñ@s, ciudadan@s peligros@s. 2000. Disponível em: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/amrom.html>. Acesso em: 19 out. 2019.

ROSIN, Lucas Bravo; Cristiane Kerches da Silva LEITE. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Caderno Metrópole**, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 879-902, set.-dez. 2019.

RUIZ, Ana Milena Montoya. Aproximaciones sobre el derecho a la ciudad de las mujeres desde un enfoque de seguridad humana. **Revista Ratio Juris**, Unaula, v. 7, n. 15, 2012.

SACCHET, Teresa. Representação política, representação de grupos e política de cotas: perspectivas e contendas feministas. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 20, n.2, p. 256, maio-ago. 2012.

SÁNCHEZ, Maria Isabel Olmo; GONZÁLEZ, Elvira Maeso. Diferencias de Género en la Movilidad em Regiones Urbanas de Andalucía. **Revista Latino-americana de Geografía e Género**, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, p. 13-28, ago.- dez. 2013.

SANTANA, Daniella Tschöke; RECHIA, Simone; RODRIGUES, Emília Amélia Pinto Costa. As brechas da cidade: a praça de bolso do ciclista da cidade de Curitiba, Paraná. **Revista Movimento**, Porto Alegre, v. 23, n. 1, p. 311-324, jan.-mar. 2017.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Democratizar a democracia**: os caminhos da democracia participativa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SANTOS, Maria Conceição. **Corpos em trânsito**: um estudo sobre o assédio sexual nos transportes coletivos de Aracaju. Dissertação (Mestrado Sociologia), Universidade Federal de Sergipe, 2016.

SANTUCCI, Natália de Noronha; FIGUEIREDO, Joana Bosak. O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental. **Competência**, Porto Alegre, v.8, n.1, p 17-33, jan.-jul. 2015.

SCHERER-WARREN, Ilse. Redes de Movimentos Sociais na América Latina - caminhos para uma política emancipatória? **Caderno CRH**, v. 21, n. 54, Salvador, 2008.

SCHOR, Tatiana. Da Rabeta ao 4x4. A expansão da modernidade (e de seu colapso) na fronteira norte do Brasil. **Ciência e Meio Ambiente**, Universidade Federal de Santa Maria, UFSM, v. 1, n.37, 2008.

SHELLER, Mimí; URRY, John. Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. **Quid 16**: Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), Buenos Aires, n.10, 2018.

SHELLER, Mimí; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, 2006.

SILVA, Joseli Maria. Geografias feministas, sexualidades e corporalidades: desafios às práticas investigativas da ciência geográfica. *In*: SILVA, Joseli Maria (Org.). **Geografia Subversiva**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. Sobre as desobediências epistemológicas e o testamento intelectual de Milton Santos. *In*: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (org.). **Geografias feministas e das sexualidades**: encontros e diferenças. Ponta Grossa: Todapalavra, 2016.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. O legado de Henri Lefebvre para a constituição de uma geografia corporificada. **Caderno Prudentino de Geografia**, n. 41, v. 3, p. 63-77, jul.-dez. 2019.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. Espaço, Ongs LGBT e cidadania no sul do Brasil. **Espaço e Cultura**, UERJ, Rio de Janeiro, n. 38, jul.-dez. 2015.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio. Corpo como espaço: um desafio à imaginação geográfica. *In*: PIRES, Cláudia Luísa Seferino; HEIDRICH, Alvaro; COSTA, Luiz, Benhur Pinós da (Org.). **Plurilocalidades dos sujeitos**: representações e ações no território. Porto Alegre: Compasso Lugar-Cultura, 2016.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio. Espaço e múltiplas masculinidades: um desafio para o conhecimento científico geográfico brasileiro. *In*: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio; CHIMIN JUNIOR, Alcides Baptista (Org.). **Espaço, gênero e masculinidades plurais**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2011.

