

**SÉRIE ANTROPOLOGIA**

**443**

**NEM VÍTIMA, NEM ALGOZ: MULHERES DE BICICLETA  
EM BRASÍLIA.**

**Leila Saraiva Pantoja  
Brasília, 2014**

**Universidade de Brasília  
Departamento de Antropologia  
Brasília  
2014**

**Série Antropologia** é editada pelo Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, desde 1972. Visa à divulgação de textos de trabalho, artigos, ensaios e notas de pesquisas no campo da Antropologia Social. Divulgados na qualidade de textos de trabalho, a série incentiva e autoriza a sua republicação.

1. Antropologia 2. Série I. Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília

Solicita-se permuta.

**Série Antropologia Vol. 443**, Brasília: DAN/UnB, 2014.



*Universidade de Brasília*

**Reitor:** Ivan Camargo

**Diretor do Instituto de Ciências Sociais:** Sadi Dal Rosso

**Chefe do Departamento de Antropologia:** Wilson Trajano Filho

**Coordenadora da Pós-Graduação em Antropologia:** Carla Costa Coelho

**Coordenadora da Graduação em Antropologia:** Juliana Braz Dias

**Conselho Editorial:**

Wilson Trajano Filho

Carla Costa Teixeira

Juliana Braz Dias

**Comissão Editorial:**

Andréa de Souza Lobo

Soraya Resende Fleischer

**Editores Impressa e Eletrônica:**

Cristiane Costa Romão

## EDITORIAL

A Série Antropologia foi criada em 1972 pela área de Antropologia do então Departamento de Ciências Sociais da Universidade de Brasília, passando, em 1986, a responsabilidade ao recente Departamento de Antropologia. A publicação de ensaios teóricos, artigos e notas de pesquisa na Série Antropologia tem se mantido crescente. A partir dos anos noventa, são cerca de vinte os números publicados anualmente.

A divulgação e a permuta junto a Bibliotecas Universitárias nacionais e estrangeiras e a pesquisadores garantem uma ampla circulação nacional e internacional. A Série Antropologia é enviada regularmente a mais de 50 Bibliotecas Universitárias brasileiras e a mais de 40 Bibliotecas Universitárias em distintos países como Estados Unidos, Argentina, México, Colômbia, Reino Unido, Canadá, Japão, Suécia, Chile, Alemanha, Espanha, Venezuela, Portugal, França, Costa Rica, Cabo Verde e Guiné-Bissau.

A principal característica da Série Antropologia é a capacidade de divulgar com extrema agilidade a produção de pesquisa dos professores do departamento, incluindo ainda a produção de discentes, às quais cada vez mais se agrega a produção de professores visitantes nacionais e estrangeiros. A Série permite e incentiva a republicação dos seus artigos.

Em 2003, visando maior agilidade no seu acesso, face à procura crescente, o Departamento disponibiliza os números da Série em formato eletrônico no site [www.unb.br/ics/dan](http://www.unb.br/ics/dan).

Ao finalizar o ano de 2006, o Departamento decide pela formalização de seu Conselho Editorial, de uma Editoria Assistente e da Editoração eletrônica e impressa, objetivando garantir não somente a continuidade da qualidade da Série Antropologia como uma maior abertura para a inclusão da produção de pesquisadores de outras instituições nacionais e internacionais, e a ampliação e dinamização da permuta entre a Série e outros periódicos e bibliotecas.

Cada número da Série é dedicado a um só artigo ou ensaio.

Pelo Conselho Editorial:  
Wilson Trajano Filho

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA

**NEM VÍTIMA, NEM ALGOZ:**  
**Mulheres de Bicicleta em Brasília**

Leila Saraiva Pantoja  
Orientadora: Cristina Patriota de Moura

Brasília

2012

LEILA SARAIVA PANTOJA

NEM VÍTIMA, NEM ALGOZ:

Mulheres de Bicicleta em Brasília

Monografia apresentada como exigência parcial  
para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências  
Sociais com habilitação em Antropologia;  
Departamento de Antropologia, Universidade de  
Brasília.

Orientadora: Cristina Patriota de Moura

Banca examinadora:

- 1 Profa. Dra. Cristina Patriota de Moura ( Orientadora/ UnB)
- 2 Profa. Dra. Antonádia Monteiro de Borges ( Doutora, UnB)

Brasília,

Outubro de 2012

LEILA SARAIVA PANTOJA

NEM VÍTIMA, NEM ALGOZ:

Mulheres de Bicicleta em Brasília

Monografia apresentada como exigência parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Sociais com habilitação em Antropologia; Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília.

Orientadora: Cristina Patriota de Moura

---

Orientadora: Profa. Dra. Cristina Patriota de Moura  
Departamento de Antropologia - UnB

---

Profa. Dra. Antonádia Monteiro de Borges  
Departamento de Antropologia - UnB

Brasília, 9 de Outubro de 2012

SARAIVA, Leila.

NEM VÍTIMA, NEM ALGOZ: Mulheres de Bicicleta em Brasília.

Monografia – Antropologia Social

Brasília: UnB, 2012.

Orientadora: Profa. Dra. Cristina Patriota de Moura

1. bicicleta – 2. gênero - 3. mobilidade urbana – 4. Brasília- 5. direito à cidade - 6.

*(Arte de Renato Moll)*

*"Esconda o seu corpo  
Não pedale nessas ruas  
É apenas vontade, não provocação  
Se preservar? Se enclausurar  
De Vítima a Algoz  
Uma garota violentada  
Um corpo estilhaçado  
É o meu direito e não uma invasão  
Se preservar? Se enclausurar  
De Vítima a Algoz  
O silêncio não salva ninguém"  
( De vítima a algoz, Cidade Cemitério)*



## AGRADECIMENTOS

Como é de praxe dizer, seguramente não conseguirei mencionar todas as pessoas que contribuíram para a escrita deste trabalho. Não foram poucos aqueles/as, conhecidas/os e desconhecidas/os, que fizeram com que o que apresento aqui fosse possível. Esta é apenas uma tentativa - insuficiente - de demonstrar minha gratidão a quem me marcou por este caminho.

Em primeiro lugar, a meu avô, Paulo Saraiva, pelas risadas, brincadeiras, senso de humor, broncas, dancinhas de carnaval, afagos e "fiaus". Qualquer palavra a seu respeito será sempre insuficiente, e as lágrimas de saudade, inescapáveis. A minha vó Gabi, de quem carrego poucas lembranças, mas infinitas inspirações.

A minha mãe, sempre a meu lado, por quem tenho não apenas admiração, mas também a certeza de que estamos construindo juntas outros caminhos para este mundo às vezes tão sufocante. Pelas conversas de tarde de domingo, por estar sempre disposta a dialogar e entender meus questionamentos e elucubrações. Ao Lipe, meu "irmão mais irmão", pelas brincadeiras, piadas, conversas - as vezes monossilábicas, mas conversas - e o apoio de todas as horas.

À família Coelho Saraiva, de forma geral: tios Kaq e Bruno, Tia Clá, Tia Vê, Tia Sissi que me ensinaram, cada um/a de seu jeito, a ver o mundo da forma como o vejo. A

todos/as os/as primos/as com quem aprendi a compartilhar e com quem vivi os melhores momentos da minha infância (além de vários dos da vida adulta).

A minha orientadora Cristina, pela paciência, contribuições, confrontações e confiança, apesar das minhas tantas enrolações. Me senti de fato orientada ao longo deste um ano e meio em que trabalhamos juntas e as conversas que tivemos contribuíram muito para o que aqui apresento. À Prof. Antonádia, pela disponibilidade e pelo tempo empreendido na leitura deste trabalho.

Aos/às moradores/as que passaram pela 406: Sheylane, Miguel, Cissa, Manga, Cled, Maria Eugênia, com quem dividi os mais gostosos almoços, tardes de conversas, pernas pro ar e desesperos.

Ao Cled, eterno companheiro. Por sempre topar subverter a ordem das coisas comigo e me ajudar a construir a liberdade nos mais diversos âmbitos. Não dá pra pensar em nada disso sem você, nem na maravilhosa sensação do vento batendo na cara enquanto pedalamos.

Aos diversos espaços e coletivos do Movimento Autônomo aonde militei ao longo desses oito anos. Se por um lado foi difícil conciliar o tempo dedicado à militância e a academia foi, com certeza, entre reuniões, conversas e manifestações, que aprendi grande parte do que sei na vida. Aos rostos amigos e anônimos enfrentando tratores no Santuário dos Pajés. Aos/as manifestante com câmeras do Centro de Mídia Independente. Aos/às companheiras/os do Movimento Passe Livre: aqueles/as das reuniões de todo dia e

também aqueles/as milhares que fecharam ruas e abriram caminhos. A las comunidades zapatistas, que me ayudaran a entender que el proceso vá despacito, pero avanza. Às bicicletadas e sua explosão de alegria nas ruas. Às mulheres que povoam a cidade na Marcha das Vadias e em especial à Comissão de Segurança, com quem aprendi que podemos e sabemos nos defender.

Ao Ronan, Ivy e Rodrigo, meu quarteto fantástico, pelos 10 anos que falamos que fazem 10 anos que nos conhecemos. Taí um povo que carrego sempre comigo e a quem devo momentos inesquecíveis, além de serem meu absoluto porto seguro.

À Lili, linda companheira e amiga que, entre a busca incessante por caipiguelas em Joy Ville, me ajudou a decidir por este tema - e um outro montão de coisas tão importantes quanto. À Luara, minha maridinha, com quem aprendi que correntes, só as da Dftrans, e que entende perfeitamente o significado de um abraço de rodoviária. À Camila, pelas tardes de biblioteca com energético e a simbiose linda que criamos - é que a gente se fala no olhar.

Ao lindo grupo de meninas de Salvador - o famoso bloco "Shoot I Like": Primo, Joana, Ivy, Camila, Frenética, Luara, Gabi e Tamine. A los/as compas de Casa de La Paz: Maria la argentina, Karlota, Azul, Kristen, Leo y Erin. Ao Paco, Maria la chicana, Rafa, mi amigo imaginário. Les debo a cada un/a un pedazito de mí corazón.

Ao Paique, compa de tantos anos, pelas contribuições para este trabalho e para a vida. Ao Bruno - o de São Paulo - pela acolhida em sua casa e também por me ajudar a entender como o amor existe de infinitas formas.

As minhas interlocutoras: Izabelle, Soraya, Mara, Joana, Fernanda, Débora, Lara, Luana e às Pedalinas Aline, Bia e Carina. Espero que com este trabalho eu possa retribuir ao menos um pouquinho da disposição e carinho com que vocês me receberam e também que tenha feito jus a tudo o que aprendi com vocês.

A minha Kona African Bike, seu quadro baixo e pedalar suave. Sem ela eu não teria descoberto os prazeres e desafios de andar de bicicleta por Brasília.

À banda Cidade Cemitério, por conseguir, em poucas palavras, expressar toda a lógica de uma cidade machista e pró-automóvel.

Às diversas Julies mortas pelos carros, mas também e, principalmente, para aquelas mulheres que, anonimamente, pedalam pelas ruas mostrando que a resistência é possível. Foi fundamentalmente para elas que escrevi essa monografia.

## RESUMO:

Esta monografia trata do cotidiano de mulheres que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte nas ruas de Brasília. Por meio de entrevistas e acompanhamentos etnográficos de seus percursos diários, a experiência de algumas dessas mulheres é analisada com enfoque principalmente na relação da bicicleta com suas memórias de infância, da interação entre seus corpos femininos e a utilização da bicicleta e o impacto de sua presença na rua, como mulheres e ciclistas. A partir destas vivências, trago algumas contribuições para o entendimento de Brasília, uma cidade pouco amigável às bicicletas e às mulheres em suas ruas.

Palavras chave: bicicleta, gênero, mobilidade urbana, Brasília, direito à cidade, feminismo.

## ABSTRACT

This work is about the everyday experiences of women who ride bicycles as their main means of transportation on the streets of Brasília. Through interviews and the ethnographic method known as “Go Along”, the experiences of some of these women are analyzed with a special focus on the connection between the bicycle and their childhood memories, the interaction of their feminine bodies and the vehicle, and the impact of their presence on the streets, both as women and cyclists. With the analysis of this fieldwork, I intend to contribute to the understanding of Brasília, a city which is not so friendly with regard to bicycles and women.

Keywords: bicycle, gender, urban mobility, Brasília, right to the city, feminism

## Sumário

INTRODUÇÃO: A CIDADE VISTA DA ALTURA DE UMA BICICLETA.....

O gênero enquanto diferencial na experiência Urbana

Alguma peculiaridades do campo

Onde encontrar essas mulheres? Quem são elas?

Etnografando em movimento: o "Go Along"

Sobre a estrutura do trabalho

CAP. 1 SOBRE MULHERES E BICICLETAS: UM BREVE  
HISTÓRICO.....30

1.1 Algumas palavras sobre a história da bicicleta

1.2 Mulheres em duas rodas

CAP.2 MEMÓRIAS DE BICICLETA.....

2.1 Um brinquedo ou um meio de transporte?

2.2 Alguns ecos do discurso cicloativista

CAP. 3 UM CORPO, DUAS RODAS.....

a. Corpos marcados, corpos transformados.

b. A bicicleta e a destreza física

c. “Mas como você tem coragem?” - corpos frágeis se arriscando em duas rodas

d. Um relato de São Paulo

CAP. 4 DUPLAMENTE INTRUSA NA RUA.....

1.1. A rua é dos carros

1.2. A rua é dos homens

1.3. De vítima a algoz

CONCLUSÃO.....

REFERÊNCIAS.....

## **Introdução : A cidade vista da altura de uma bicicleta**

*“Ver coisas de um ponto de vista próximo ao dos pedestres, vendedores e vitrines de lojas, além do fato de se locomover de forma não inteiramente afastada da vida que ocorre nas ruas é puro prazer. Observar e participar da vida de uma cidade - mesmo para uma pessoa reticente e frequentemente tímida como eu - é uma das maiores alegrias. Ser uma criatura social - isso é parte do que significa ser humano.”*

*(Byrne,2010. p.320)*

Em seu artigo "De perto e de dentro: Notas para uma etnografia urbana", Magnani (2002) afirma que são preponderantes os estudos sobre a cidade que priorizam a atuação de grandes atores sociais (como “as forças econômicas” e os políticos), enquanto invisibilizam a de outros/as, como a de seus próprios moradores/as. Nessas abordagens, a cidade é vista como regida por tais forças, quase impossíveis de serem superadas ou contestadas, enquanto seus habitantes são ora visto como vítimas da situação, ora, mais raramente, postos como atuantes dentro de determinadas organizações políticas.

Sem menosprezar a importância desses fatores, Magnani propõe um outro olhar: diz que é na riqueza das ações cotidianas, das redes de sociabilidade criadas, nos estilos de vidas, por fim, na maneira como os/as moradores vivenciam sua cidade que está a chave para a Antropologia Urbana. Como nos afirma o autor: “Há uma gama de práticas que não são visíveis na chave da leitura política (ao menos de uma certa visão de política): é justamente essa dimensão que a etnografia ajuda a resgatar.” (Magnani, 2002. p.15)

**Série Antropologia.** Vol. 443. Brasília: Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, 2014, pp. 19-165.

Uma etnografia *de perto e de dentro*, diz Magnani, que possa captar as diversas formas de sociabilidade, de ações, que reconheça os e as habitantes da cidade como sujeitos ativos em suas vidas e na própria construção e transformação da cidade.

Já Velho (1994), nos alerta para a importância da diferença e da fragmentação nas sociedades complexas. Segundo o autor, esses são dois elementos constituintes da experiência nas grandes cidades, mesmo que não sejam exclusivos a elas. Ainda que sem deixar de lado a relevância de grandes processos sociais e inclusive de seu poder de coerção para com os indivíduos, o autor ressalta a importância de "mapear e resgatar a possível margem de manobra e iniciativa dos agentes sociais envolvidos" (Velho, 1994, p.21), como aspecto fundamental para o entendimento da experiência urbana.

É a partir desta perspectiva que escrevo este trabalho. Ainda que não necessariamente de maneira politicamente organizada, o simples ato de andar bicicleta em uma cidade como Brasília pensada para que seu principal meio de locomoção fosse o carro<sup>1</sup>, nos revela outro tipo de

---

<sup>1</sup> Dentre os cinco projetos finalistas do concurso arquitetônico feito para a construção de Brasília, o único que apontava o carro como principal meio de locomoção era o de Lúcio Costa. Outros projetos chegaram a considerar a possibilidade de a cidade ser toda percorrida a pé, por exemplo. O vencedor, no entanto, afirma em seu oitavo item: "Fixada a rede geral do tráfego de automóvel, estabeleceram-se tanto nos setores centrais como nos residenciais tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem, contudo, *levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se desumaniza, readquirindo vis-a-vis do pedestre, feição ameaçadora e hostil, quando incorporado à massa anônima do tráfego*". Há, então, que separá-lo, mas sem perder de vista que, em determinadas condições e para

sociabilidade, estilo de vida e práticas sociais na e da urbes. Assim a bicicleta, mesmo quando não engajada diretamente em grupos políticos, não é politicamente neutra a partir do momento em que passa, simplesmente, a reivindicar seu espaço na rua junto aos outros veículos.

Talvez seja importante, para isso, desenvolver esse outro conceito de atuação política, cuja possibilidade Magnani apenas sutilmente menciona, mas que pode ser encontrada em outros autores como Alvarez et al (2000). Os/as autores/as, enquanto propõe uma definição para o termo política cultural, afirmam:

“Esta definição supõe que significados e práticas - em particular aqueles teorizados como marginais, minoritários, residuais, emergentes, alternativos, dissidentes e assim por diante, todos concebidos em relação a uma determinada ordem cultural dominante - podem ser fontes de processos que devem ser aceitos como políticos” (Alvarez et al, 2000. p.25)

Se pensarmos, então, nas ações e práticas cotidianas enquanto atuações políticas, talvez possamos conciliar as visões que Magnani denomina como “de perto e de dentro” e “de longe e de fora”. No que tange a esta pesquisa, é olhar para o que acontece quase na esfera do invisível que me faz acompanhar essas diversas mulheres em seus trajetos de bicicleta. Por outro lado, não deixo de considerar as grandes estruturas ou os “fatores macro” por elas enfrentadas em seu pedalar diários: seja uma construção amplamente difundida de gênero que as enxerga em uma posição de fragilidade, seja o enfrentar do trânsito hostil às bicicletas e ainda, constantemente, a

---

*comodidade recíproca, a coexistência se impõe...*” (Projeto de Lúcio Costa para Brasília, disponível em: <http://www.guiadebrasil.com.br/historico/memorial-d.htm>. Grifo meu)

vivência dessas duas experiências simultaneamente. Trata-se, assim, de uma forma cotidiana de resistência a essas "grandes estruturas".

A noção já citada de Velho de "margem de manobra" parece, também, uma metáfora muito interessante para entender o cotidiano dessas mulheres que, por opção ou por condição, se locomovem por meio da bicicleta em uma cidade marcada pelo uso do automóvel. Configurando-se enquanto prática não hegemônica em Brasília, o pedalar possibilita experiências, olhares, contatos e relações que, ao serem destrinchadas, contribuem para que entendamos a sociabilidade e o funcionamento da nossa cidade.

*O gênero enquanto diferencial na experiência urbana:*

*"Na rua, meu corpo é deles. Sou um corpo na rua. Dois peitos e nenhuma cabeça e um traseiro grande. Sou um Rorschach ambulante. Meu corpo todo é uma vagina e estou magoada com este estupro semiótico."*

(Dimen, 1997, p. 45)

Se o andar de bicicleta em si já representa, como argumentado acima, toda outra janela de encarar e vivenciar a cidade, porque então investigar apenas a experiência de mulheres com este ato? Outras pretensões estão implícitas nessa escolha.

A partir de minha própria experiência enquanto mulher que optou por usar a bicicleta como principal veículo de transporte, uma série de questões passaram a me acompanhar.

Questões que diziam respeito a como eu me enxergava/enxergo na cidade, na relação que tinha/tenho com meu corpo, na minha maneira de enfrentar os medos, os riscos e os desafios desse processo.