SILVA, Joseli Maria; NABOZNY, Almir; ORNAT, Marcio. A visibilidade e a invisibilidade feminina na pesquisa geográfica: uma questão de escolhas metodológicas. SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. **Espaço, gênero e feminilidades ibero-americanas**. Ponta Grossa, Todapalavra, 2011.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio. Apresentação. Espaço, gênero e masculinidades plurais. *In*: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Org.). **Espaço, gênero e masculinidades plurais**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2011

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. **Geografias Malditas**: corpos, sexualidades e espaço. Ponta Grossa: Todapalavra, 2013.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio. Geografias feministas na América Latina: desafios epistemológicos e a decolonialidade de saberes. **Journal of Latin American Geography**, v. 19, n. 1, p. 163-171, 2020.

SILVA, Maria Joseli; ORNAT, Márcio. Deslocamento cotidiano e gênero: acessibilidade diferencial de homens e mulheres ao espaço urbano de Ponta Grossa – Paraná. **Revista de História Regional**, v. 12, n. 1, p. 175-195, 2007.

SILVA, Edson Armando; ALMEIDA, João Paulo Leandro de; SILVA, Joseli Maria; CAMPOS, Mayã Polo de. Técnicas de Análise de Conteúdo: Experiências de Pesquisas Desenvolvidas pelo Grupo de Estudos Territoriais. **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa, v. 8, n. 2, p. 401425, 2017

SILVA, Edson Armando; SILVA, Joseli Maria. Ofício, Engenho e Arte: Inspiração e Técnica na Análise de Dados Qualitativos. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa, v. 7, n. 1, p. 132 - 154, jan. / jul. 2016.

SOARES, André G. O veículo do povo: conquistas e desafios do cicloativismo brasileiro. *In*: SOARES, André Geraldo *et al.* (Org.). **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: UCB/Aliança Bike/ Bike Anjo/Bicicleta para todos, 2015.

SOUZA, Carlos Augusto Moreira; BAHIA, Camila Alves; CONSTANTINO, Patrícia. Análise dos fatores associados aos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas

atendidos nas capitais brasileiras. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Com o Estado, apesar do Estado, contra o Estado: os movimentos urbanos e suas práticas espaciais, entre a luta institucional e a ação direta. **Revista Cidades**, v. 7, n. 10, 2010.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Dos espaços de controle aos territórios dissidentes: escritos de divulgação científica e análise política**. Rio de Janeiro, Consequência, 2015.

TOLEDO, Giovana Iara Ferreira Moser de; NARDOCCI, Adelaide Cássia. Poluição veicular e saúde da população: uma revisão sobre o município de São Paulo (SP), Brasil. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 14, n. 3, 2011.

TORRES-FREIRE, Carlos; CALLIL, Victor; CASTELLO, Graziela. **Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo**. São Paulo: Cebrap, 2018.

VALE, David Souza. A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica. **Finisterra**, LI, 103, p. 45-66, 2016.

VALENTE, Virgínea Vargas. Una reflexión feminista de la ciudadanía. **Revista estudios feministas**, Florianópolis, v. 8, n. 2, 2000.

VELEDA DA SILVA, Susana Maria. A Contribuição dos Estudos de Gênero para a Compreensão da Geografia do Trabalho: uma pauta para discussão. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, p.106-117, ago.-dez. 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel: FAPESP, 2001.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Ciudad, ciudadanía y género. Problemas y paradojas. **Revista Territorios**, Bogotá, p.16-17, 2007.

VILLAGRÁN, Paula Soto. La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teórica y empíricas. **Revista de Estudios de Género**. La ventana, Guadalajara, v. 4, n. 34, p. 7-38, 2011.

VILLAGRÁN, Paula Soto. El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. **Revista Invi**, v. 27, n. 75, 2012.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Lo público y lo privado en la ciudad. **Revista Casa del tiempo**, v.2, Época IV, n. 17, 2009.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. **Revista venezolana de estudios de la mujer**, v. 19, n. 42, 2014.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos Andamios. **Revista de Investigación Social**, v. 13, n. 32, 2016.

VILLAGRÁN, Paula Soto Repensar las practicas espaciales: ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. **Revista Latinoamericana de Geografía y Género**, v. 4 n. 2, 2013.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Diferencias de género em la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, 2017.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. **Perspectiva Geográfica**, v. 23, n. 2, 2018.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. As metamorfoses do conceito de cidade. **Revista Mercator**, v. 14, n. 4, número especial, Fortaleza, 2015.