De maneira ainda bastante prematura, longe de ser etnográfica, fui percebendo a partir das conversas cotidianas que tive com amigos e amigas que também utilizavam a bicicleta, há mais ou menos tempo do que eu, o quanto a minha vivência era/é marcada pelo meu gênero, assim como as desses meus outros interlocutores/as. Nada de muito novo, se consideramos esta categoria enquanto crucial para analisarmos a nossa (e outras) sociedades.

Apesar das diversas discussões existentes a respeito do conceito de gênero e de suas distinções e semelhanças com o sexo, feita profundamente por autoras como Butler (2009), Segato (1997) e Nicholson (2000), não pretendo, e sequer me considero apta, me aprofundar nesse debate. Parto de um conceito, quiçá mais simples, que afirma que:

"gênero é a organização social da diferença sexual. Mas isso não significa que o gênero reflita ou produza diferenças físicas fixas e naturais entre mulheres e homens; mais propriamente, o gênero é o conhecimento que estabelece significado para diferenças corporais (...) Não podemos ver as diferenças sexuais a não ser como uma função de nosso conhecimento sobre o corpo, e esse conhecimento não é puro, não pode ser isolado de sua implicação num amplo espectro de contextos discursivos". (SCOTT, apud NICHOLSON, p.10, 2000.)

Assim, o gênero diz respeito a como significamos as diferenças sexuais que o próprio gênero cria. Da mesma forma, não apenas somos construídos/as por tal categoria, como também a construímos cotidianamente, como afirma Butler (2009).

Se o conceito de gênero é fundamental para nos entendermos enquanto sujeitos, também o é quando se trata de elucidar a experiência urbana. Homens e mulheres (e toda uma série de outras categorias não calcadas no binarismo masculino/feminino, mas sobre as quais não me aventurarei) vivenciam o espaço urbano de maneira diferente, marcados/as como são por todas as relações de poder e de identidade conectadas a elas.

Um exemplo bastante significativo dessas percepções marcadas pelo gênero trata das diferentes intensidades do medo sentida pelos homens e pelas mulheres nas ruas. Estudos como os de Hollander (2001) e de Bowman (1993) argumentam que as mulheres costumam sentir muito mais medo nas ruas e nos espaços públicos que os homens, ainda que eles sejam mais propensos a sofrerem violência nestes locais do que elas. Ao contrário da sensação rotineira das mulheres, etnograficamente constatada nestes trabalhos, é nos espaços privados, em casa, onde geralmente se sentem mais seguras, que grande parte delas sofre a violência que temem encontrar na rua.

Outro exemplo fundamental para entender as diferenças da experiência masculina e feminina na cidade é o assédio de rua. Como grande parte das nossas construções de gênero, essa experiência cotidiana feminina é geralmente naturalizada, mas é fundante da maneira como as mulheres experienciam o espaço urbano. Segundo Micaela apud Bowman (1993):

“O Assédio de rua ocorre quando um ou mais homens estranhos abordam uma ou mais mulheres... em um local público que não seja o local de trabalho da(s) mulher(es). Por meio de olhares, palavras e/ou gestos o homem reafirma seu direito de se intrometer na atenção da mulher, definindo-a como um objeto sexual e a forçando a interagir com ele.” ( Micaela apud Bowman, 1999. p.524)

Esses são apenas dois exemplos - o medo e o assédio - de como o viver a/na cidade passa também por encarar uma experiência marcada pelo gênero. São dois exemplos que aparecem, juntos a uma porção de outros, de maneira mais ou menos direta, na minha pesquisa. São aspectos que acabam por servir de indícios de pertencimento (ou não) ao local público e, portanto, revelam aspectos mais amplos de nossa organização social na urbes.

Além disso, o gênero também aparece enquanto um diferencial importante no próprio andar de bicicleta. Inseridas como estão em um contexto predominantemente masculino, essas mulheres enfrentam uma série de construções hegemônicas acerca da capacidade e resistência de seus corpos ao se utilizarem da bicicleta enquanto meio de transporte. Este é também um aspecto que trabalharei ao longo deste trabalho.

*Algumas peculiaridades do campo:*

*Onde encontrar essas mulheres? Quem são elas?*

Quando escolhi o tema de minha pesquisa, me deparei imediatamente com o seguinte problema: aonde e como encontrar essas mulheres que andam de bicicleta como meio de transporte? Como alcançá-las, conhecê-las, etnografá-las, se não há um campo definido que eu

possa observar? Diferentemente da típica incursão antropológica, não havia aqui a possibilidade de eu me inserir em um algum grupo de mulheres ciclistas (ao menos não em Brasília) e passar a acompanhá-las, em uma clássica observação participante. Arrisco dizer, inclusive, que ocorre quase que o contrário: essas mulheres estão em movimento, pelas ruas, se locomovendo em duas rodas pela cidade... e isso complexificou meu trabalho.

Minha primeira saída para esta questão foi começar a frequentar as “Bicicletadas”, em busca de mulheres que também as frequentassem e que, portanto, teriam uma grande probabilidade de usar a bicicleta como meio de transporte. A Bicicletada ou Massa Crítica é uma tática de protesto, ou “uma coincidência organizada”, como gostam de afirmar seus/as participantes, que procura estimular e repensar o uso da bicicleta na cidade. Surgida em 1992, em São Francisco (EUA), a tática consiste basicamente em reunir um grupo de ciclistas/bicicleteiros/biciclistas/pedaleiros<sup>2</sup>, decidir um trajeto, e pedalar pelas ruas, sempre embalados/as por uma série de gritos de guerra e palavras de ordem como “Mais amor, menos motor.”

---

<sup>2</sup> Todos termos utilizados por aqueles/as que costumam frequentá-la. Quando iniciei minha pesquisa, a diferença entre esses termos me pareceu um dado interessante. Havia toda uma discussão dentro da Bicicletada que atribuía ao termo “ciclista” um caráter mais esportivo enquanto apontava para os outros termos enquanto alternativa para quem enxergasse na bicicleta um meio de transporte. Longe de ser consensual, essa discussão perdeu importância quando meu campo se ampliou para mulheres sem conexão com as Bicicletadas. Ao longo de minha pesquisa, portanto, utilizo os diversos termos variadamente, assim como outros também citados por minhas interlocutoras - “ciclista amadora”, por exemplo, nas palavras de Débora.



Concentração da Bicletada de Setembro de 2011

(fonte: internet)

Segundo Ludd (2004), em pouco tempo as Bicletadas/Massas Críticas deixaram de acontecer apenas em São Francisco e rapidamente se espalharam pelo mundo, passando a ocorrer em diversas cidades em uma data específica: sempre na última Sexta-Feira do mês. Aqui no Brasil, ela ocupou bastante espaço nos telejornais depois de acontecimentos como o da Bicletada de Porto Alegre, quando cerca de 80 ciclistas foram atropelados por um motorista impaciente com a baixa velocidade em que dirigia por conta do protesto, em Fevereiro de 2011. Também costumam ganhar destaque quando protestam contra mortes de ciclistas no trânsito, como a Bicletada Nacional que ocorreu em 35 cidades do país em decorrência da morte de 5 ciclistas por atropelamento no dia 02/03/12. Entre os/as ciclistas mortos em diversas localidades do país (Pernambuco, Brasília, Santa Catarina, Belém e São Paulo), estava Julie Dias, ativista envolvida em uma série de organizações pró-bicicleta, atropelada por um ônibus na Avenida Paulista. Seu caso foi intensamente explorado pela mídia, que voltou a abordar temas como a construção de ciclovias nas cidades e a convivência entre bicicletas e carros nas ruas.

Ainda que apenas nessas ocasiões sejam noticiadas, as Bicletadas de Brasília seguem a programação mundial e acontecem de fato na última sexta-feira do mês, mesmo que o número de participantes varie drasticamente. Além disso, tanto aqui como em outros locais como Porto Alegre e São Paulo, um coletivo foi criado para organizar os eventos mensais e, eventualmente, promover outras discussões relativas ao uso da bicicleta como transporte. A “Bicicletada-DF” se organiza basicamente por meio de uma lista de emails e um grupo de discussão no Facebook, além de um ou outro encontro presencial para discutir pautas mais específicas. Grande parte de seus membros participam de outras organizações que, ao contrário da Bicletada, centram sua atuação em ações mais cotidianas de estímulo da bicicleta e de veículos não motorizados.

Pois foi frequentando algumas Bicletadas que comecei a entrar em contato com as primeiras mulheres da minha pesquisa. As Bicletadas são momentos muito propícios para se aproximar das pessoas: com seu caráter festivo e o ritmo lento em que se pedala, uma conversa ou outra sempre surge ao longo do trajeto. Assim, entre pedais e palavras de ordem, conheci duas das minhas interlocutoras.

Por outro lado, como movimento político, a Bicletada tem uma crítica muito elaborada da chamada “sociedade do automóvel”, o que quer dizer que essas interlocutoras tem um discurso bastante afiado sobre o seu andar de bicicleta enquanto ação política, pertencendo, portanto, a um espectro muito específico entre as diversas mulheres ciclistas ou bicciclistas.

Essa mesma característica é compartilhada pelo grupo “Pedalinas”, coletivo de mulheres de São Paulo com que também tive contato ao longo da presente pesquisa. O “Pedalinas” surgiu, de acordo com seu site, com um grupo de mulheres que percebeu a predominância dos homens

nos outros eventos relacionados à bicicleta, assim como nas ruas pedalando cotidianamente, e resolveu organizar uma outra pedalada periódica, só que composta apenas de mulheres.

Ainda de acordo com seu site:

“Ser “Pedalina” é mostrar que nem ser mulher e nem andar de bicicleta são sinônimos de fragilidade, é mostrar que há diferenças e precisamos saber lidar com elas, conhecendo, respeitando e integrando. Estamos dispostas a fazer algo diferente pela cidade e por nós mesmas, ajudando no que sabemos e procurando sempre novas informações, estratégias, agregando pessoas, enfim, recordando e disseminando o quão bom é pedalar!”

Muito nitidamente podemos perceber que se trata aqui de um grupo específico com uma leitura também bastante elaborada de gênero e da própria cidade. Ainda assim e, mesmo que sejam de outra localidade e, portanto de outro contexto, achei interessante incluí-las nesta etnografia por serem consideradas como um grupo referência a várias das mulheres que entrevistei e acompanhei aqui em Brasília.

Um fator que não pode deixar de ser mencionado como limitante desta pesquisa diz respeito a outras características das mulheres entrevistadas, tais como raça, classe social, orientação sexual.

No caso da Bicletada, por exemplo, nas diversas vezes em que a observei, pude perceber que ela é frequentada principalmente por pessoas brancas, de classe média e moradoras do Plano Piloto, o que, sem dúvidas, traz implicações bastante significativas para o olhar das mulheres (e homens) ali presentes. Como afirma Haraway (1995), todos/as somos seres corporificados, ainda que alguns sejam vistos como corpos menos marcados que outro/as. Assim,

tais características de raça e classe social (não fiz uma observação mais acurada em termos de orientação sexual) trazem um recorte muito específico do andar de bicicleta no Distrito Federal.

Esta mesma questão me acompanhou e me intrigou também em outros momentos da pesquisa. Devido à peculiaridade do meu campo, a rede de mulheres ciclistas que fui aos poucos conhecendo cresceu com a ajuda de uma série de pessoas do meu próprio meio social, ou seja, conhecidos/as meus passaram a me indicar mulheres que andassem de bicicleta e assim elas foram integradas ao meu universo de pesquisa. Como já dito anteriormente, também eu estou socialmente posicionada e meu olhar traz o recorte da realidade que vivo, assim como meus contatos e relações pessoais.

Com essa inquietação na cabeça, tentei ao máximo expandir meu campo para mulheres que não compartilhassem da posição em que eu me encontro: que pedalassem e morassem fora do Plano Piloto, mulheres negras e/ou lésbicas, por exemplo, estando segura de que a visão destas mulheres seria bastante diversificada das outras que eu até então havia entrevistado e, inclusive, da minha.

No que se trata das mulheres negras essa questão é especialmente marcante, já que meu trabalho trata muito de uma construção de gênero que considera o corpo feminino como frágil e da possibilidade da bicicleta ser um fator empoderador frente a este discurso. O corpo feminino negro, no entanto, não passa por essa mesma visão de vulnerabilidade muito constituinte da imagem socialmente construída da mulher branca. Como nos afirma Carneiro (2010):

“Quando falamos do mito da fragilidade feminina, que justificou historicamente a proteção paternalista dos homens sobre as mulheres, de que mulheres estamos falando? Nós, mulheres

negras, fazemos parte de um contingente de mulheres, provavelmente majoritário, que nunca reconheceram em si mesmas esse mito, porque nunca fomos tratadas como frágeis.”(Carneiro, 2010, p.1)

Ainda que tenha dedicado algum esforço a ultrapassar tal problema, reforço que considero este um limitante da minha pesquisa, já que a maioria das mulheres que entrevistei e acompanhei é branca e de classe média, assim como eu. Este é, sem dúvida, um fator que afunila de maneira bastante explícita o conhecimento aqui produzido. Vale ainda ressaltar: há uma série de mulheres negras e/ou pobres andando de bicicleta por aí e ouvi-las seguramente faria com que a pesquisa fosse recheada de novos e diferentes olhares. Fui eu quem não pedalei o suficiente para encontrá-las.

Considerando todos esses fatores, me parece justo apresentar minhas interlocutoras:

*Izabelle:* Estudante de artes cênicas da Universidade de Brasília, moradora da Vila Telebrasília.

*Luana:* Estudante de Geografia na Universidade de Brasília, moradora da Asa Norte.

*Soraya:* Professora do Departamento de Antropologia, moradora da Asa Norte.

*Lara:* Estudante de Psicologia na Universidade de Brasília, moradora da Asa Norte.

*Joana:* Pedagoga, professora de educação infantil, moradora da Asa Norte.

*Fernanda:* Mestranda na Universidade de Brasília, moradora da Asa Sul

*Mara:* Funcionária do Decanato de Extensão da UnB, moradora do Setor Hoteleiro Norte.

*Débora:* Estudante de Nutrição na UnB, moradora de Samambaia.

*As Pedalinas: Aline, Carina e Bia, de São Paulo.*

Maiores apresentações são feitas ao longo desta monografia, sendo esta apenas uma tentativa de situar o/a leitor/a. Todos os nomes acima citados são verdadeiros, a pedido das próprias interlocutoras. Algumas delas inclusive repudiaram a ideia de serem aqui apresentadas com codinomes: “Não, eu quero meu nome lá!”, me disse Joana. Ao contrário do que costuma ocorrer, creio que a visibilidade – muitas vezes não encontrada nas ruas - é justamente uma das contrapartidas deste trabalho.

*Etnografando em movimento: o “Go Along”*

“Pego a câmera, gravador, caderno... Quando estou abrindo a porta de casa, Joana liga outra vez.

Meio afobada, atendo. Ela pergunta:

- Qual o nome desse método mesmo?
- Go Along.
- Em bom português?
- Tipo....Vamo Junto, Acompanhamento... Já te vejo aí.

Ceguei afobada na casa da Joana, tirei uma foto embaixo do bloco dela, enquanto ela tirava outras dúvidas sobre o tal do “método”:

- Você vai ficar só olhando?
- Não, vou contigo.
- E vai tirando foto no caminho?
- Acho que não tenho essa destreza...

- Então eu só faço o caminho normal?

- Isso!”

(Diário de Campo, março de 2012)

Há ainda, outro desafio com o qual me deparei, também referente ao fato de não haver um campo onde eu pudesse comparecer, encontrar minhas interlocutoras e acompanhar suas práticas cotidianas como o que tradicionalmente se faz em Antropologia. Se não há esse espaço circunscrito de trabalho, como fazer com que a pesquisa ultrapasse as barreiras das palavras ditas em entrevistas, que são sempre acompanhadas de uma série de pensares e de uma excepcionalidade da situação? Como ir além do dito, presenciar e observar as situações cotidianamente vividas por aquelas mulheres em seus trajetos de bicicleta? Foi com Kusenbach (2011) e sua proposta de uma nova ferramenta etnográfica que encontrei minha solução: o “Go Along”, ou Acompanhamento.

De acordo com a autora, tanto a Observação Participante como as entrevistas apresentam algumas desvantagens para o trabalho etnográfico. As entrevistas, por separarem os sujeitos de seus ambientes cotidianos, permitem, por exemplo, que alguns tópicos não sejam mencionados, segundo a vontade e as restrições do/a entrevistado. Já a observação participante, ainda que abra perspectivas mais acuradas sobre aquela realidade, costuma não possibilitar que o próprio sujeito manifeste-se sobre o que está sendo observado.

O que Kusenbach propõe é, segundo ela, uma espécie de híbrido entre esses dois instrumentos de pesquisa: a partir do acompanhamento dos trajetos cotidianos feitos pelos sujeitos da pesquisa, o/a etnógrafo/a aproveitaria o momento para conversar sobre os espaços por

eles/as percorridos, sua relação com aquele local, as escolhas de caminhos, etc. Assim, ao mesmo tempo em que se observa o cotidiano, possibilita-se também que o/a interlocutor/a manifeste sua opinião e compartilhe suas percepções com o/a pesquisador/a..

Ainda segundo Kusenbach, essa ferramenta de pesquisa poderia ampliar a visão do/a pesquisador/a sobre temas como o tipo de envolvimento espacial de seus sujeitos, as relações do espaço percorrido com as biografias dos/as entrevistados/as, as redes de relações sociais com as pessoas ali presentes, além do já comentado acesso à percepção dos/as interlocutores/as.

Poderíamos argumentar que uma boa observação participante alcançaria também esses objetivos e que, portanto, essa ferramenta não necessariamente seria uma grande inovação. De toda forma, no que se trata deste trabalho, acompanhar essas mulheres em seus percursos cotidianos de bicicleta por Brasília foi o que deu à minha pesquisa um olhar de fato etnográfico.

Meu trabalho de campo ocorreu, então, em duas etapas. A primeira delas, uma entrevista com cerca de 1h00 de duração, na qual conversávamos sobre a história da interlocutora com a bicicleta, o momento e as razões pelas quais ela decidiu usa-la como meio de transporte, os desafios encontrados neste processo, as mudanças na relação com o próprio corpo e com a cidade, restrições de horários e locais para andar de bicicleta, os trajetos feitos cotidianamente, além de perguntas como o que se leva na bolsa ao andar de bicicleta, o uso de equipamentos de segurança, precauções com a segurança da própria bicicleta, etc.

Em um segundo momento, pedalei lado a lado com essas mulheres em seus trajetos cotidianos, de casa para o trabalho, ou da Universidade para casa, por exemplo. Nesses acompanhamentos, íamos conversando sobre o porquê do caminho escolhido, ou sobre a agressividade de um determinado carro e a situação do trânsito, por exemplo. Procurei tirar fotos

de momentos que considereei significativos, embora isso muitas vezes tenha exigido de mim uma coordenação motora maior do que a de fato tenho.

Ao longo dos trajetos, vi acontecer uma série de coisas comentadas nas entrevistas, além de perceber uma porção de outras que não haviam sido ditas. Tentei ao máximo que minha presença não alterasse muito significativamente a experiência cotidiana daquelas mulheres. Claro que fazer um trajeto que normalmente se faz sozinha, acompanhada por alguém implica necessariamente numa mudança, assim como geralmente a simples presença do/a pesquisador/a. Porém, quando se trata de da presença de outra bicicleta, também muda a percepção que os outros (aqueles que chamamos de “trânsito”) tem de você: agora são duas ciclistas na rua, dois obstáculos, duas mulheres...

Por fim, ainda que isso não tenha acontecido com todas, busquei ter uma conversa posterior ao “Go Along” com as interlocutoras justamente para alcançar e refletirmos juntas sobre as mudanças ocorridas devido a minha presença, as percepções sobre o trajeto, e qualquer outro assunto que fosse pertinente de acordo com a experiência vivida. A pesquisa foi realizada entre Março de 2011 e Setembro de 2012.

Um aspecto interessante destes acompanhamentos é que muitas vezes dependi do clima para realizar minha pesquisa. Em época de chuva, boa parte das minhas interlocutoras deixava a bicicleta em casa e se utilizava de outros meios de transporte, ainda que algumas insistissem em utiliza-la, a despeito das condições climáticas - apelando para capas de chuva, por exemplo. De toda forma, minha pesquisa enfrentou certa sazonalidade da bicicleta: em épocas de climas mais intensos, com muita chuva ou muito sol, alguns de meus acompanhamentos acabavam por ser adiados.

Além disso, acompanhei uma série de Bicletadas, primeiro com o objetivo de estabelecer mais contatos, como já foi dito, e depois com a ideia de ver como as mulheres integrantes do coletivo atuavam naquele momento de “Massa Crítica”.

No caso do coletivo “Pedalinas”, fiz uma única incursão a São Paulo, na qual busquei acompanhar um de seus encontros e suas pedaladas exclusivamente femininas agendadas para o primeiro sábado a tarde de cada mês. Infelizmente, ainda que houvesse entrado em contato com bastante antecedência com o grupo, no fim de semana em que viajei para São Paulo o encontro não ocorreu. No entanto, aproveitei minha estadia para entrevistar algumas de suas integrantes a partir de perguntas muito parecidas com as que fiz com as mulheres brasilienses e acompanhei a participação de alguma delas em uma competição de bicicletas fixas<sup>3</sup>, além de acompanhar regularmente as atualizações de seu blog.

#### *Sobre a estrutura do trabalho:*

A monografia a seguir é composta de quatro capítulos, além desta introdução e da conclusão. Em meu primeiro capítulo, busco fazer um recorrido histórico da bicicleta: suas mais variadas versões e relações com o contexto no qual surgiu. Em especial, procuro refletir acerca do impacto do surgimento da bicicleta para a vida das mulheres de então – na Europa, nos Estados Unidos e aqui no Brasil. A linearidade que utilizo neste recorrido histórico é fundamentalmente um recurso narrativo, uma tentativa de organizar uma série de informações

---

<sup>3</sup> Um tipo de bicicleta marcada por uma diferença mecânica: sem freio, as catracas das fixas se movem junto com o pedal. Elas são mais bem explicadas no capítulo 3.

que obtive a partir da pesquisa bibliográfica. Meu objetivo com este capítulo é contextualizar a bicicleta e seus impactos, de forma a construir uma análise diacrônica do tema aqui proposto.

Em seguida, passo a conversar com as memórias de infância acerca da bicicleta de minhas interlocutoras. A partir de suas falas, procuro entender de que forma o fato da bicicleta ser encarada como meio de transporte ou como brinquedo diz respeito à utilização do veículo na vida adulta. Também analiso o papel do cicloativismo na retomada da bicicleta e como tal discurso encontra ecos diferentes a depender da classe social.

Logo mais, discuto a relação do uso cotidiano da bicicleta enquanto meio de transporte com o corpo de minhas entrevistadas, em especial com dois discursos recorrentes acerca dos corpos femininos: o que atribui a estes uma suposta inabilidade para as práticas desportivas e o que os enxerga enquanto vulneráveis e frágeis.

No quarto e último capítulo, analiso a presença das minhas interlocutoras nas ruas de Brasília, tanto como ciclistas como quanto mulheres. Enxergando a rua como um emaranhado de negociações e hierarquia, a partir da concepção de Delgado (2007), discuto de que forma as situações vivenciadas diariamente por elas dizem respeito às relações de poder que encontramos nos espaços públicos brasilienses. Além disso, analiso como o fato de serem vistas como intrusas nas ruas guarda relações com discursos bastante recorrentes de culpabilização da vítima, tanto em casos de estupro como de atropelamento.

Por fim, na conclusão, além de fazer um apanhado geral do trabalho, discuto rapidamente a construção das ciclovias. Não entrei em análises mais profundas sobre este processo, que começou a ser concretizado quando eu já estava nos finais desta pesquisa.

Ao longo de toda a monografia, o/a leitor/a encontrará, em *itálico*, trechos do meu diário de campo distribuídos entre o texto. Mais do que puros relatos etnográficos, muitos desses trechos são também análises que compõe as minhas reflexões sobre o tema e devem ser considerados como tal. Optei por entremear as notas de campo e o corpo da monografia não apenas como recurso narrativo, mas também para trazer para a leitora/leitor a dinamicidade do que chamei de etnografia em movimento.

## 1. Sobre Mulheres e Bicicletas: um breve histórico

Neste capítulo, pretendo contextualizar brevemente o processo de criação da bicicleta e seu impacto ao redor do mundo em seus primeiros momentos. Busquei, sem fugir ao propósito desta investigação, diversificar minha pesquisa de forma que pudesse abranger o caminho e os efeitos do surgimento dessa tecnologia em várias sociedades, mas infelizmente o material de que dispus centrou-se principalmente na Europa e nos Estados Unidos, trazendo alguns poucos elementos a respeito do mesmo processo na Ásia (em especial na China), e no Brasil que é, afinal, o contexto de minha monografia.

Esta pincelada histórica me parece importante para entendermos em quais circunstâncias a bicicleta foi inventada, sem esquecermos que, como afirma Castells (1999, p. 43): "A tecnologia é a sociedade e a sociedade não pode ser entendida ou representada sem suas ferramentas tecnológicas"

Assim, tomar conhecimento da época e do processo de criação da bicicleta nos ajuda também a entendê-la, de forma que nos possibilitará, nos capítulos seguintes, compreender mais a fundo a sua utilização atualmente.

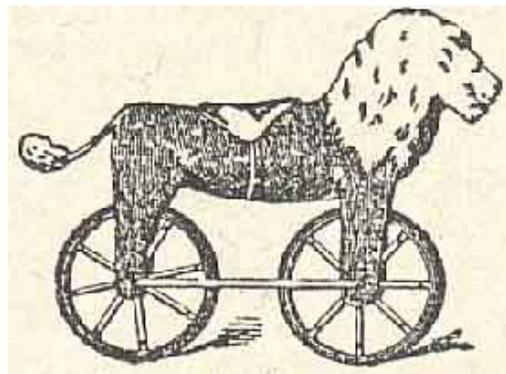
Para isso, é preciso recordar que a história não ocorre de maneira linear, muito embora seja dessa forma que a contemos. Foram muitas as mãos e mentes dedicadas a concretizar a ideia de um veículo de propulsão humana, e a narrativa que disponho aqui é apenas uma possibilidade de entender, a partir das fontes que encontrei, a série de fatos que contribuíram para a elaboração da bicicleta.

Em seguida, procuro focar meu olhar para aquelas que são de fato o alvo deste trabalho: as mulheres que se arriscaram a andar de bicicleta, neste capítulo, em seus primeiros tempos.

Mais uma vez, contei com certa escassez de fontes, apesar do interesse que este recorrido histórico me causou. Mesmo assim, insisto em apresentar essas informações não apenas como um apanhado de curiosidades, mas como mais uma janela a partir da qual posso observar as ciclistas/bicicleteiras que acompanhei em meu trabalho de campo, enxergando-as como participantes de um processo histórico mais amplo.

## 2.1 Algumas palavras sobre a história da bicicleta:

A vontade de se locomover por maiores distâncias sem depender da tração animal foi o grande fator estimulante da tecnologia que conhecemos como bicicleta. Segundo Macy (2011) a primeira menção a este tipo de veículo, uma imagem de um objeto de duas rodas não conectado a qualquer tipo de força animal, apareceu em 1642, na Inglaterra. Apesar desta autora mencionar esta imagem, Santos (2011) afirma que não há maiores registros de um possível desenvolvimento da idéia até 1790, quando o Conde francês Sivrac inventa o chamado "Celerífico": um veículo de duas rodas, feito de madeira, que imitava a forma de um animal, geralmente um cavalo.



Um protótipo de como seria o Celerífico, de 1790

(fonte: internet)

Já no século XIX, a necessidade de uma alternativa aos cavalos torna-se mais forte quando as crises de colheita passam a assolar a Europa e os animais ficam cada vez mais custosos e difíceis de manter. Dois desses eventos são citados por César (2010) como grandes motivadores de mais um personagem na história da bicicleta: a crise da colheita de 1812, quando o preço da aveia subiu muitíssimo, e ainda a erupção do vulcão Monte Tambora, na Indonésia, em 1816, que piorou a produção alimentícia do continente. A partir dessas crises, o barão alemão Karl Van Drais apresenta, em 1817, o veículo que ficou conhecido como Draisiana: ainda bastante parecida com o modelo "Celerífico", ela também era feita de madeira e bastante pesada, contando com rodas de tamanhos iguais e movida pelo impulso dos pés no chão.



A Draisiana, de 1817

(fonte: internet)

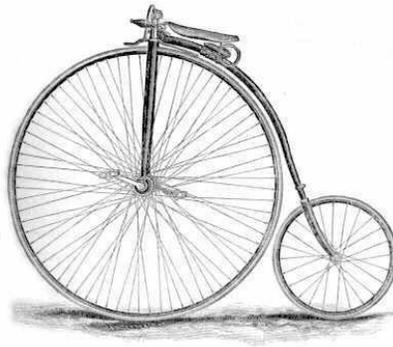
Foi apenas em 1839 que os pedais foram inseridos na invenção, conferindo mais eficiência ao veículo. De acordo com Santos (2011), anos mais tarde, em 1867, o francês Pierre Michaux os utilizou na roda dianteira de sua invenção que ficou conhecida como "boneshaker", já que alcançava maior velocidade por conta dos pedais, mas ainda possuía rodas de madeira, o que causava certo desconforto e muita tremedeira para quem a estava pedalando.



A "boneshaker" de Michaux (1839), já com pedais.

(fonte: internet)

Também nesta mesma época, em busca de maior velocidade, surgem as bicicletas cujas rodas da frente tem diâmetro muito superior ao das rodas de trás, ainda com pedais dianteiros. A roda da frente maior possibilitava que uma distância mais longa fosse percorrida com menos esforço, mas em compensação fazia com que o instrumento fosse muito mais perigoso que as suas outras versões, e as quedas tornaram-se cada vez mais freqüentes.



Modelo com roda dianteira maior, em busca de maior velocidade.

(fonte: internet)

A partir dessas experiências, surge a preocupação em manter uma boa velocidade para o veículo e ao mesmo tempo conferi-lo maior estabilidade e, em 1885, o inglês Henri Lawson

propõe a chamada "Bicicleta de Segurança": com as duas rodas de diâmetros iguais, é a primeira bicicleta que surge com uma conexão entre elas, feita através de uma corrente e movida por pedais, tal qual o mecanismo que conhecemos. A bicicleta de segurança passa, então, a ser cada vez mais popular, barata e funcional, especialmente com o surgimento da câmara de ar, patenteado por Edward Michelin em 1891, com pneus que traziam um novo conforto e ainda tornavam-se práticos de serem trocados.



“Bicicleta de segurança”, de 1885, já bem parecida com o modelo que conhecemos hoje.

(fonte: internet)

O desenvolvimento desta tecnologia e seu crescente uso causou furor na Europa do século XIX. Houve quem dissesse que a bicicleta era a própria encarnação do progresso, da supremacia do ser humano sobre a natureza, que havia por fim deixado de lado as limitações dos animais e agora dependia apenas de si mesmo. Não deixa de ser interessante que o mesmo tenha sido dito do carro, anos mais tarde. Como afirma Ana Santos (2011), a respeito de uma publicação em uma revista desportiva de Portugal de 1895:

“A bicicleta realiza a súpula de valores sociais, como a ordem e a limpeza, de virtude de caráter, como a elegância, o silêncio, a sutileza e a diligência e, ainda, de qualidades do

corpo, como a força e a leveza. No extremo oposto, está o cavalo a representar o passado, com o corpo associado à fadiga, à debilidade provocada pelas doenças, à falibilidade da própria natureza. A bicicleta representa a autonomia do homem em relação à natureza que, doravante, tem na bicicleta a solução de seus problemas de mobilidade pessoal” (Santos, 2011, p.185)

Por outro lado, também eram comuns os estranhamentos e as críticas feitas ao novo veículo, que, afinal, popularizava a locomoção. Usar uma bicicleta era muito mais barato do que manter um cavalo e uma carruagem, além de colocar o próprio ser humano como responsável pelo dispêndio de energia necessário ao movimento. O que era elogiado por uns/as, era criticado por outros/as, especialmente pela aristocracia, que, segundo Santos (op.cit), se incomodava com a postura mais curvada que o corpo adquiria ao pedalar, tão diferente da altivez daqueles/as que montavam um cavalo. Por essas e por outras razões, a bicicleta ganhou também o apelido de “cavalo dos pobres”.

Uma série de outras preocupações surgiu a partir da bicicleta. Foram vários, por exemplo, os debates médicos feitos a respeito do uso da nova máquina, dividindo as opiniões de especialistas da época.

Macy (2011) nos cita alguns novos termos médicos usados nos Estados Unidos do começo do século XX para ilustrar a influência da bicicleta na área: *Bicycle Eye* (uma fadiga nos músculos oculares devido a necessidade de se olhar sempre pra cima quando se pedala), *Bicycle Face* (uma expressão facial típica de ciclistas, bastante concentrada, adquirida após constantes

passeios em que se precisa prestar atenção em cada detalhe do caminho), *Bicycle Fright* (um nervosismo que faz com que um/a ciclista desesperado/a por evitar um acidente acabe o causando), *Bicycle Heart* ( coração “aumentado” ou cujos batimentos ganham muita velocidade depois de excesso de esforço), entre outros. Por outro lado, a bicicleta era por vezes recomendada como um instrumento de cura para “mulheres nervosas” e para crianças e jovens, desde que utilizada de forma moderada.

Além dos aspectos de saúde, a ascensão da bicicleta também motivou uma série de movimentos pelas melhorias e expansão das estradas, além das reações desesperadas dos donos de cavalos que a consideravam um perigo para seus animais. Na Nova York de 1881, por exemplo, três ciclistas foram presos depois de desobedecerem às ordens de não pedalar no Central Park e acabarem se envolvendo em um acidente. Ao fim do julgamento, as bicicletas chegaram a ser banidas do parque, além de serem consideradas “a maior ameaça à propriedade e à vida já inventada.” (Macy, 2011, p.18)

Tanto na Europa como nos Estados Unidos, o veículo inspirou uma série de obras literárias e musicais e seu uso continuou em plena expansão, até que cedeu seu lugar de novidade ao automóvel, lançado definitivamente por Henry Ford em 1908. Com exceção de alguns países e cidades que instauraram políticas de incentivo da bicicleta, como o conhecido exemplo de Amsterdam, os veículos motorizados foram progressivamente, ao longo do século XX, adquirindo maior importância e ocupando mais espaço nas ruas européias e, principalmente, nas norte-americanas.

Ao que tudo indica, como pudemos ver pelas fontes citadas, a bicicleta possui, de fato, origem européia. Ainda assim, seu surgimento também afetou outros cantos do planeta, além dos Estados Unidos, já citados por aqui. Segundo Cesar (2010), na China, por exemplo, a

bicicleta começou a ser conhecida em 1866, após o regresso de uma incursão militar na Europa. Os/as chineses, no entanto, viam o veículo com certa desconfiança e a esta época ela era usada principalmente pelo Estado.

Não deixa de ser interessante pensar que justamente o país em que na década de 1990 96% dos percursos era feito por bicicleta ou a pé (Hook et al, 1995), manifestou inicialmente esta rejeição ao veículo.

Aqui, minhas fontes se contradizem. Cesar (op. cit) afirma que foi a partir da Revolução Comunista, de 1949, que se iniciou uma política estatal de incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte, o que acabou resultando na atual popularidade da mesma. Hook et al (1995), afirmam, no entanto, que ter uma bicicleta na China antes das reformas econômicas de 1979 consistia em um grande privilégio, já que o veículo era racionado pelo governo e que a maior parte da população se locomovia por meio de transporte público. A bicicleta era, então, um símbolo de *status*.

Os autores afirmam que foram justamente as citadas reformas econômicas que, dando fim ao racionamento das bicicletas, aliado à alta densidade das cidades chinesas, ao alto preço dos carros e a predominância de terras planas no país, que teriam popularizado o uso do veículo, fazendo com que sua produção saltasse de cerca de 10 milhões em 1980 para cerca de 40 milhões em 1990.

De toda forma, a bicicleta ainda é o grande veículo de locomoção chinesa, e seu uso é também significativo em diversos outros países da Ásia como Japão, Singapura e Coreia, que mantém uma série de políticas de estímulo a veículos não motorizados. O *boom* do automóvel,

no entanto, vem tomando força nos outros países daquele continente e, segundo afirmam Hook et al (1995), a tendência é que cada vez mais os carros tomem o espaço das bicicletas nas ruas asiáticas.

Já no Brasil, Segundo César (op. Cit), a bicicleta também chegou ainda no final do século XIX, trazida pelas famílias de maiores condições financeiras principalmente para o Rio de Janeiro e para São Paulo. Apesar de não haver muitos estudos que tratem do veículo nessa época, sabe-se que seus custos continuaram altos até a Segunda Guerra Mundial, e até esse período ela era fundamentalmente utilizada pelas elites, em um processo bastante diferente do europeu ou do americano.

Em seu artigo “A Bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição do século XIX e XX”, Andrade de Melo e Schetino (2009) afirmam que os anúncios de Velocípedes, ou “boneshakers”, começaram a circular pelo país por volta de 1860, mas foi só em 1890 que passaram a ser maciçamente importadas para o país, com preços todavia elevadíssimos. Foi também por essa época que as competições e os clubes de ciclismo começaram a surgir, ainda principalmente no Rio de Janeiro (objeto do estudo dos autores) e em São Paulo.

Em nosso país, foi apenas depois da ascensão do automóvel que a bicicleta de fato se popularizou, tornando-se progressivamente o meio de transporte de quem não tinha condição de comprar seu próprio carro, ou ainda apenas um objeto de lazer para passeios ocasionais daqueles/as que já estavam motorizados/as. Hoje em dia, o Brasil é o 3º maior produtor de bicicletas do mundo e o 5º consumidor, segundo dados reunidos por César (op. Cit).

## 2.2 Mulheres em duas rodas

*"Deixe-me dizer o que eu acho da bicicleta. Eu acho que ela fez mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo. Eu me alegro sempre que vejo uma mulher se locomovendo de bicicleta."*

(Susan B. Anthony, 1896. apud Macy, 2011, tradução minha)

Se outra vez pensarmos nos diversos impactos causados pela a bicicleta à época de seu surgimento, no continente Europeu, podemos voltar nossos olhos para os sujeitos dessa pesquisa e refletir sobre os efeitos do veículo na vida das mulheres de então. Infelizmente, neste ponto minhas fontes referem-se quase que exclusivamente aos Estados Unidos e à Europa, com exceção das escassas informações a respeito do Brasil. No entanto, como afirmei outrora, considero fundamental compartilhar algumas dimensões deste processo, por enxergá-lo como elucidativo das relações construídas pelas mulheres que entrevistei e acompanhei com suas bicicletas, o espaço urbano e seus corpos. Assim, poderemos acrescentar uma perspectiva diacrônica à nossa análise.

Como era de se esperar, a bicicleta surge como um veículo pensado para ser guiado exclusivamente por homens e ocasionou mudanças diversas na vida das mulheres que começaram a utilizá-la como meio de transporte. O veículo passou a sofrer algumas alterações, por volta de 1870, com o intuito de ser também utilizado por elas: as mudanças referiam-se principalmente ao local dos pedais, que na versão feminina, ficavam ambos no mesmo lado.

Assim, a mulher ciclista poderia pedalar de lado, do mesmo jeito que fazia ao montar cavalo, sem, teoricamente se preocupar com seu vestido. Bicycletas pensadas para casais também foram criadas visando o público feminino, além do quadro baixo na Bicicleta de Segurança, que permitia seu uso com saias e vestidos, segundo Macy (2011).

Ainda assim, o vestuário europeu feminino complicava bastante os passeios ciclísticos. Os vestidos armados utilizados, assim como os espartilhos apertados, representavam um grande obstáculo para a bicicleta e eram os principais motivos de queixas das ciclistas, segundo Macy (op. cit.)