VENCO, Selma. Uberização do trabalho: um fenômeno de tipo novo entre os docentes de São Paulo, Brasil? **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, 2019.

VIANA, Diego. O calor das cidades. **Revista FAPESP**, Edição 246, São Paulo, 2016.

WAISSELFISZ; Julio Jacobo. **Mapa da violência: os jovens do Brasil**. Brasília: Gráfica e Editora Qualidade, 2014.

YOUNG, Iris Marion. Throwing like a girl: a phenomenology of feminine body comportment motility and spatiality. **Humans Studies**, v. 3, 137-156, 1980.

YOUNG, Iris Marion. **Representação política, identidade e minorias**. Revista Lua Nova. São Paulo, n. 67, p. 139-190, 2006.

ANEXO A

Roteiro de Entrevista semiestruturado

data:

Nome:

Idade:

Identificação de gênero:

Formação/Profissão:

Nome da Associação

História de vida com a bicicleta

Como você aprendeu a andar de bicicleta?

Como conheceu o movimento cicloativista?

Relação bicicleta e movimento cicloativista

Como é tratado o debate de gênero na associação?

Como é “ser mulher” no movimento cicloativista?

Como você vê a participação de mulheres no movimento cicloativista?

Você se considera feminista?

Como é a atual composição de direção da Associação? Quantos associados são homens e quantas são mulheres? Tem estatuto? Tem paridade de gênero no Estatuto?

A associação tem cadeira em conselhos consultivos ou deliberativos?

Quais ações com perspectiva de gênero a associação realiza?

A associação realiza atividades com outros grupos/coletivos? Quais? Como é essa relação?

Qual a sua opinião sobre a contribuição das ações da associação para a cidade?

Relação entre o uso bicicleta e a cidade

Qual a sua opinião sobre o uso da bicicleta nas cidades? Qual a sua opinião sobre o uso da bicicleta por mulheres?

Quais os locais de lazer que você costuma frequentar na cidade e fora dela?

Qual o meio de transporte que você costuma utilizar para se deslocar na cidade?

Como é a sua relação com a cidade em bicicleta, transporte público e a pé? A noite prefere sair com qual meio de transporte?

Prefere pedalar em que tipo de rua e infraestrutura?

Já foi assediada? Muda em bicicleta, transporte público ou a pé?

Que tipo de roupa usa para andar em bicicleta? Por quê?

ANEXO B**Roteiro de Entrevista semiestruturado Corpo****data:**

Nome:

Idade:

Identificação de gênero:

Nome da Associação

Qual principal caminho do seu cotidiano?

Que ruas vocês percorre?

Por que você faz esse percurso?

Como você sente nesse percurso?

Você mudaria algo nele? O que? Por quê?

Que tipo de bicicleta você tem/pedala? Por que você usa esse tipo de bicicleta?

Como você se comporta no trânsito?

Como você pedala? Como são seus hábitos? Como você avalia sua habilidade (sobe em calçada, por exemplo)? Você sabe arrumar sua bicicleta (trocar pneu por exemplo)?

Qual a média de distância e tempo que você percorre no seu cotidiano?

Quais prezares você sente ao pedalar? Quais desconfortos que você sente ao pedalar? Qual a melhor e a pior sensação você tem (teve) ao pedalar?

Por quais lugares você prefere pedalar ? Por quê?

A forma que você pedala muda de acordo com o horário (dia x noite) e lugar?

Já te tocaram (assedio) enquanto você pedala? E a pé e de transporte público?

A bicicleta te permite fazer algo que você não faz em transporte público ou a pé?

Que tipo de vestimenta você usa para pedalar?

Você percebeu mudanças corporais depois que você passou a pedalar?

ANEXO C

Ciclofaixa (Não tem barreira física segregador)



Foto de André Geraldo Soares

Ciclovia (Tem barreira física segregador)



Foto de André Geraldo Soares