Ainda segundo a autora, a ascensão da bicicleta foi fundamental para que as mulheres passassem a utilizar calças nas cidades americanas, que já incomodavam por seu peso há muitos anos. Por volta de 1850, já havia diversos grupos de mulheres discutindo a possibilidade de uma “calça feminina” e vestimentas mais “racionais”, nos Estados Unidos e na Inglaterra, por exemplo. Com a popularização da bicicleta, essa necessidade se tornou ainda maior, e um dos primeiros modelos de calça, conhecidos como “Bloomers” graças a sua autora, e inspirados nas vestimentas árabes, passou a ser utilizado frequentemente por ciclistas.

O uso dessas calças nas ruas causou grande polêmica e reação, daqueles que achavam que estavam então se perdendo valores importantes da sociedade com esta prática. Ainda que alguns considerassem aceitáveis que as mulheres usassem seus “Bloomers” enquanto estivessem andando de bicicleta em áreas isoladas, esta não poderia ser uma desculpa para fazer o mesmo nos ambientes públicos, como nas ruas das cidades.

Um episódio relatado por Macy, ocorrido em 1893, deixa clara essa postura: trata-se de um debate instaurado em uma revista de Nova York, *Sporting Life*, que em números anteriores

havia advogado a favor do uso de calças nos passeios ciclísticos em áreas isoladas. Quando uma mulher, vestida com calças, após seu passeio no parque decidiu também pedalar com a mesma vestimenta na cidade, os autores do artigo se indignam e fazem questão de afirmar os limites de suas colocações:

“Há cerca de dois anos nós começamos a advogar em nome da adoção de uma forma sensível e racional de vestimenta para ciclistas femininas (...) Nós fomos e somos sinceros... mas não advogamos e nem apoiaremos qualquer esforço dessa classe de mulheres que pretende usar a bicicleta como forma de alcançar a notoriedade. Nós sentimos muito em ver que o ciclismo tem ao menos uma mulher que se esqueceu do auto-respeito, a ponto de fazer uma pública exibição de si mesma” (Macy, 2011, p.49, tradução minha)

Essa declaração deixa explícito que estava longe de ser simples essa mudança de vestimenta empreendida por diversas mulheres no final do século XIX. Também não o era uma porção de outros benefícios e possibilidades trazidas pela bicicleta, que causavam grandes incômodos por se tratarem de novas liberdades de locomoção para elas.

Na era das carruagens, tanto as mulheres que tinham acesso a elas como as que não tinham estavam num estado de vigilância permanente. As que desfrutavam delas saíam sempre acompanhadas e as que andavam a pé não tinham meios de caminharem grandes distâncias sem que sua ausência não fosse notada, além de não disporem de tanto tempo livre, já que

trabalhavam nas fábricas e nas plantações. A bicicleta possibilitou tanto que as mulheres ricas circulassem sem os olhares atentos dos cocheiros, como que as pobres tivessem acesso a outros lugares sozinhas.

Essa possibilidade gerou sérias preocupações para um bocado de pais e mães de família, que argumentavam que depois da ascensão da bicicleta de nada adiantaria proibir sua filha de ir ao teatro com um rapaz, se ela poderia simplesmente ir pedalar sozinha com ele sem que ninguém soubesse, como escreveu Joseph Bishop em 1896. Outros, como Charlotte Smith no mesmo ano, argumentavam que a bicicleta era um “agente que faz o diabo avançar” e que sua ascensão deveria ser parada a todo custo (também em Macy, 2011, p. 28).

Ainda assim, por mais que despertasse a ira dos/as conservadores, não havia muito que se pudesse fazer em relação à popularização das bicicletas e suas consequências, o que representava, em si, uma série de mudanças que já vinham ocorrendo naquelas sociedades. Pouco a pouco ela ajudou a criar um outro tipo de sociabilidade para as jovens mulheres, que passaram a circular sem tanta tutela. Esse novo meio de transporte foi também importante, portanto, para que mulheres saíssem do ambiente exclusivo dos espaços privados e começassem progressivamente a frequentar os espaços públicos da cidade.

Várias mulheres europeias e americanas, engajadas ou não na luta pela ampliação dos direitos femininos, utilizaram da bicicleta como meio de transporte e passaram afirmá-la como elemento importante para a sua liberdade. É o caso da advogada Belva Lockwood, que em 1884 foi a primeira mulher a se candidatar à presidência dos Estados Unidos, ou Marie Curie, primeira mulher a ganhar um prêmio Nobel (o primeiro em 1903, junto com seu marido Pierre Curie, e o segundo sozinha, em 1911). Também Alice Austen, uma das primeiras mulheres

fotógrafas, utilizava a bicicleta como meio de transporte e de trabalho, pedalando para fotografar.

Também foram várias as mulheres ciclistas que se aventuraram pelo mundo dos esportes, tornando-se notórias por romper com o estereótipo de inferioridade física feminina. Para citar alguns exemplos estão Dora Rinehart, que em 1897 afirmou que não fazia grandes trajetos com seu marido porque ele não seria capaz de acompanhá-la e Louise Armaindo, que em 1884 venceu uma competição disputada com vários homens. A ciclista profissional Ann Strong chegou a afirmar, em 1895: “O que posso dizer é que a bicicleta é tão boa companhia como a maioria dos maridos” (Macy, op. Cit, p.80, minha tradução).

No Brasil, foi na época das competições e dos clubes de ciclismo, no final do século XIX, Andrade de Melo e Schetino (2009) que as mulheres começaram a se envolver com a bicicleta, muito embora sua participação fosse baixíssima. Segundo os autores, a participação feminina ocorria poucas vezes e com pouco sucesso de público. Isso se devia, afirmam os autores, ao fato de que o ciclismo, inclusive mais do que outros esportes, era visto como uma atividade fundamentalmente masculina, e a presença feminina deveria dar-se apenas na plateia, como forma de embelezar o espetáculo.

Nas ruas do Rio de Janeiro, no entanto, mulheres com condições financeiras favoráveis começavam pouco a pouco a tomar espaço nas ruas da cidade, também alinhadas com as tendências de vestimenta da Europa e dos Estados Unidos. Aqui, como naquelas terras, traria preocupações com o fato da bicicleta tornar a mulher demasiado parecida com o homem, como dizem Melo e Schetino (op. Cit):

“A utilização da bicicleta já era possível, obviamente para as que pudessem pagar por essa, à época, cara diversão, mas não deveria ferir os valores de fragilidade, elegância e delicadeza atribuídos à condição feminina, algo bastante distinto das ideias exaltadas pelas práticas de competição, relacionadas à força, agilidade, velocidade. Nesse último caso, nos velódromos, as mulheres eram aceitas como público, não como competidoras.”

(Melo & Schetino, 2009, p. 130)

Pouco se tem escrito a respeito do uso mais cotidiano da bicicleta no Brasil deste período, tanto por mulheres como por homens. Mesmo as fontes que encontrei a respeito do mesmo processo nos Estados Unidos e na Europa, tratam principalmente de grandes acontecimentos e grandes nomes, sendo que, como nos afirma Zinn (2005) e Marcos (2007), a história é também uma sucessão de pequenas coisas invisíveis, não contadas. Assim, seguramente foram muitas as anônimas que transformaram e foram transformadas pelo advento desta tecnologia, no que se trata da maior liberdade de locomoção e da criação de outras sociabilidades – ainda que no Brasil a esta época de forma muito mais restrita devido ao seu alto custo.

Falta, portanto, a meu ver, um olhar mais antropológico sobre o tema. É este olhar que procuro alcançar nas páginas que seguem, a partir da história de vida, das reflexões e conversas, dos acompanhamentos de algumas das mulheres que pedalam atualmente, desconhecidas, pelas ruas de Brasília.

## 2. Memórias de Bicicleta

*"A memória nos constrói, nós construímos a memória"*

(Tonkin apud Candau, 2011, tradução minha)

Agora que já fizemos um recorrido na história da bicicleta, vale passarmos também pela história de minhas entrevistadas com o veículo, desde sua infância até os dias de hoje.

Comecei as entrevistas conversando com minhas interlocutoras sobre suas memórias de infância com a bicicleta não apenas por uma questão cronológica, o que sem dúvida facilitou seus relatos, acostumados/as como estamos a contar e enxergar nossas histórias de maneira linear. Estou também preocupada em observar como minhas interlocutoras enxergam sua trajetória com a bicicleta e de que forma suas experiências na infância afetam sua atual prática de pedalar.

O *como* enxergamos e contamos nossas lembranças, permeadas de exaltações, sublimações, esquecimentos, conscientes e inconscientes, revelam, seguramente, uma porção de coisas a respeito da nossa história, mas também de como nos vemos nos tempos presentes e de que forma encaramos o que vivemos no passado. Como no conto de Borges, a narrativa que contamos é símbolo de quem somos, e somos quem somos porque contamos essa narrativa:

"Senti, na última página, que minha narrativa era um símbolo do homem que fui enquanto escrevia e que, para escrever aquela narrativa, fui obrigado a ser aquele

homem e que, para ser aquele homem, fui obrigado a escrever aquela narrativa, e assim até o infinito" (Borges, 2008. p. 654)

No âmbito desta pesquisa, minhas perguntas sobre a trajetória das interlocutoras foram particularmente enfocadas em dois pontos: se na infância a bicicleta era vista como meio de transporte ou como brinquedo; e as construções de gênero vividas a partir do uso da bicicleta na infância (a serem tratadas em capítulo posterior). Neste capítulo, centrarei minha análise nesta dicotomia entre brinquedo e meio de transporte, tentando entender como ter ou não ter contato e referências que usavam a bicicleta como meio de transporte influencia a relação dessas interlocutoras com a bicicleta no presente, com um discurso cicloativista, e como esta vivência infantil está relacionada também a uma questão de classe, a partir da concepção difundida em nossa sociedade que atribui ao carro papel de símbolo da ascensão social.

## **2.1 Um brinquedo ou um meio de transporte?**

Pensar a partir da dicotomia "bicicleta meio de transporte" X "bicicleta brinquedo", não diz apenas respeito à maneira como as entrevistadas, quando crianças, enxergavam a bicicleta, mas também à visão que elas atualmente possuem da bicicleta em sua infância. O que pretendo refletir aqui é de que forma essa memória está relacionada a um discurso importante dessas mulheres na vida adulta enquanto ciclistas, seja para explicitar uma ruptura com uma "cultura do

automóvel”<sup>4</sup>, seja para ressaltar uma conexão com uma tradição familiar de pedalar para se locomover.

Como veremos nas entrevistas, essa atribuição à bicicleta de uma função de meio de transporte ou de um simples brinquedo retomado posteriormente, se conecta a uma questão de classe, medida aqui pelo acesso ou não ao carro na infância, a partir da percepção que, a esta época, a popularização do automóvel era consideravelmente menor. As entrevistadas que contaram com um veículo automotor na infância enquanto principal meio de locomoção também tiveram rápido acesso a ele na vida adulta. Este fator cria uma separação entre aquelas que adotaram a bicicleta como *opção* e aquelas que a adotaram como *condição*.

Analisemos, a princípio, as memórias de infância de Débora. Débora, atualmente estudante de Nutrição na Universidade de Brasília, nasceu e cresceu na Ceilândia, cidade periférica e símbolo da segregação sócio-espacial do DF. Atualmente, seus pais continuam morando no PSul, enquanto ela e sua irmã passaram a morar em Samambaia, outra "cidade-satélite" de Brasília.

A respeito de sua infância com a bicicleta, Débora diz:

"A minha primeira lembrança com a bicicleta... é de pequeninha... sempre tem, a gente bem pequeninha querendo ganhar bicicleta no natal. Meu pai que ensinava eu e a Karol, minha irmã, a andar. Ele tava ensinando a gente a andar, e tals.

---

<sup>4</sup> Conhecendo as elaboradas e complexas discussões acerca da "cultura" na Antropologia, me parece necessário afirmar que, ao longo deste trabalho, utilizo uma noção mais simples do termo. Aqui, entendo cultura enquanto um conjunto de práticas e discursos recorrentemente acessados e vivenciados por determinados grupos sociais.

Mas acho que a gente quis uma bicicleta, talvez tão cedo, porque era o meio de transporte da nossa família. Meu pai ia pedalando, minha mãe na garupa, e ia uma no colo dele e outra no colo dela. Andava nós quatro lá pelo PSul. (...)Teve uma vez que falaram: "nossa, isso é uma van!", (risos). Assim, pra pequenas distâncias, né? Não era pra todos os lugares. Mas meu pai ia pro trabalho de bicicleta... Porque bem antigamente, na avenida central da Ceilandia tinha uma ciclovía... Hoje em dia não tem de jeito nenhum! é mão dupla e até motociclista deve sofrer! Aí ele ia sempre trabalhar de bicicleta. Aí ele foi parando porque... roubaram uma vez, depois roubaram outra. Aí começou a ir de ônibus, depois de carro e se adaptou facilmente a essa vida.... Mas a gente já gostava de andar. " (Débora, em entrevista)

Para Débora, ainda que claramente haja aí o elemento lúdico e de "brinquedo" da bicicleta (ela e a irmã queriam uma de natal), o fator mais importante para que tenha se interessado tão cedo pelo veículo é que era o "meio de transporte da família". Não apenas o seu pai andava de bicicleta para o trabalho, como também ela, a irmã e a mãe se locomoviam, todos/as juntos/as na mesma bicicleta, de forma até cômica de se imaginar.

A falta de acesso a um carro nesta época de sua vida é reivindicada como formadora da atual prática de ciclista desta interlocutora. Débora está sempre conectando o seu andar de bicicleta à uma *prática marginal*/ não hegemônica, já antes em curso na sua família, desde pelo menos a geração do seu avô. A exaltação do elemento "*marginal*" da bicicleta aparece, por exemplo, quando ela afirma, com certa crítica, que seu pai "se adaptou facilmente" a andar de

carro, o que, como já dito, a partir de uma ótica hegemônica no Brasil, representaria uma ascensão social. Quando Débora descreve a bicicleta de seu avô (que ela "quer tatuar"), também enxergamos uma exaltação da marginalidade de se pedalar não por que se quer, mas por ser a única possibilidade de locomoção, ou ao menos uma possibilidade mais confortável que os ônibus do DF. A precariedade da bicicleta acaba virando símbolo de certa resistência, da capacidade encontrada para lidar com as adversidades:

"Sério, a bicicleta dele, eu vou tatuar essa bicicleta! Ela era toda soldada! O banco era um colchão com uma câmara de ar amarrada, era bem de ferro velho. O meu vô que arrumou tudo!" (Débora, em entrevista)

Ao enfatizar essas histórias de sua família, Débora busca se diferenciar de um discurso cicloativista que, advogando que o carro é insustentável e que deve ser trocado por uma bicicleta, vem ganhando destaque na Universidade de Brasília, com organizações como "Bicicleta Livre"<sup>5</sup> Débora talvez conecte esse discurso também a mim, e portanto faz questão de marcar as diferenças do seu histórico com a bicicleta, de ressaltar suas origens e relações com o veículo bem antes dela ser considerada "politicamente correta". Essa sua postura fica mais explícita quando ela afirma, ainda rememorando o seu processo de adotar as duas rodas como seu meio principal de locomoção:

---

<sup>5</sup> Projeto de extensão da UnB que, a partir da disponibilização gratuita de diversas bicicletas pelo Campus, busca diminuir a presença de carros no local

"Aí eu tinha uns 16 anos, e eu tava trabalhando no Lago Sul. E aí já tava rolando o metrô aí eu deixava na estação, e pra mim sempre funcionou assim, como algo pra eu ganhar tempo, gastar menos dinheiro. Não era: "A vou deixar, vou abrir mão dos meus privilégios, vou deixar de andar de carro.." Era: "Nossa, que massa, vou poder ir mais rápido porque estou de bicicleta. Vou pegar menos sol, menos ônibus, gastar menos dinheiro." (Débora, em entrevista)

Quando relacionamos o discurso de Débora sobre sua infância e suas falas sobre usar a bicicleta enquanto locomoção na vida adulta, podemos perceber que ela faz questão de afirmar que utiliza o veículo por *condição* e não por simples desejo. São falas que revelam parte da maneira como ela enxerga sua própria história, e também de como ela quer ser enxergada atualmente. Retomando Candau (2011) :

"Se, como afirma Walter Benjamin, fazer a história é dar sua fisionomia às datas, podemos dizer que uma história de vida consiste em dar uma fisionomia aos acontecimentos considerados pelo indivíduo como significativos do ponto de vista de sua identidade. Quando opera a memória, o acontecimento rememorado está sempre em relação estreita com o presente do/a narrador/a, quer dizer, com o tempo de instância da palavra.(...)" (Candau, 2011, p.101)

Se analisamos a fala de outras três interlocutoras, veremos que o que se ressalta a partir da memórias de infância é o aspecto oposto: a bicicleta era brinquedo de criança, progressivamente abandonado, assim como bonecas e bolinhas de gude. O carro, como principal meio de transporte da família, foi também o veículo dessas interlocutoras assim que tiveram idade para tal. A bicicleta é retomada como *opção*, em outro momento da vida adulta.

Tanto Soraya - professora do Departamento de Antropologia (UnB), proveniente de uma família de acadêmicos e atualmente moradora da Asa Norte - Joana - pedagoga, professora de educação infantil, também residente na Asa Norte, como Isabelle - estudante de Artes Cênicas na Universidade de Brasília e residente na Vila Telebrasília, ao serem perguntadas sobre suas memórias de infância, citaram brinquedos como velotrol e triciclo como parte de suas trajetórias até a bicicleta, como se houvesse uma progressão de um brinquedo para o outro:

"Eu lembro de ter um triciclo vermelho, bem lindo assim ... Atrás tinha uma barrinha que meu irmão ficava de pé e aí segurava pelo meu ombro e a gente andava junto(...) Eu levava muito meu irmão na garupa nesse triciclo. Depois ele herdou o triciclo, aí eu ganhei uma Monark pequenininha, mas também tinha garupeira e ele ia atrás." (Soraya, em entrevista)

"Na verdade já tinha velotrol, triciclo, mas bicicleta sem rodinhas foi com 8 anos. E quando eu ganhei a bicicleta sem rodinhas eu aprendi a andar na casa dos meus primos... com uma pessoa que eu não lembro quem era. A gente descia uma rampinha, pegava o embalo e começava a pedalar, pra estabilizar. Aí com essa bicicleta eu pedalava no Eixão, porque tinha o "Eixão do lazer" que começou não sei que ano foi, mas eu pedalava lá no

Eixão do lazer. Era mais assim, hobby mesmo. E eu pedalava na minha quadra, pra brincar. Eu descia todo dia, junto com a minha irmã, pra gente brincar com a bicicleta: e pedalava lá em volta mesmo." (Joana, em entrevista)

"Bem, desde que eu me lembro eu tenho um velotrol... é um veículo não motorizado, né? Eu usava muito, muito, muito o velotrol, e a gente tinha casa então era muito gostoso. Ai depois eu passei para uma bike rosa..." (Izabelle, em entrevista)

Os três depoimentos atribuem à bicicleta na infância um papel de brinquedo, visão fundamental para entender o afastamento que elas tiveram com o veículo a medida que foram crescendo. Segundo suas falas, Izabele e Joana afirmaram não ter referências de alguém próximo que utilizasse o veículo como forma de transporte. Apenas o pai de Soraya andava de bicicleta como meio de transporte, mesmo assim para trajetos curtos, já que não era seu veículo principal:

"Eu cresci ouvindo um pouco essa narrativa do meu pai, na época ele falando que tava na Florida, meu pai tava fazendo doutorado e então morávamos lá e a casa era mais ou menos perto do Campus, então a gente tinha um carro e ficava com a minha mãe pra ela fazer as coisas, compras se precisasse... e meu pai, com a bicicleta, me deixava na creche e depois ia me buscar. Ele conta uma coisa que a minha filha faz exatamente igual, que é ir falando com todos os cachorros e gatos que ela encontra, mais cachorros, né! E ela vai falando "au, au!" e é exatamente o que eu fazia! Acho muito bonitinho isso! (em entrevista)"

Tal visão e falta de referências que afirmassem a bicicleta como meio de transporte a não ser para situações pontuais como a acima relatada, representa também um dos grandes obstáculos enfrentados por essas interlocutoras, e de certa forma, por quem quer que utilize a bicicleta para se locomover: o de superar a barreira do "lazer", do "brinquedo", do "passeio" e passar a ser vista de fato como um veículo, que possui o direito de transitar na rua, junto aos outros modais de transporte.

Esta percepção está ancorada, como já dito no capítulo anterior, no processo de ascensão do automóvel no Brasil, já que as bicicletas passaram a ser vistas como um momento de lazer de quem podia comprar carro, ou como um meio de locomoção apenas para aqueles/as que não podiam. Não deixa de ser interessante que esta seja uma concepção que também encontramos no relato das entrevistadas: aquelas oriundas de famílias com acesso ao carro enxergaram por muito tempo a bicicleta como brinquedo e lazer, a que não teve esse acesso já atribuída, desde a infância, uma função de transporte ao veículo.

A cultura que relega a bicicleta aos espaços de simples divertimento é percebida como problemática para a aceitação da bicicleta como veículo de transporte pelas próprias entrevistadas, como podemos ver no depoimento de Joana, dado na segunda parte de nossa entrevista:

"Eu tava pensando sobre isso ontem. A bicicleta na nossa vida ela é tipo... relacionada a passeio, a lazer. Uma coisa que você faz por diversão. Ela num é considerada como transporte, nunca! (...) A gente nunca vê bicicleta como meio de transporte. Num é só na escola que a gente vê isso... na verdade é no mundo! Porque você não percebe a bicicleta

como meio de transporte(...) Aí eu entendi assim que o carro não respeita. Eu entendo a hostilidade do carro e do ônibus com relação a uma bicicleta na pista mesmo... Por conta dessa cultura que a gente tem mesmo, que a bicicleta não é vista como meio de transporte. Ela é entendida como um hobby, uma diversão, um lazer... e por isso as pessoas tem tanta hostilidade com bicicleta na pista. Porque, pô, “essa galera passeando aí, eu tenho que chegar no meu trabalho, sai daí”. Aí buzina, fala pra ir pra calçada... Porque é isso né, tá passeando, num tá fazendo nada, tá atrapalhando o trânsito, né?” (Joana, em entrevista)

Joana revela nesta fala não apenas uma percepção geral do trânsito, mas também uma reflexão sobre uma visão que ela mesma partilhou em algum momento de sua vida (*"a bicicleta na nossa vida"*, *"a gente nunca vê"*). Tendo visto a bicicleta como brinquedo em sua infância, ela também passou por um processo de reaproximação com o veículo na vida adulta que incluiu uma nova interpretação do mesmo, processo também reivindicado por Izabele e Soraya.

Esta nova interpretação é atribuída, em grande parte, ao contato direto com coletivos cicloativistas ou com um discurso pró-bicicleta divulgado por tais coletivos. Na direção contrária do alegado por Débora, esses discursos foram fundamentais para que essas mulheres passassem a enxergar a bicicleta como meio de transporte:

"Comecei a ver a bicicleta como meio de transporte quando tava na Unb (...) Até porque tinha um grupo lá.... eu lembro que tinha um grupo que se chamava "Bicicleta na Via". Aí eu comecei a ir numa palestra... num debate que eles fizeram. Ai eu comecei a ver a coisa de outro jeito: isso que é começar a ver a bicicleta como meio de transporte e tal, ir com ela pro

trabalho, tentar se deslocar pra todos os lugares... Foi isso que eu vi... vendo a palestra, eu percebi que era um meio de transporte. Eles passaram uma lista de email e eu fui recebendo umas coisas que foram me encorajando cada vez mais a andar na rua... porque até então era só na calçada."(Joana, em entrevista)

"Eu voltei pra morar em Brasília, e, com muitos estranhamentos... de como a cidade tá cheia de carro. Como eu demoro 20 minutos pra chegar no campus... E eu moro na 403 norte... é muito perto! Mas eu comecei a alimentar essa ideia de andar de bicicleta. Ai que que eu comecei a fazer... comecei a frequentar alguns sites, uns blogs. Aí comecei a me inspirar nessa sociabilidade urbana pela bicicleta... então comecei a ler o site das "Pedalinas", depois de uma matéria que li referente a esse site... E comecei a frequentar muito o "Ciclo Chic", que é um site de fotos de um cara de Copenhagen (...). E essas fotos foram entrando em mim... É possível! Foi o que me deu um pouco de confiança.. E aí a Cecília (filha) ficou um pouco maior e esse ano eu entrei de férias e disse: "Ah, vamos comprar uma bicicleta". Ai eu fui na bicicletaria lá na quadra mesmo." (Soraya)

Já Mara, ativista do grupo Sociedade das Bicicletas, funcionária do Decanato de Extensão da UnB e residente no Setor Hoteleiro Norte, afirma que na infância, a bicicleta era seu meio de transporte, ainda que não fosse o de seus/as familiares. Por outro lado, ela também teve acesso fácil ao carro, assim que teve idade para tirar a carteira de motorista, e passou por um processo de redescoberta do veículo bastante semelhante de Joana, Soraya, Izabelle:

"Eu me lembro que, quando eu era criança, no primeiro grau, eu não ia sempre, mas eu ia de vez em quando, eu já tinha bicicleta, já tinha aprendido a andar desde os meus... sei lá, 7 anos, num tenho certeza direito não. Eu lembro que a gente tinha também velotrol, então acho que até antes disso eu já andava. Mas ia pra, quando tinha trabalho de escola a tarde, eu usava a bicicleta para ir para a escola. De manhã eu ia a pé junto com meus irmãos, e lembro da minha mãe de vez em quando ir com a gente, mas a gente meio que ia sempre sozinho. E à tarde, quando precisava fazer trabalho em grupo, eu ia de bicicleta. E lembro também que eu ia, uma vez eu fui, eu morava na Asa Sul e tinha uma amiga que morava no Lago Sul, e eu lembro de ter ido até a casa dela várias vezes, não uma vez só, mas várias vezes, de bicicleta. Isso tipo sétima ou oitava série... 14 ou 15 anos. E depois, no segundo grau também, eu estudei no Leonardo da Vinci e eu morava na 511 e ia pra lá também de bicicleta. Mas aí um dia ela foi roubada e aí eu nunca mais fui, meu pai não comprou uma nova pra mim, e aí eu fui deixando, deixando... E só voltei a pedalar quando eu voltei pra Brasília. (...) Mas voltei porque? Porque lá em São Paulo, eu tive contato com a bicicletada de lá, na semana de meio ambiente, promovida pela faculdade de arquitetura. E eu lembro que eu fiquei encantada com o representante da bicicletada, falando sobre o que era isso, o que era uma cidade mais humana" (Mara)

Mais uma vez vemos aí o contato com um discurso e a prática cicloativista como uma razão para o retorno ao pedalar, ou seja, a bicicleta adotada por *opção* de quem tem ou teve acesso ao carro e mesmo assim a preferiu. Essa visão é marcadamente distinta da de Débora, que começou a pedalar por *condição* como já vimos anteriormente. No próximo tópico, reflito

brevemente sobre estes discursos cicloativistas, relacionando-os aos meus dados etnográficos. Procuro entender porque tais discursos possuem importância manifesta pelas minhas interlocutoras que decidiram abandonar o carro, enquanto a que viu na bicicleta uma chance barata de se locomover se esforça para se diferenciar deles.

## **2.2 Alguns Ecos do Discurso Cicloativista:**

*Sem maiores problemas, chegamos até o Museu Nacional, na chamada Praça das Bicletas. Levamos um susto ao chegar, porque estava tudo escuro e só bem distante víamos uma pequena roda de pessoas, consideravelmente menor que as últimas bicicletadas em que estive (deviam haver cerca de 15 pessoas). Ao nos aproximarmos, percebi que havia uma disposição geral de esperar mais pessoas para começarmos a pedalada, e a saída da bicicletada demorou mais do que o usual. Este meio tempo, de espera, foi de confraternização, de cumprimentos entre os e as que já se conheciam, e também uma chance de conversar com aquelas pessoas que sempre vemos no evento, mas que pela quantidade de gente acabamos não nos conhecendo muito.*

*No tempo que esperamos, cerca de meia hora a mais do que o de costume, algumas poucas pessoas chegaram, e achei interessante que grande parte das pessoas ali não eram frequentadoras da bicicletada, e estavam ali pela primeira vez. Essa minha impressão se confirmou quando fizemos uma rodada de apresentação e 16 das 25 pessoas ali nunca haviam ido, ou não eram de Brasília. Mesmo assim, como das outras vezes, as pessoas presentes eram majoritariamente brancas, e com algum dinheiro, a julgar pela qualidade e pela marca de suas bicicletas.*

*Penso isso muito a partir da minha bicicleta: ela custou R\$1600,00. Sua marca é muito boa, mas ela é uma bicicleta relativamente simples. Ali na bicicletada eu vi uma porção de dobráveis, ou bicicletas com muitas marchas e amortecedores e outros aparatos que ultrapassam um pouco minha ignorância mecânica. Mesmo sem conhecer muito mecanicamente, imagino que sejam na faixa de custo da minha ou mais caras, o que representa um dinheiro considerável e não é pra qualquer pessoa. Aliás, esse foi um questionamento que recebi muito quando comprei minha bicicleta: "você gastou tudo isso?". Passei a responder com outra pergunta depois de um tempo: "Quanto você gastou no seu carro?". Mas o carro e a bicicleta tem status bem diferente: uma bicicleta não é um carro, socialmente, de forma alguma.*

(Diário de Campo: relato da Bicicletada de Jun/2011)

Nestas minhas notas de campo, realizadas após o acompanhamento de um dos encontros mensais da Bicicletada- DF, temos uma pequena ideia da composição geral desses eventos: principalmente frequentado por pessoas brancas e de classe média (e por homens, vale dizer). Como já dito na introdução deste trabalho, a Bicicletada é um evento mensal inspirado nas "Massas Críticas" que surgiram fora do Brasil (ver pagina 21). Sua projeção é bastante considerável no cenário ciclotivista, ainda que não se configure como um grupo organizado e sim como um encontro periódico.

Seguramente o fato de ser realizada mensalmente no Plano Piloto afeta de forma significativa o perfil das pessoas que a frequentam (houve uma tentativa de criar a Bicicletada Gama, mas ela durou apenas algumas edições em 2011). Por outro lado, creio que não se trata

aqui apenas da localização, mas também de um aspecto do discurso e da propaganda cicloativista, que se faz mais efetivo em determinada classe social: aquela que teve oportunidade de ter um carro e que, por razões políticas, optou por deixá-lo de lado.

Pensemos, por exemplo, em um dos principais slogans cicloativista, presente em plaquinhas grudadas em várias bicicletas na bicicletada: "Respeite: um carro a menos". Não há dúvidas que esta frase busca afirmar que, da mesma forma que o carro, aquela bicicleta é um meio de transporte e que portanto deve ser respeitada. Por outro lado, este slogan só faz sentido se pensarmos que a pessoa naquela bicicleta *teve* ou *poderia ter* acesso ao carro, mas mesmo assim optou por pedalar. Quem anda de bicicleta sem ter alcance ao carro (situação que tende a diminuir com as políticas de popularização do automóvel) talvez simplesmente andasse com uma plaquinha: "Respeite: é meu único veículo", ou "Respeite: uma pessoa a menos no ônibus lotado"<sup>6</sup>. Outrossim, mulheres (e, neste caso, creio que também homens) que acompanharam/acompanham desde a infância a precariedade de se andar de bicicleta nas ruas do Distrito Federal, tendo este veículo como única alternativa, não se apropriam dessa dimensão do discurso cicloativista - que ressalta as vantagens de se abandonar o carro e adotar a bicicleta, tanto para uma nova concepção de cidade, como para a/o próprio ciclista.

Pensemos, por exemplo, a partir deste trecho do livro "Apocalipse Motorizado": a Tirania do automóvel em um planeta poluído" ( organizado por LUDD, 2004). O livro é basicamente uma coletânea de textos publicados mundo afora e é visto com muito esmero pelos grupos e pessoas envolvidas com o cicloativismo no geral:

---

<sup>6</sup> Interessante que tempos depois de haver escrito este capítulo comentei com Débora sobre essa reflexão. Ela não apenas concordou comigo, mas disse já ter pensado a mesma coisa.

"(o ciclista) não ameaça constantemente a vida de seus vizinhos. Está a escuta do exterior: em vez de se blindar medrosamente se rodeando de aço, ele imerge corajosamente em seu meio ambiente - que evita, além disso, poluir. Raramente perde o controle de si, e se deixa guiar por dois princípios: a liberdade e o respeito ao outro" (Granier, 2004. cit, p 121)

Ou ainda:

"Quando pedalo minha bicicleta pela cidade vejo coisas acontecendo, posso parar e explorá-las a fundo sem dificuldades. Também vejo meus amigos e conhecidos, posso parar e falar com eles diretamente. Isso, combinado com a ausência da mídia de massa martelando no meu cérebro no isolamento do meu carro, acaba estabelecendo laços orgânicos e canais diretos de experiência e comunicação humanas." (Carlsson, 2004, p. 126)

Temos aí dois exemplos que enxergam o andar de bicicleta sob um viés bastante romântico: ser guiado/a pela *liberdade e o respeito, imergir corajosamente, ver as coisas acontecendo na cidade, falar com os amigos...* São vários os adjetivos que enaltecem o andar de bicicleta como um ato mágico e repleto de alegrias.

Não se trata de deslegitimar esse discurso: a minha própria experiência de optar por pedalar, como a de várias de minhas interlocutoras, é descrita justamente com este mesmo olhar, como um processo de redescoberta do veículo, da cidade, de nós mesmas, coisa que veremos em capítulos posteriores.

Tampouco trata-se de reduzir o discurso cicloativista a um elogio à bicicleta. Os diversos grupos e coletivos que pensam e advogam a favor da bicicleta como meio de transporte possuem uma crítica ferrenha e muito bem elaborada do automóvel e de sua “cultura”, além de refletirem profundamente sobre a questão da mobilidade urbana e o direito à cidade. Termos como “ditadura do automóvel”, “monstroristas” são apenas um pequeno exemplo dentro do grande arsenal de artigos, textos e estudos realizados pelos/as ativistas.(ver blog “apocalipse motorizado”, por exemplo.). Ressaltar os aspectos prazerosos da bicicleta não deixa de fazer parte de uma estratégia de contra-propaganda, uma maneira de driblar o *status* que o carro possui em nossa sociedade.

O que me parece interessante notar é como essa estratégia de propaganda é eficaz principalmente para convencer a se deixar o carro na garagem: etnograficamente, foram justamente as mulheres que tiveram oportunidade de dirigir e entraram em contato com o discurso cicloativista que atribuíram a ele um papel fundamental para a sua opção,.

Débora, por sua vez, se esforça em se diferenciar deste discurso e ressalta o elemento “marginal”, “periférico” do seu andar de bicicleta, inclusive dando a esta conexão com a periferia um caráter positivo: não tendo tido fácil acesso ao automóvel, a bicicleta surgiu como elemento facilitador de sua mobilidade, não como alternativa bucólica de quem abandona o carro.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Em outro momento, Débora me contou uma situação que considerou absurda: em uma reunião com um grupo cicloativista que ocorreu em Taguatinga há alguns anos atrás, os/as integrantes do grupo disseram que pretendiam começar projetos de incentivo ao uso da bicicleta nas cidades de periferia. Segundo Débora, os/as ativistas afirmaram que, antes de iniciar o projeto, tinham que averiguar se na periferia de fato se tinha o hábito de usar a bicicleta como meio de transporte. Ela disse ter ficado indignada, já que a periferia usa a bicicleta muito antes “desse povo decidir abandonar seu carro”

Por outro lado, apesar de Débora sempre ressaltar as vantagens práticas da bicicleta na sua vida (velocidade, agilidade, etc), não se pode negar a possibilidade que seja também esse mesmo discurso, ou remanescências dele, que dêem a ela o apoio e os argumentos necessário para valorizar o seu pedalar, a bicicleta de seu avô, suas experiências de infância e a crítica ao carro presentes em suas falas, como veremos em capítulos posteriores.

Por ressaltar mais o lado da *opção* do que o da *condição*, os discursos cicloativistas encontram ecos distintos nas diferentes classes sociais, o que se reflete tanto na composição das Bicletadas como nos depoimentos das minhas interlocutoras. Para Débora, que sempre enxergou a bicicleta como meio de transporte, o discurso talvez venha como suporte de uma prática já antiga além de, na prática, melhoras nas suas possibilidades de se locomover com a bicicleta, já que esse discurso organizado também influencia políticas públicas como a de permitir a entrada de bicicletas no metrô. Para Soraya, Joana e Izabele (para citar apenas as interlocutoras mencionadas neste capítulo), o discurso ativista foi fundamental para a redescoberta do veículo, para transformar o brinquedo de infância em meio de transporte.

Podemos, no entanto, enxergar as coisas por outro viés: se o discurso cicloativista atinge principalmente quem pedalará por opção, a sua crescente divulgação pode, a longo prazo, ressignificar o andar de bicicleta e, conseqüentemente, o andar de automóvel, processo ocorrido em diversos países que hoje encaram a bicicleta como meio de transporte importante. De certa forma, talvez possamos arriscar dizer que esse processo já vem ocorrendo, por exemplo, para as filhas de Soraya e Fernanda:

*Subi no apartamento da Fernanda e tomei uma água enquanto ela terminava de arrumar sua filha para a nataçãõ. Neste horário, a Fernanda primeiro deixa a filha nessa escolinha onde ela faz atividades extra-curriculares, ali mesmo na 409 sul, na L2, depois vai até seu trabalho no Espaço Isarel Pinheiro, atrás da praça dos três poderes.*

*Depois de tudo ajeitado, Helena (4 anos), já arrumada para sair, a Fernanda me dá de presente uma foto de uma mulher com sua bicicleta e explica que ela lembrou muito de mim ao vê-la no Fórum das Bicycletas. A foto é produzida pelo coletivo "Bicimamis", da Venezuela, coletivo que discute questões de gênero relacionadas ao uso da bicicleta (bastante familiar...).*



Foto que ganhei de presente

(fonte: acervo pessoal)

*O prédio da Fernanda, conhecidos como "JK" da Asa sul, tem um porãozinho ao qual os/as moradores/as tem acesso. É lá que ela guarda sua bicicleta. Ficamos esperando, eu e a Helena, que ela saísse com seu veículo para começarmos o percurso.*



Fernanda e Helena se preparam para sair.

*Entre a escola da Helena e a casa delas, Fernanda pedala pelo meio da quadra, um espaço bastante tranquilo e que parece ter sido escolhido também pela segurança da filha que ela carrega na cadeirinha. No meio do caminho, Helena sente uma vontade de fazer xixi. Paramos na rua e Fernanda vai com ela em um arbustinho ali do lado. Tudo resolvido.*



Bicicletas paradas enquanto Helena faz xixi

*Continuamos o caminho curtinho até a escolinha. Converso com a Helena sobre a bicicletada, já que a Fernanda já havia feito comentários sobre a vontade de sua filha de comparecer a esses eventos na entrevista que fizemos. Helena fala entusiasmada dos cartazes que fez pra uma das bicicletadas e pede ajuda pra mãe pra cantar uma das músicas que cantamos nessa pedalada coletiva. A bicicleta é, sem dúvida, parte do contexto dessa criança.*

*(Diário de Campo - Go Along Fernanda, março de 2012)*

Que lembranças contará Helena de sua infância com a bicicleta?

### 3. Um corpo e duas rodas:

#### 3.1 Corpos marcados, corpos transformados:

Como afirma Mauss (2003), a forma como andamos, nadamos, descansamos a mão, marchamos e corremos revelam não apenas características individuais, mas encontram suas origens nas sociedades a que pertencemos, sendo constantemente reconstruídas por ela.

Em uma sociedade marcada pela distinção de gênero tal qual a nossa, a maneira como atuamos corporalmente - chamada de "técnicas do corpo" por Mauss - será marcada também por esta divisão. Nosso clássico autor, no entanto, ainda que considere ser a cultura importante para as diferenças de uso do corpo entre homens e mulheres<sup>8</sup>, continua atribuindo peso significativo aos fatores biológicos. Segundo Amaral (2011):

"Cabe observar, no entanto, que se por um lado o autor privilegiou a dimensão cultural das técnicas corporais, (...) finda corroborando com perspectivas dualistas sobre o corpo e as capacidades de homens e mulheres que são tidos como rápido/lento, ativo/passivo, forte/frágil, constituídas pelo determinismo biológico e que situam a mulher em posições consideradas inferiores" (Amaral, 2011, p. 46)

---

<sup>8</sup> Há que se lembrar que Mauss chama estas de diferenças entre os sexos, e não diferenças de gênero, termo posterior a ele

Serão outros autores/as, com destaque para as/os afinizadas/os com teoria feminista, que buscarão superar essas dualidades e dicotomias<sup>9</sup>. Considerando gênero enquanto uma categoria que nos constrói tão intimamente, vivenciamos e enxergamos nossos corpos a partir das concepções - não apenas as hegemônicas - de masculinidade e feminilidade:

"A ideologia de gênero não trata de reafirmar a oposição entre psicologia e biologia. A ideologia de gênero afeta a forma como nós interpretamos e experienciamos nossos corpos" (McCaughey apud Hollander, 2001, tradução minha, p.85)

Ou ainda, como afirma Bourdieu:

"O trabalho de construção simbólica não se reduz a uma operação estritamente performativa de nomeação que oriente e estructure as representações do corpo (o que ainda não é nada); ele se completa e se realiza em uma transformação profunda e duradoura dos corpos (e dos cérebros), isto é, em um trabalho e por um trabalho de construção prática, que impõe uma definição diferencial dos usos legítimos dos corpos, sobretudo os sexuais, e tende a excluir do universo do pensável e do factível tudo o que caracteriza pertencer a outro gênero (...) para produzir esse artefato social que é um homem viril ou uma mulher feminina" (Bourdieu, 2003, p. 33)

---

<sup>9</sup> Este é um tema central e clássico da teoria feminista. Entre algumas/alguns recentes que continuam se aventurando nesta discussão estão: Conell, 1995, Hollander, 2001, Bordo 1997, etc.

Como não poderia deixar de ser a partir destes pressupostos, o andar de bicicleta, enquanto uma atividade que depende tão explicitamente do corpo, é também influenciado pelas percepções e características atribuídas a corpos femininos em oposição aos corpos masculinos. Como afirma Ana Santos: "O ciclismo é um espaço de afirmação da masculinidade, a força exigida na enxada desloca-se e puxa a nova máquina." (Santos, 2011. p. 195)

Ainda que a autora esteja comentando uma característica por ela percebida a partir de uma observação feita no mundo do ciclismo esportivo em Portugal, em meu campo percebi que o universo daqueles/as que se locomovem por bicicletas em Brasília é também majoritariamente composto por homens. Tanto as bicicletadas são frequentadas principalmente pelo público masculino, como ao longo de minha pesquisa encontrei na rua muito mais homens do que mulheres pedalando, impressão também partilhada por minhas interlocutoras - ainda que também tenhamos notado que a presença feminina vem aumentando. Entre os diversos fatores que causam esta diferença, analiso agora de que forma algumas concepções bastante difundidas acerca dos corpos femininos a influenciam, a partir do depoimento e das experiências de minhas entrevistadas.

Entre as características atribuídas aos corpos femininos, as duas que tratarei com mais atenção neste capítulo são : 1. uma suposta inabilidade/incapacidade para o esporte e 2. uma vulnerabilidade/ fragilidade dos corpos femininos, sendo ambas aspectos da mesma concepção hegemônica que enxerga as mulheres como "o outro" do

homem e, portanto, detentora de características opostas às dele (habilidade física, força, destreza, resistência, capacidade de se defender, etc.)

A incapacidade/inabilidade para os esportes atribuída ao feminino, relacionada a uma suposta delicadeza e falta de resistência daquelas enquadradas neste gênero, é um dos grandes incentivos enfrentados por minhas interlocutoras desde a infância, e um fator de peso quando, na vida adulta, decidem adotar as duas rodas. Adquirir confiança em sua própria capacidade física, como veremos abaixo, não é um processo nem simples nem rápido, mas se inclui necessariamente enquanto um passo a ser tomado para quem quer que decida se utilizar de um veículo de propulsão humana tal qual a bicicleta.

Já a vulnerabilidade percebida - *perceived vulnerability*, termo cunhado por Hollander (op.cit) para caracterizar uma vulnerabilidade que é vista como biológica e intrínseca às mulheres, ainda que seja calcada em fatores sociais/culturais e não em fatores físicos/naturais - torna-se também um obstáculo a ser ultrapassado, especialmente por um discurso pró-automóvel que conecta o andar de bicicleta com uma escolha intrinsecamente arriscada e insegura. Desta forma, além de um corpo visto como frágil, essas mulheres se locomovem em um veículo percebido também como suscetível e arriscado, tornando-se, portanto, duplamente vulneráveis. Superar esta (auto)percepção torna-se mais um desafio para essas mulheres ao adotarem a bicicleta.

Por outro lado, ao questionarem na prática estas duas concepções, ou seja, ao passarem de fato a andar cotidianamente de bicicleta a despeito destas ideias

amplamente difundidas, estas mulheres provocam não apenas uma reinterpretação de si mesmas, mas também uma alteração da própria concepção de feminilidade.

Sem dúvida, não podemos ser ingênuas/os e afirmar que este ato em si é capaz de destruir toda uma dominação tão historicamente arraigada como a masculina. Mas o fato é que, adotando práticas contrárias às concepções vigentes de masculino e feminino, o suposto aspecto biológico de tais concepções, fundamentais, como já vimos acima, na categorização de gênero, não encontra raízes. Trata-se de transformar, em alguma medida, o universo do factível e do pensável.

### **3.2 A bicicleta e a destreza física**

Por depender de propulsão humana, a prática de utilizar a bicicleta enquanto meio de transporte nos diz necessariamente sobre a relação dessas mulheres com seus corpos. Conseguir "confiar", segundo as palavras de Joana, por exemplo, em sua própria capacidade física de se locomover por este veículo é um dos desafios enfrentados por elas, diversas vezes citadas nas entrevistas.

De forma alguma pretendo dizer que este desafio restringe-se às mulheres: acredito que qualquer pessoa que resolva iniciar uma atividade que a demande fisicamente enfrentará algumas dessas dificuldades, tal como fadiga muscular, cansaço, falta de condicionamento. Justamente por não conectar esse processo a qualquer fator biológico (ou quem sabe justamente a fatores biológicos, mas não relacionados ao gênero), pretendo entender de que forma o aparecimento constante desta demanda física

da bicicleta como um obstáculo para minhas entrevistadas está conectado a uma construção de gênero mais ampla, que, como já dito acima, considera corpos femininos menos aptos à práticas desportivas. Esta percepção não se restringe a um discurso, mas, como afirma Bordieu (2012) se inscreve e significa os corpos dessas mulheres.

Muito embora não estejamos enfatizando nesta monografia o caráter desportivo do andar de bicicleta, tal dimensão existe e não pode deixar de ser considerada. Se pensarmos, por exemplo, na questão do esforço físico envolvido na prática, que requer, de acordo com as próprias entrevistadas, "resistência", "confiança", "força", e certo acostumar-se com a demanda física da bicicleta e, para tal, uma espécie de "treinamento", podemos perceber que estes são também termos usualmente relacionados às práticas desportivas.

Não por coincidência, são também termos que costumam descrever uma certa masculinidade hegemônica, em oposição a uma certa feminilidade também hegemônica, já que nossa construção de gênero se baseia em uma estrutura dicotômica, como já mencionado acima. Como diria Messner, o esporte é:

"Uma instituição generificada - uma instituição constituída por relações de gênero. Enquanto tal, sua estrutura e valores (regras, organização formal, composição sexual, etc) refletem concepções dominantes de masculinidade e feminilidade. Os esportes organizados são também uma "instituição generificadora", uma instituição que ajuda a construir a ordem de gênero corrente" (Messner apud Souza et al, 1999, p. 58)

O que Souza e Altmann (1999) argumentarão é que não apenas os esportes são uma instituição marcada/formadora do gênero, mas também uma das áreas aonde estes conceitos dominantes de masculino/feminino são especialmente rígidos e valorizados. Tal processo, historicamente construído (e aqui podemos, inclusive, retomar o primeiro capítulo desta monografia, quando falo a respeito das competições de bicicleta serem restritas aos homens no início do século XX), se dá também nas esferas cotidianas, tais quais as aulas de educação física tomadas por quem frequentou escolas no Brasil.

Sendo assim, esse afastamento do mundo dos esportes, a partir da dominação masculina, para usar o termo de Bordieu (2003), é vivido correntemente por mulheres em nossa sociedade, e costuma se passar desde a infância<sup>10</sup>. Podemos notar este processo, por exemplo, na fala de Fernanda - mestranda da Universidade de Brasília, moradora da Asa Sul e ativista da "Bicicletada" e do "Sociedade das Bicicletas" :

"Eu sou do interior de minas, de uma cidade bem pequena, eu fui criada com meus pais, naquela formação de família bem de interior, pai, mãe e uma avó, que é a minha referência. E aí todos aqueles cuidados de vó. Por exemplo, meus brinquedos eu não podia usar muito, eles ficavam no alto, tinha uma prateleira, tudo muito certinho. Conservando tudo muito direitinho... E foi muito incutida em mim, e hoje eu tenho noção disso, essa cultura do medo. E com isso, de não poder subir numa árvore, de não poder se arriscar, e de na adolescência não

---

<sup>10</sup> Vale lembrar que estamos falando aqui de uma concepção hegemônica de masculinidade e feminilidade. Como afirma Connel (op. cit), são diversas as masculinidades/feminilidades produzidas em um mesmo contexto social. Sabemos que nem todas as mulheres se afastam do mundo esportivo, apesar de muitas delas serem comumente consideradas "exceções" ou "não femininas", em especial quando praticam esportes considerados mais "agressivos" ou que exijam mais "esforço".

poder sair à noite... enfim, um monte de coisinhas... E nessa história toda, e eu sempre fui e acho que sou ainda, considerada a mole da turma, nos jogos de queimada que era muito comum, né? Então assim, ninguém me escolhia, porque eu era mole, num tinha força, não tinha destreza... porque eu era mesmo mole e não tinha essa coisa de arriscar... mas sempre gostei muito de assistir tudo: esporte... sempre adorei ver essas coisas. gostava de ver tudo, mas não fazia, não praticava, só assistia. E na verdade minha relação com a bicicleta começou depois que eu fui mãe, com 24 anos." (Fernanda, entrevista)

Interessante como este depoimento aponta de maneira bastante clara para a mesma conexão observada por Souza et al (1999), entre outros autores/as, entre esporte e masculinidade. Em primeiro lugar porque esta é a resposta de Fernanda à minha pergunta: "Quais são suas memórias mais antigas com a bicicleta". Ocorre que, ao fim e ao cabo, nem sequer chegamos a saber se algum dia Fernanda viu, subiu ou experimentou andar de bicicleta em sua infância. Pareceu-lhe mais importante explicar sua relação com o que ela chama de "cultura do medo".

Fernanda explica esta "cultura do medo" conectando-a a uma série de características predominantemente femininas. A partir da figura de sua avó, ela diz ter aprendido a ser *cuidadora* (com os brinquedos, por exemplo, que não podiam ser muito usados), a ser *frágil* (não poder se arriscar, subir em árvore, sair de noite) e, conseqüentemente, segundo uma ordem lógica dada pela própria entrevistada, a ser

*mole*<sup>11</sup>, *não ter força* (não ser escolhida na queimada, não ter destreza). Fernanda relaciona, portanto, essas duas primeiras características (o ser cuidadora e o ser frágil) com uma falta de destreza física, ao mesmo tempo em que ela afirma sempre ter gostado de *assistir esportes* (ou seja, não havia nela qualquer repulsa ao esporte em si, apenas uma suposta incapacidade para a prática).

As práticas físicas, no geral, pareciam não poder pertencer ao universo de Fernanda, já que como *menina frágil e cuidadora*, ela só poderia ser *mole, fraca*. Essa sensação de falta de capacidade de realizar certos atos por estarem eles conectados a determinada concepção de gênero é chamada por Bordieu (op.cit) de *Impotência Aprendida*:

"Assim, segundo a lei universal de ajustamento das esperanças às oportunidades, das aspirações às possibilidades, a experiência prolongada e invisivelmente mutilada de um mundo sexuado de cima para baixo tende a fazer desaparecer, desencorajando-a, a própria inclinação a realizar atos que não são esperados de mulheres - mesmo sem estes lhe serem recusados. Como demonstra o seguinte

---

<sup>11</sup> Aqui é importante dizer que encaro o "mole" de Fernanda - e de Joana, posteriormente - não como uma consistência de seu corpo, mas como conectado à uma suposta falta de força e destreza, como exalta a própria entrevistada. Além disso, é preciso considerar que esta conexão entre moleza (enquanto falta de resistência) é apenas uma das representações corporais associadas à feminilidade que, como afirma Conell (op.cit) são várias. Não se pode deixar de considerar que um atual padrão de corpos femininos - e masculinos - considera o "corpo definido", e portanto "firme", enquanto ideal a ser alcançado, como afirma Sautchuk (2007). Ainda assim, vale considerar que no contexto da busca por corpos definidos, o esporte continua exercendo para as mulheres o papel que historicamente realizou: não se trata de explorar as potencialidades de seus corpos - a agilidade e a força, por exemplo -mas sim de prevenir questões possíveis enfermidades e alcançar o belo, em concordância com o que diz Amaral (2011)

testemunho sobre mudança de sexo, aquela experiência favorece o aparecimento de uma "impotência aprendida" (learned helplessness): "Quanto mais eu era tratada como mulher, mais eu me tornava mulher. Eu me adaptava, com maior ou menor boa vontade. Se acreditavam que eu era incapaz de dar marcha à ré, ou de abrir garrafas, eu sentia, estranhamente, que me tornava incompetente para tal". (p.77)

Desta forma, Fernanda se afastou dos esportes por ser menina, e era menina, entre outras coisas, por se afastar dos esportes, um fato considerado bastante significativo pela própria entrevistada para explicar sua distância da bicicleta na infância. Foi apenas em um processo posterior que Fernanda "se deu conta" desta construção ("foi muito incutida em mim e *hoje eu tenho noção disso*, essa cultura do medo"), fato que ela também relaciona com o andar de bicicleta. Quando perguntada sobre o que havia mudado na sua relação com seu corpo depois de andar de começar a pedalar cotidianamente, Fernanda falou:

"acho que a gente sente que tá mais viva, né? Você se conhece, você sabe que existem partes no seu corpo que foram despertadas com relação a isso. Por exemplo, eu sempre fui gordinha e continuo sendo. Isso não mudou, ao menos pra mim. Não mudou a questão estética, continua a mesma coisa... porém, a relação é de muito mais auto-confiança. De colocar.... Por exemplo, hoje eu faço esporte, que é a canoagem... eu não sei se eu faria se eu não tivesse a experiência da bicicleta. *Se eu me arriscaria nisso*. E eu acho que a canoagem tá extremamente ligada à bicicleta. Porque a bicicleta me deu um empoderamento mesmo, a

força... de reconhecer que é possível. E agora que eu tenho quase 30... de chegar e fazer um esporte né? competitivo ! Agora eu vou fazer competição! Eu nunca participei de competição na minha vida!" ( Fernanda, entrevista)

Pois é essa mesma confiança que Joana afirma buscar em seus depoimentos. Uma confiança em sua própria capacidade física, para então poder de fato adotar a bicicleta como o meio de transporte principal:

"Mas esse negócio de exercitar mesmo, não é só pela saúde, pelo cuidado do corpo. É mais também pra começar a pedalar em longas distâncias e ir cada vez mais longe, pra eu ganhar mais confiança, pra poder usar a bicicleta como meio de transporte mesmo. Ir pra todos os lugares. (...) Confiança em mim mesma. Na minha capacidade de conseguir mesmo pedalar (risos) Porque eu ainda.... Porque assim, no carro, se você pega um carro e liga ele e acelera, e pisa nos pedais, ele é muito regular, a velocidade... Ele é constante, você pode confiar.... é uma coisa estável. Toda vez ele vai se comportar da mesma maneira e isso te dá uma noção mesmo do que você pode fazer. Agora, com a bicicleta, é muito variável. Porque depende muito de como você tá no dia, se você tá disposto, se no trabalho foi muito pesado, se consumiu muita energia, ou então depende se você...tá pedalandando todos os dias, mantendo uma regularidade e aí isso melhora seu condicionamento pra pedalar. Então eu acho a bicicleta muito variável, porque é impulsionado pela gente mesmo. É por isso que eu tô começando a pedalar mais pra poder ganhar uma força mesmo pra que eu consiga pedalar a qualquer

momento, pegar a bicicleta e pedalar normal sem me cansar e sem me desgastar. E sem me fazer mal também. A confiança tá mais nisso mesmo. Até porque assim, se eu quero usar como meio de transporte, eu tenho que confiar mesmo que eu consigo me deslocar pra qualquer lugar sem me desgastar." (Joana, 1ª entrevista)

A confiança de que Joana busca, como ela mesma deixa bem claro, é uma tentativa de superar a desconfiança que tem de seu próprio corpo. Porque a bicicleta depende diretamente de sua resistência física e "não é estável como um carro", ela não se sente totalmente a vontade para usá-la sempre, não por uma suposta ineficácia do veículo em si, mas por uma crença em uma suposta incapacidade corporal.

Como parte de seu "treinamento", Joana sempre que pega sua bicicleta para ir ao trabalho, coisa que não ocorre todo dia, anda alguns quilômetros a mais pela cidade. Essa é parte de sua rotina de ganhar mais confiança no seu próprio corpo para utilizar a bicicleta cada vez mais, como ela afirma acima. Além disso, sendo uma das entrevistadas com quem tenho mais contato, por diversas vezes combinamos de pedalar aos domingos, aproveitando o "Eixão do Lazer". Algumas de minhas notas de campo nos revelam um pouco sobre o que pude perceber deste processo:

*Fui andar de bicicleta com a Joana no Eixão hoje! Marcamos de nos encontrar na altura do posto de gasolina da 206 norte. Depois de nos perdermos uma do outra um pouquinho, resolvemos ir até a ponta da Asa Norte. Tava um solzinho gostoso, mas nada demais. Enfim, a ida foi uma delícia, fomos conversando e aproveitando as descidas até a altura da 16 norte. Já a volta, um pouco mais complicada: fomos enfrentando as agora subidas e em alguns trechos foi um pouco sofrido. As subidas não são muito íngremes, como costuma acontecer em Brasília. Mas diversas vezes elas são*

*longas, quer dizer, duram bastante tempo até deixarem de ser subidas. Joana reclamou bastante nesse momento: primeiro disse que não aguentaria, que talvez eu aguentasse mas ela não aguenta. " Eu sou mais mole que você", ela disse. Depois disse que precisava parar. Tentei estimulá-la a continuar, mas num adiantou. Ela parou no meio da subida e eu voltei para reencontrá-la (Diário de campo- Junho de 2011)*

Estava eu frente a frente com o mesmo termo que a Fernanda havia usado para se descrever da infância até seu encontro com a bicicleta! Joana se achava mais "mole", dizia que "não aguentaria". Como Fernanda, Joana também se afirmou, nessa situação, não temporariamente incapaz de continuar a pedalar (como seria o caso se ela tivesse dito: "eu estou cansada", " não estou aguentando"), mas ressaltou uma permanência desta condição: "sou mole", "não aguento".

Se podemos recorrer outra vez a Bourdieu, a meu ver estamos aí diante da "Impotência Aprendida". Sem desmerecer o cansaço físico sentido por Joana nessa situação, o que me chama atenção é essa suposta permanência na incapacidade de cumprir tal trajeto, como se fosse impossível de ser realizado pelo simples fato de *ela ser ela*, e nossa interlocutora acaba se utilizando dos mesmos termos tipicamente atribuídos à feminilidade - ser frágil, ser mole, não ter resistência - para explicar o momento então vivenciado. Termos que, a julgar por trabalhos como o já citado de Altmann et al (op cit) e outros/as autores/as, são repetidamente utilizados nos mais diversos contextos que envolvem mulheres e esportes, como nas remotas aulas de educação física.

Por outro lado, o que pude acompanhar com a Joana foi justamente a *não permanência* desta sua dificuldade:

*Conversei com a Joana hoje rapidinho. Ela veio me dizer que tava muito feliz que finalmente tava sentindo que conseguia pedalar mais. Disse ainda que por um tempo tava sentindo que não tava adiantando nada, que não tava ganhando resistência nenhuma. E que agora tava fazendo os mesmos percursos com muito menos dificuldade e mais rapidez, sem se cansar tanto. (Diário de Campo, maio de 2012)*

Pela utilização cotidiana da bicicleta, a própria Joana se deu conta de que, se não tinha a capacidade imediata de pedalar, progressivamente ela poderia adquiri-la, como costuma acontecer quando alguém se aventura no universo das atividades físicas. Ao superar, ou ao menos suavizar tais dificuldades, Joana nos mostra que não se trata aí de uma incapacidade conectada ao biológico de seu corpo, como se encaram as construções de gênero, mas sim de uma percepção de incapacidade baseada numa estrutura dominante que conecta corpos femininos à fraqueza.

Claro que, depois de tantos anos de atuação feminista, na academia e fora dela, esta afirmação não é nenhuma novidade. A própria Joana se incomodaria bastante se eu simplesmente afirmasse que em seu pensamento e discurso ela atribui qualquer caráter de fragilidade e pouca resistência aos corpos femininos simplesmente por serem corpos femininos. Tampouco seria justo afirmá-lo: em sua entrevista, Joana ressalta o seu plano de paulatinamente adquirir maior condicionamento físico, além de possuir um discurso e uma prática cotidiana marcadamente empoderador das mulheres. Por outro lado, é justamente esta contradição que me parece interessante ressaltar: apesar de

nossas desconstruções e reflexões, como corpos generificados que somos, essa estrutura simbólica de dominação (Bourdieu, 2003) nos engendra de forma muito mais profunda do que parecemos perceber. Isso, no entanto, não nos impede de modificá-las: por meio do pedalar cotidiano, Joana e Fernanda vivenciaram na prática que suas capacidades físicas vão para além das falas que sempre escutaram e, quem sabe, por este caminho, passem a ter outra relação com seus corpos.

#### **4.3: "Mas como você tem coragem?" - *corpos frágeis se arriscando em duas rodas***

Outro desafio enfrentado pelas entrevistadas é a associação corriqueira da bicicleta com o perigo. Uma série de discursos, midiáticos e familiares, por exemplo, atribuem continuamente esta característica à bicicleta: sua vulnerabilidade em relação ao carro, muitas vezes marcando o próprio pedalar como uma escolha arriscada. Os discursos e reações ouvidas por minhas entrevistadas, no geral, reafirmam continuamente, como se o risco fosse intrínseco à bicicleta, sem relacioná-lo com a convivência em um trânsito deseducado para lidar com o compartilhamento de distintos tipos de veículos. Este discurso de estímulo ao medo da bicicleta é tão forte, que chega a afastar uma série de possíveis ciclistas, como nos diz Débora:

"Tem gente que tem muito medo (de pedalar na rua). Tem gente que nunca tentou e já acha que é muito cabuloso, por causa do trânsito. Eu falo: "Tenta um dia só, as vezes você não vai sentir essa tensão toda". (...) Eu acho que de bicicleta é um pouco diferente" (Débora em entrevista)

A junção deste discurso com uma concepção de feminilidade hegemônica, que conecta corpos femininos à fragilidade, vulnerabilidade e incapacidade de lidar com os riscos, torna a experiência de começar a andar de bicicleta enquanto meio de transporte ainda mais desafiadora. São discursos, inclusive, que contribuíram para o processo de afastamento das minhas entrevistadas da bicicleta depois da infância, como podemos ver na fala de Soraya:

"Depois o meu irmão foi tomando mais a dianteira das bicicletas. Ele ganhou uma cross e ele andava muito, se esfolava... uma coisa que eu não tenho lembrança de me machucar com bicicleta. Meu irmão vivia esfolado, ele fazia coisas um pouco mais ousadas, digamos. A minha mãe dizia: 'só pode ficar na rua', meu irmão ia pra outras ruas... Ele tinha mais ou menos 10 anos, e eu tinha 3 a mais... 11, 12. E ele não ouvia a a minha mãe e ia pra outras ruas, pra outras quadras...(...) Tinha um amigo dele que morava na 2, a gente morava na 4. Ele ia até a casa do André, depois ia o André com ele pro lago... E eu sabia que ele fazia isso e eu não contava pra minha mãe, era o nosso pacto. E ele se esfolava, machucava... e eu falava pra ele: "Se você se machuca, ela vai saber, então você precisa esconder seus machucados.". Eu acobertava ele um pouco. Então meu irmão tinha essa cross, depois ele passou para uma montain bike, quando ele era mais adolescente... e ele fazia muita coisa de bicicleta. E eu já não andava mais de bicicleta." (Soraya, entrevista)

A importância do gênero nesta fala de Soraya é notável: ela e seu irmão, que na primeira infância andavam juntos/as e brincavam com a bicicleta, tomaram posturas

opostas à medida que foram crescendo, momento em que as diferenciações de gênero tornam-se mais marcadas. Soraya lidou com o risco de andar de bicicleta - e ele existia na prática: o de *cair*, de se *machucar*, se *esfolar*, como mostravam as pernas de seu irmão, mas também o discurso de sua mãe - deixando o veículo de lado. Já seu irmão "fazia coisas mais *ousadas*" (característica tipicamente atribuída à masculinidade): desobedecia às ordens da mãe e explorava as distintas possibilidades da bicicleta, usava-a para visitar os amigos, fazer passeios no Lago Norte, ainda que fosse mais novo que Soraya.

Neste caso, a vulnerabilidade e o risco envolvidos no andar de bicicleta viraram um atrativo para o irmão de Soraya, que se aventurava sobre as duas rodas e ainda era acobertado pela irmã. Os machucados não parecem ser grandes problemas para ele: aparecem, principalmente, como marcas de suas aventuras e coragem. Já para Soraya, os mesmos riscos e vulnerabilidade aparecem como um impeditivo para o pedalar e o mais próximo que ela chega deles é protegendo seu irmão - exercendo, de alguma forma, o papel de cuidadora.

Já na vida adulta, Soraya escuta questionamentos constantes sobre sua escolha de andar de bicicleta que, de certa forma, remetem às mesmas questões: além de se arriscar enquanto mulher na bicicleta, Soraya carrega sua filha em uma cadeirinha acoplada, sendo considerada duplamente feminina (como mulher e como mãe) e, portanto, duplamente inconsequente por ter optado pedalar para se locomover:

"Mas é impressionante como as pessoas se permitem falar da segurança, sabe?

Acho que o medo que eu sinto é... claro que a gente vê os casos de atropelamento,

de morte, que tem acontecido no último mês... Mas assim, as pessoas da minha

rota, da minha família, mãe... encham o saco! Sabe, falam muito disso! É a

primeira coisa que falam! Não é assim: “cara, que bacana!”. A primeira coisa é: “Meu deus, mas você tem coragem?!” “Mas que perigo!”, “E a Cecília?” e num sei o que... É sempre um check list: “Você usa capacete? você atravessa na faixa? você, bla bla bla...” (Soraya em entrevista)

Este "check list" de questionamentos - que ressaltam sempre o lado perigoso da bicicleta e nunca seus lados positivos, como afirma a própria Soraya - são parte importante da dificuldade de se utilizar a bicicleta como meio de transporte, sobretudo se seu próprio corpo já é visto, construído e experienciado como frágil desde sua infância por conta de uma concepção de gênero. Não se trata aqui, mais uma vez, de negar que o andar de bicicleta na rua envolve alguns riscos: o de cair, o de se machucar, ou ainda riscos mais graves em uma cidade sem a cultura da bicicleta - o de ser atropelada, por exemplo. No entanto, riscos muito maiores, a julgar pelas estatísticas de acidentes de trânsito, envolvem dirigir automóveis, e estes não são questionamentos feitos cotidianamente aos motoristas. (Embora, na minha opinião, sejam bastante coerentes: "Você tem mesmo coragem de andar de carro?", "Mas você sabe a quantidade de gente que morre só porque anda de carro?", "Tem certeza que vai se arriscar colocando sua filha numa dessas máquinas mortíferas?")

Débora também relata escutar as mesmas perguntas, até mesmo de sua família, que já utilizou a bicicleta como principal meio de transporte:

"Minha família tem medo. Eles acham de boa, mas ficam: "Que perigo, não vai de bicicleta hoje não!". Meu pai ainda usa a bicicleta na Ceilândia... e eles são bem

ceilandenses e acham o plano assim, uma grande capital! (por isso o medo de Débora percorrer distâncias maiores)" (Débora, entrevista)

Como veremos adiante, para além de desincentivar seu uso, o afirmar constantemente a bicicleta enquanto uma escolha perigosa a ser evitada se insere dentro de um discurso mais amplo, que terminará por culpabilizar por suas próprias mortes aqueles e aquelas que utilizam deste meio de transporte. Por enquanto, vale dizer que, se desencorajador por um lado, escutar constantemente esse tipo de fala pode também causar raiva e até certo orgulho quando se considera superada a barreira da vulnerabilidade percebida, tanto do veículo como do seu próprio corpo. Em alguma medida, quase todas as mulheres que acompanhei ao longo da pesquisa, em especial as que utilizam a bicicleta há mais tempo, fazem questão de ressaltar a superação deste discurso, inclusive com práticas que aumentam o risco de pedalar como, por exemplo, dispensar o uso dos equipamentos de segurança:

"E as pessoas me chamam de louca, por pedalar na pista e sem equipamento de segurança, que é o capacete, sem o retrovisor. Eu não utilizo nada disso. E todo mundo fala que eu sou corajosa... E a verdade é essa, eu sou corajosa. Porque eu num sinto o menor medo, não sinto o menor medo quando eu tô pedalando. Mas demorou pra eu conquistar essa confiança, né. Até porque eu fui atropelada também (...) Mas é isso, sei lá, uma resistência mesmo, de andar na rua e também uma resistência de achar que a bicicleta é segura. Muita gente que a gente conhece passa por mim e no outro dia vem falar: "a, eu te vi pedalando, lá na pista, mas, faz favor: usa capacete!" Primeiro fala: "vai pra calçada!" aí eu falo:

“mas calçada não é lugar da bicicleta!” é um lugar de pedestre. Ai fala: “então, pelo menos, usa capacete!”. Aí eu respondo: “eu não vou usar!” Porque também é uma resistência de mostrar que a bicicleta não é... que a gente não tem que ter medo de andar de bicicleta e que ela não causa insegurança. Tem que saber que é isso: pra você andar de bicicleta você tem que estar toda equipada, o que é mais um empecilho pra você andar de bicicleta. (...) Apesar de me sentir muitas vezes insegura mesmo em relação ao ônibus dando fina quando passa, a galera buzina... Rola uma tensão mesmo. Mas ai tipo passa. Tipo adrenalina mesmo. Rola uma carga de adrenalina! Mas rola mesmo e depois se converte em raiva (risos)”  
(Joana, em entrevista)

A "adrenalina", a "raiva", o "andar sem capacete" aparecem aqui como uma afirmação da *coragem* da Joana, adquirida no seu dia a dia com a bicicleta. Coragem que Joana faz questão de esbanjar, não apenas para provar que andar de bicicleta é uma alternativa viável, mas também para reafirmar sua disposição de assumir os riscos da escolha que fez, de mostrar ser possível ser uma mulher que anda de bicicleta na rua. Essa sua postura, que a leva inclusive a adotar comportamentos considerados o auge da imprudência, faz parte do seu processo de empoderamento: A vulnerabilidade percebida de seu corpo foi abandonada por Joana, que abraça os riscos de suas escolhas e passa a ouvir que é corajosa- adjetivo predominantemente atribuído a corpos masculinos. Não coincidentemente, Joana é "corajosa" e "louca", ao mesmo tempo, por passar a adotar posturas não tipicamente atribuídas a seu gênero.

O prazer vindo de assumir o risco e suas consequências é também comentado por Fernanda. Quando perguntada se ela tinha alguma restrição em pedalar nos horários de pico do trânsito, Fernanda disse:

"Saio! Eu adoro! Não tenho problema nenhum em sair na hora de pico. Adoro, Adoro passar no meio dos carros. Porque é aquilo que eu tava te falando da minha infância... eu acho que a bicicleta me deu coragem, entendeu? Então eu vou no trânsito e todo mundo fala, ainda mais com mulher, né? "A, Fernanda, você anda de bicicleta! que coragem!" Risos. Depois você vê que não é tão coragem assim não, depois que você aprende a andar, né? Num é tão difícil..."



Fernanda entre os carros

Outra vez, a coragem passa a ser uma qualidade da mulher que pedala, logo ela, que na infância era mole e com tantas restrições. "A bicicleta me deu coragem", ela afirma, não apenas por que para adotá-la como meio de transporte Fernanda teve que

lidar com os riscos do pedalar, mas porque graças à *magrela* Fernanda passou a ser vista como corajosa socialmente, e inclusive a se considerar desta forma. A mesma "coragem" que questiona a escolha vista como absurda de se aceitar os riscos de pedalar, impulsiona o andar de mulheres que descobriram que, sim, são corajosas para pedalar. Esta coragem de Fernanda, eu pude acompanhar quando fiz seu "Go-Along":

*Após deixar sua filha na escola, Fernanda segue seu percurso. Ela me diz que faz pouco tempo que está trabalhando no Espaço Isarel Pinheiro e que ainda não descobriu o melhor caminho para chegar lá. Passa por um dilema parecido com o meu, que é não querer pegar a L2 por conta dos ônibus, mas principalmente por uma ladeira presente no comecinho da L2 sul que foi reformada ha pouco tempo e na qual ela acha que vai se perder. Ela comenta que acha meio burro o caminho que ela faz normalmente, já que ela sobe um grande trecho para chegar até a L1 e depois desce outra vez para a Praça dos 3 Poderes. Pensava que de repente poderia ir pela rua das embaixadas (L3 Sul), mas em suas conversas com outros/as ciclistas não foi recomendada a pegar esse caminho pelas suas diversas voltas.*

*Enquanto atravessamos a quadra, Fernanda me conta que está experimentando não usar mais o capacete. Tenho tido muitas conversas sobre capacetes ultimamente e essa é, de fato uma grande discussão no mundo dos/as pedaleiros/as. O que a Fê me disse é que ela deixou de usar depois de participar de uma oficina no Fórum das bicicletas que usava como argumento o que muita gente repete por aí (inclusive o Byrne, em seus Diários de Bicicleta, mas também a Mara na entrevista que fizemos): que andar de capacete reforça a ideia de que é perigoso andar de bicicleta, e que não é essa a imagem que devemos passar.*

*Em sua experiência pessoal, Fernanda tem se sentido mais respeitada sem capacete do que com. Ela acha que quando os motoristas vêem uma/um ciclista de capacete, a impressão que fica é de uma pessoa “profissional”, que “entende o que tá fazendo” e que, portanto, requer menos cuidado por parte deles. Por outro lado, agora que ela pedala sem capacete, sente que o assédio por parte dos caras com ela cresceu consideravelmente, que ela não costumava ouvir tantas cantadas como agora.*

*Pedalamos pela L1 até chegarmos ao setor de autarquias, encontrando um trânsito mais leve que o de costume, diz Fernanda. A Fernanda não se preocupa em ficar o tempo todo no canto direito da pista, como eu faço, por exemplo. Diversas vezes ela passa no meio dos carros, inclusive ultrapassando-os quando eles estão parados por conta do trânsito. Ela diz que outro dia chegou a esbarrar em um retrovisor de um carro parado enquanto tentava passar entre dois veículos. (No caminho, ela faz isso mais uma vez). Confesso que eu não estou muito acostumada a isso, mas me encoraja ver a destreza com que Fernanda costura a grande fila de carros parados.*

*Por ali, ultrapassamos um canteiro, entramos no setor de Autarquias e seguimos até o Museu Nacional. Ali, o sol forte é muito mais uma preocupação do que os carros, que parecem bem mais raros do que cotidianamente, ressalta Fernanda, mais uma vez. Chegamos ao Museu Nacional e a Fernanda diz que gosta sempre de passar por lá, já que é ali que acontecem a concentração das bicicletadas, na chamada “Praça das Bicicletas”.*

*No caminho, encontramos um amigo em comum que está chegando com sua moto na Biblioteca Nacional. Conversamos um pouco e depois seguimos nosso trajeto. Enquanto eu penso que isso é uma das possibilidades que a bicicleta te dá, a de encontrar pessoas no caminho, de parar, conversar e como isso transforma a cidade em*

*um espaço muito mais sociável, Fernanda me diz que esse é um grande problema da bicicleta, meio sorrindo. Pergunto pra ela porque, já que eu estava pensando justamente no contrário. Ela me diz: “É que várias vezes eu chego atrasada por conta desses encontros...”*

*Quando chegamos no Eixo Monumental, Fernanda explica que naquela via algumas vezes, quando o movimento de carros está muito alto, ela pega a calçada, já que ela é bastante ampla e tem espaço para ciclistas e pedestres. Mesmo assim, ela prefere ir pela pista (“é o local das bicicletas”).*

*Pegamos a pista e ali encontramos um outro ciclista. Ficamos os três na faixa da direita, mais ou menos em fila indiana, e começamos a conversar entre nós que estávamos praticamente instituindo uma ciclovia. O homem negro, deveria ter seus vinte e tantos anos e pedalava numa bicicleta azul com aparência de velha, riu com a gente e concordou. Ele estava indo para o seu trabalho, algo como carpinteiro ou jardineiro (não escutei bem). Mais um encontro proporcionado pela bicicleta, que me lembrou o que a Fernanda falou na entrevista dela sobre ter contato com pessoas na cidade que normalmente, por uma série de distinções sociais como raça, gênero, classe, não aconteceria não fosse o estarem os/as dois/as andando em duas rodas nas ruas de Brasília.*

*Descemos juntos o Eixo Monumental, uma ladeirinha muito gostosa com vento batendo em nossa cara depois de tanto tempo no sol. Passando pela praça dos três poderes, nos despedimos de nosso companheiro, que segue para o Lago Sul. Nós já havíamos chegado.*

*Fernanda me chama para conhecer seu trabalho. Entro, tomo uma água e converso com ela sobre qual seria o melhor caminho dali até a N1, aonde eu teria que resolver algumas coisas. “Fala com o pessoal da Presidência... de repente eles te deixam passar, apesar de ser proibido”. Segui o conselho da Fernanda e conversei com o seguranças. Não encontrei a menor dificuldade. Fiquei pensando se eles reagiriam igual se eu fosse um cara... mas lembrei que a Fernanda comentou que quem havia dado essa dica tinha sido um amigo dela ...)*

*Uma coisa me chamou muito a atenção nesse acompanhamento da Fernanda: o ver, na prática, sua desenvoltura na rua e conectá-la ao processo que ela afirma ter passado quando começou a andar de bicicleta ( de ter sido sempre considerada a “mole” do grupo, a que não praticava esportes, a menina indefesa). Hoje a Fernanda anda na rua com uma tranquilidade grande, passando por uma série de carros, ultrapassando-os e, agora, inclusive sem capacete. ( Diário de Campo, março de 2012)*

Interessante pensar em como adquirir e ser reconhecida por esta coragem - portanto também uma *coragem percebida* - possui efeitos não apenas na história de vida dessas mulheres, mas também ajuda a provocar o surgimento/consolidação de outros tipos de feminilidade. Para nos agarramos a um exemplo bem claro, a adoção da bicicleta como meio de transporte já proporcionou um outro tipo de socialização para as filhas de Soraya e Fernanda, ambas tendo começado a pedalar após haverem se tornado mães e habituadas a fazerem com suas filhas trajetos de bicicleta. São questões que provavelmente despontarão em um futuro não tão distante, e que valem a pena ser observadas.

Já Mara aparece como um caso a parte: em nenhum momento, ao contrário das outras entrevistas e da minha própria experiência, ela afirma ter passado por qualquer enfrentamento de medo ao usar a bicicleta como meio de transporte, coisa que me intrigava bastante. Inclusive, chegou a me contar que por volta dos 16 anos, ela fazia trajetos bastante longos, como da Asa Sul para o Lago Sul, por exemplo. Quando comentei com ela a minha surpresa, Mara arrematou:

"Então, eu não sei se isso... eu acho que isso conta muito. Eu sou de uma família italiana... Então, meu pai e minha mãe sempre incentivaram a gente... tanto a andar de bicicleta, como de moto. Eu sei andar de moto, comecei a dirigir muito cedo também... Não sei se é da cultura italiana, mas isso de "máquinas", digamos assim, ele incentiva muito a gente a saber, a lidar, a andar. Até trator ele me ensinou a dirigir. Tudo que era equipamento que ele tinha ele já passava." (Mara, entrevista)

Mara vem, portanto, de uma experiência um tanto atípica de vida e também de construção de gênero. A postura de seu pai de incentivá-la com os mais diversos "equipamentos", a ajudou a construir uma percepção bastante naturalizada do lidar com os riscos dos mesmos (e também com a estranheza desse tipo de tecnologia para o universo feminino). Interessante notar que, entre as minhas entrevistadas, Mara foi a única a me questionar explicitamente sobre o porquê do recorte de gênero da minha pesquisa, coisa que era constantemente feita por amigos e companheiros de bicicleta homens, mas nunca pelas outras mulheres que entrevistei. Talvez para Mara este nunca tenha sido um elemento importante, creio eu que, entre outras coisas, pela socialização que teve.

#### 4.4. Um relato de São Paulo:

Cheguei a São Paulo na sexta dia 04 de Maio com o objetivo de etnografar o encontro das Pedalinas, grupo de pedaleiras/ciclistas mulheres que se reúne todo primeiro sábado do mês para um passeio pela cidade e uma conversa entre mulheres. Antes de ir a São Paulo já tinha me comunicado diversas vezes com suas integrantes, inclusive avisando de minha ida e confirmando o encontro de Maio. As respostas que recebi eram sempre: "é primeiro sábado do mês! Com certeza vai ter!".

Confesso que estranhei quando não vi nenhuma publicação no blog delas a respeito deste encontro, mas, a essa altura, com passagens compradas, me restava confiar nas respostas que vinha recebendo por email.

Acontece que esse era também, por pura coincidência, o fim de semana da Virada cultural, evento promovido pela prefeitura de São Paulo que movimenta a cidade inteira com shows e outras atividades, por 24 horas seguidas. Quando marquei minha passagem, um mês e pouco antes da viagem, não tinha a menor ideia disso (na verdade fiquei sabendo na semana em que eu ia, quando todos meus amigos começaram a me perguntar se eu tava indo para a Virada). Enfim, naquele momento, não me restavam muitas opções, além de ir e arriscar.

Quando, no sábado, liguei para a Aline, uma das meninas do Pedalinas com quem eu tinha conversado por email, ela me disse que não iria ao encontro, mas que poderia marcar comigo para falarmos sobre o grupo e sobre sua história com a bicicleta. Perguntei se ela sabia se alguma das meninas ia, e ela disse que não sabia, mas que achava que não, justamente por conta da "Virada", e também por umas "divisões

internas do coletivo", que ela me disse que contaria depois. Fiquei meio desesperada com a informação, até que ela me escreveu:

"Quer ir em um rolê com várias minas que pedalam muito e que fazem parte do Pedalinas? Vai ter uma competição de bike fixa agora às 15h na Vila Madalena. Vem!"

Na mesma hora em que seria o encontro das Pedalinas! Fiquei pensando no que deveria acontecer para essas varias mulheres decidirem se encontrar nesse outro evento, que também tratava de bicicletas, na mesma hora em que o encontro semanal aconteceria. Ao mesmo tempo, com a cidade toda modificada pela Virada Cultural, achei melhor ir acompanhá-las por lá do que simplesmente correr o risco de não conseguir etnografar nada.

Peguei um ônibus até a Vila Mariana, aonde aconteceria o evento, em um lugar chamado "Tag And Juice". Cheguei lá e me deparei com uma espécie de bar, cuja decoração tinha como tema as bicicletas. Era como se fosse uma loja de equipamentos de bicicleta que, além dos aparatos tradicionais, como capacetes, luzes de sinalização, bancos e etc., tinha também uma série de outros produtos, como camisetas, objetos decorativos e livros sobre bicicleta. Dentro da loja, também havia um bar e uma lanchonete, tudo relativamente caro (especialmente para os padrões brasileiros).

Na vitrine principal da loja, estavam duas bicicletas fixas. As bicicletas fixas, segundo o blog "[fixasampa.wordpress.com](http://fixasampa.wordpress.com)", surgiram dentro da cultura dos entregadores/as que utilizam da bicicleta como seu meio de trabalho em cidades como Londres e Nova York. A principal diferença entre uma bicicleta fixa e uma bicicleta normal é mecânica: a catraca gira junto com a roda traseira (e por isso "fixa" na roda): o que exige que o/a ciclista não pare nunca de pedalar para deixar a bicicleta em movimento, mesmo nas descidas. O pedal gira por conta da tração da roda no chão e

está sempre em movimento. Além disso, geralmente elas não possuem freios, e para freiar é preciso utilizar o peso do corpo, em uma manobra conhecida como "skid" (derrapagem). Ou seja, são bicicletas que dependem de muito mais esforço, experiência e preparo físico, já que, além de tudo, não possuem marchas. Por outro lado, sua manutenção é muito mais baratas e simples do que das outras bicicletas.

Ainda segundo o mesmo site, pouco a pouco esse tipo de bicicletas foi se espalhando por outras cidades da Europa e da Ásia, e atualmente são utilizadas não apenas por entregadores/as, mas também por quem usa a bicicleta como meio de transporte e procura uma "outra experiência" em duas rodas.

O site afirma que, no Brasil, o grupo de "fixers" tem se ampliado paulatinamente, e seus/as integrantes possuem toda uma caracterização particular:

"O visual de um amante de fixa é bem distinto, com corpos tatuados, vestidos de bermudas ou calça jeans com uma camiseta com algum tema geralmente à bike, calçando tênis. O capacete é ignorado por muitos. Aliás, desafiar perigos faz parte da atitude que exibem por meio de adesivos ou estampas nas camisas, posters, ou nos sites, caveiras, cartas de tarô, números cabalísticos, pentagramas e outros símbolos, digamos, macabros" (<http://psycle.wordpress.com/2012/04/24/o-maravilhoso-e-estranho-mundo-das-bikes-fixas/>)

Ainda que esta caracterização seja um tanto estereotipada, foi mais ou menos esse ambiente e essas pessoas que encontrei quando cheguei na "Tag And Juice". Conversando com as meninas que fui entrevistar, descobri que o nome do evento era "Roller Race" e que ele acontecia periodicamente, naquele mesmo local. Basicamente a competição consistia em dois/duas competidoras pedalando o mais rápido possível a

distância de 400m. Duas bicicletas fixas estavam posicionadas na vitrine que já mencionei, com suas rodas traseiras correndo sobre um rolo de metal e sem as rodas da frente, de forma que literalmente se pedalava sem sair do lugar. A velocidade de cada um/a dos/as participantes era medida por um equipamento digital e exibida em uma televisão assistida pelo público, que torcia euforicamente enquanto os/as competidores/as se esforçavam para mover as pernas na máxima velocidade.



Exemplo de bicicletas da competição de fixas

(fonte: internet)

O evento estava bastante cheio, frequentado por pessoas jovens, em geral tatuados/as, com um vestuário descrito como "despojado", para repetir os termos do blog. Além das pessoas que estavam para participar e assistir a competição, e entre elas parecia haver uma certa familiaridade, havia também funcionárias da produtora de energéticos "Red Bull", que patrocinou o evento. A bebida era distribuída gratuitamente para os/as presentes.

A mera existência de um bar como esse, frequentado por pessoas que comungam de um mesmo estilo de se vestir e de mesmos valores, já demonstra haver em São Paulo todo um outro circuito (Magnani, 2002) que gira em torno do andar de

bicicleta naquela cidade. A "cena" (palavra utilizada por uma série de grupos contraculturais para definir as pessoas e os ambientes frequentados por eles/as) de São Paulo fica ainda mais específica quando tratamos das bicicletas fixas, como pude ver pelo evento que frequentei, pelas entrevistas e pelo site já citado por aqui.

Os/as "fixers" possuem um discurso de desafiar os perigos, de se arriscar mais nas ruas da cidade, de pedalar com maior velocidade, de fazer manobras, tudo requerendo um esforço físico maior, como já mencionei. A bicicleta, para além do meio de transporte na cidade, vira também um tipo de "esporte radical". Tudo isso configura uma série de diferenças entre o contexto das mulheres que entrevistei neste evento e as mulheres que entrevistei em Brasília. Uma diferença ainda maior do que a que eu esperava, já que o fato de haver ali um grupo organizado de mulheres que pedalam periodicamente já me dava a impressão de estar pisando em outros terrenos.

Pois bem, quando cheguei ao evento, logo encontrei a Aline, o contato que havia me chamado. Ela estava rodeada por um grupo de 7 mulheres e se apressou a me apresentá-las. Todas as que ali estavam já haviam participado de, ao menos, um encontro das Pedalinas. Perguntei porque naquele dia o encontro não estava acontecendo e recebi respostas desencontradas: algumas demonstraram haver esquecido que aquele era o primeiro sábado do mês, outras falaram que o grupo está enfrentando alguns problemas internos.

Pouco tempo depois, começaram a se formar as equipes para a competição. Aline me explicou como funcionava o "Roller Race" e tentou me convencer a entrar na brincadeira: "é divertido! Ninguém aqui é profissional: tudo o que você tem que fazer é sentar lá e pedalar pela sua vida!".

Um dos organizadores do evento, que estava anotando os nomes das competidoras e competidores, anunciou que faltava uma mulher para que um número

par de concorrentes e que a corrida pudesse acontecer. Depois dessa, não pude escapar: fui vencida pelas circunstâncias que me obrigaram a fazer uma observação de fato participante.

Os/as adversários/as eram decididos/as por sorteio, homem contra homem e mulher contra mulher, e anotados em uma tabela, sendo que a competição toda era feita em três rodadas. Quem vencesse a primeira rodada iria para a segunda, e de aí saíam as novas duplas de adversários/as, sendo este o mesmo processo para a terceira rodada. No caso das mulheres, a terceira rodada foi feita já entre as duas finalistas, Aline e Catarina, ambas pedalinas.

Entre as competidoras mulheres, praticamente todas pertenciam a este grupo que me recebeu, com duas ou três exceções, ainda que houvesse muitas outras assistindo ao evento. Muitas pedalinas, portanto, competiram entre si. Mesmo assim, a cada vez que uma delas estava na bicicleta, as outras se revezavam em segurar no garfo da frente do veículo, sempre falando palavras de apoio e incentivo. O clima que se encontrava ali, tanto entre os competidores homens como entre competidoras mulheres, era mais de diversão do que de competição de fato, ainda que se levasse minimamente a sério a ideia de ganhar.

Confesso que quando vi a primeira dupla subir nas bicicletas e se descabelar pedalando o mais rápido possível, enquanto o velocímetro se movia na televisão, a situação toda não me pareceu tão difícil: era tudo questão de menos de duas dezenas de segundos. Por mais que as meninas saíssem cansadas e sem fôlego das bicicletas, tudo acontecia tão rápido, que não parecia ser tão desgastante.

Foi só quando sentei na bicicleta, e me dei conta de que estava em uma vitrine sendo olhada por uma série de pessoas, que senti a pressão da competição. Pensei

comigo mesma: é só sentar e pedalar bem rápido, por poucos segundos, vai ser tranquilo. Ledo engano: sentei e pedalei "pela minha vida", como havia sugerido a Aline, e quando olhei para cima achando que tudo já havia passado, me deparei com um velocímetro marcando ainda metade do percurso. Me empenhei um pouco mais, achando aqueles os 20 segundos mais longos por mim já experimentados.

Não foram exatamente 20, mas sim 15. Para minha sorte, a menina que competia comigo era também iniciante, e terminou a prova em alguns segundos a mais que eu. Considerando o bambear das minhas pernas e que isso me faria passar para a outra etapa, talvez não tenha sido exatamente sorte. Mas, enfim, vamo que vamo.

Na rodada masculina que me sucedeu, os caras chegavam a velocidades absurdas, em tempos ainda mais surpreendentes: 80 km/h, 10, 11 segundos! As meninas pedalinhas, por outro lado, não ficavam tão atrás: faziam todo a prova em 12 segundos e saiam esbaforidas, mas com pleno controle de suas pernas - ao contrário de mim. Não à toa, desciam das bicicletas ao som de elogios diversos e comentários impressionados. Um deles me marcou em especial: "A Aline é pequenina mas tem as pernas de ferro!", disse um de seus amigos. De fato, A Aline deve ter em torno de 1m60. Mas não pude deixar de lembrar que a diferença de tamanho é uma das grandes marcas de diferenciação de gênero e que, geralmente menores, os corpos femininos são conectados à uma suposta fragilidade/incapacidade. Por isso a surpresa no comentário: como pode ser pequena (feminina) e tão resistente (masculino)?

Outro comentário também me marcou: "Tinha que rolar uma competição mista, do jeito que essas meninas são!", disse um competidor masculino para a Aline e

Catarina. Mas uma vez, a grande surpresa é que, com a habilidade física que tem, Aline e Catarina poderiam, inclusive.... competir com os homens.

Nos intervalos das competições, tentei fazer minhas entrevistas. Aline se mostrou mais a vontade e conversamos por cerca de 1 hora. Ela me contou como descobriu a bicicleta quando mudou para São Paulo, e que como pouco a pouco foi percebendo que aquele era o melhor meio de transporte para aquela cidade. Não faz tanto tempo que ela pedala, são cerca de 3 anos. Mas hoje em dia ela faz todos seus percursos de bicicleta, sobe e desce ladeira, de dia e de noite. As outras meninas não falaram comigo por mais de 20 minutos: contaram rapidinho seu processo com a bicicleta, e saíram correndo para assistir às outras provas.

No final do evento, Catarina e Aline competiram entre si e Catarina ganhou, por uma diferença irrisória de tempo. Elas desceram da bicicleta cansadas, mas foram correndo comemorar o ganho dos prêmios: um pacote de Red Bull e um monte de equipamentos para suas bicicletas.

Eu que havia subido duas vezes naquela bicicleta e feito o percurso em muito mais tempo, já estava bastante cansada. As meninas, que passaram por três etapas da competição, ainda seguiram com suas fixas para a Virada Cultural - a alguns bons kms dali. Me surpreendi não só com a resistência física - em comparação com a minha - mas também pela coragem de andar em São Paulo com aquela bicicleta rápida e sem freio. O choque que tenho sempre que chego àquela cidade com o trânsito, as imagens das luzes passando rápido nas avenidas ("Na Rua Augusta, a 120 por hora"). Tive um pouco de medo por elas, confesso. Mas ela não estavam vendo tanto problema: subiram nas bicicletas e seguiram seu caminho conversando, enquanto eu peguei uma carona de moto até a estação de metrô.

#### 4. Duplamente Intrusa na Rua

Ao contrário do que diz o discurso oficial, que a caracteriza como o símbolo da participação democrática, do igualitarismo e da racionalidade, Delgado (2007) afirma ser a rua essencialmente marcada pelo conflito. Como um emaranhado de olhares e negociações, a rua/o espaço público trazem a tona as intranquilidades da cidade, as convivências difíceis, as disputas de poder.

No caso de minhas interlocutoras, dois conflitos são constantemente vivenciados: o de seus veículos de locomoção com o trânsito de automóveis e da sua própria presença na rua enquanto mulheres em um espaço marcadamente masculino. Neste capítulo, procuro entender de que forma e a partir de quais mecanismos estes conflitos operam e como eles influenciam a experiência cotidiana das mulheres que acompanhei.

##### 4.1 A rua é dos carros

*Hoje o "go along" com a Bele surgiu meio por acaso: fomos as duas de bicicleta, até o CONIC, onde havíamos marcado de estudar. Ao sairmos de lá descobrimos que planejávamos ir para o mesmo lugar, na 410 norte. Então decidimos fazer esse trajeto juntas de bicicleta, também acompanhadas pelo Cled. Saímos do CONIC por volta das 7 da noite. A Izabele era a única que estava com suas luzes a postos, um equipamento de segurança bem básico e cuja falta tem me feito evitar pedalar a noite.*

*Além da falta de luzes, tenho certa resistênciã em pedalar pela região central de Brasília: acho todas aquelas interseções de ruas meio caóticas inclusive para os*

carros, mas para a bicicleta realmente não se tem muito espaço. Quando vou por lá, costumo ir pela calçada. Comentei isso com a Bele e ela me disse: "Vamo pela rua mesmo! Nós somos 3, e além disso podemos virar logo ali na 201 e pegar a L1, a via mais tranquila para se pedalar na Asa Norte".

Saímos do CONIC com a Bele na frente. Por conta do horário, já estava meio escuro e tinha bastante movimento no eixo L, via que escolhemos para fazer essa primeira parte do trajeto. Os carros vinham em alta velocidade, os ônibus também. Eu particularmente não estava me sentindo muito confortável: é um percurso que, neste horário em especial, eu procuro evitar, também pela grande quantidade de ônibus que passam por ali.

A Izabele, por sua vez, não parecia muito preocupada: propôs que ocupássemos todas as faixas, já que éramos três. Esse é um tipo de recurso que pode trazer mais segurança para os/as ciclistas: com a faixa toda ocupada, o/a motorista é obrigado a mudar de faixa se quiser te ultrapassar e assim o 1,5m de distância entre carro e bicicleta previstos por lei nas ultrapassagens são de fato cumpridos (coisa que muitas vezes não ocorre quando estamos no canto direito da pista: o motorista passa muito rente ao nosso veículo). Logo a ideia de Izabele, embora boa, mostrou-se improvável de ser cumprida, por conta do já comentado movimento de carros e ônibus. Tentamos umas duas vezes nos organizar, mas éramos interrompidos/as por motoristas que, nos ameaçando com o carro, nos forçavam a ir cada vez mais para perto da calçada.

Em pouco tempo, o Cled, com sua bicicleta fixa e portanto de maior velocidade, ultrapassou a Bele. A gente chegou a perdê-lo de vista. Eu fiquei mais atrás e fomos em frente.

*Acho que, neste tempo em que ando de bicicleta, nunca me senti tão em risco como neste dia. Talvez porque eu tome certas precauções: utilizo sempre as ruas mais tranquilas, evito pegar vias com grande circulação de Ônibus, esse tipo de coisa. Esse dia levamos uma série de fechadas, uma atrás da outra, com o agravante de que eu não carregava a iluminação que possibilita que os outros veículos nos vejam, o básico do básico.*

*Descrever uma fechada de trânsito quando você está em uma bicicleta requer de fato um grande talento etnográfico, literário: é difícil colocar em palavras a fragilidade que se sente quando um veículo muito maior que o seu, com grande potencial para te machucar, passa a pouco centímetros do seu corpo. Não é a mesma coisa que ser motorista e levar uma fechada de um outro motorista: existe aí uma mínima condição de igualdade. Também não é como estar em um carro e levar uma fechada de um Ônibus ou um caminhão: ainda existe aquela grande estrutura do automóvel que dá uma (falsa) sensação de segurança. Tudo isso é bastante diferente de sentir o vento provocado pela velocidade do outro veículo passando por você, você bambeando, tendo que manter a tranquilidade para segurar o guidom reto e não desequilibrar de vez. Por outro lado, há que se relaxar um pouco e não pensar muito nisso tudo: porque se começarmos a refletir sobre tudo que o carro te pode fazer, acho que ninguém vai pedalar mais. É uma dificuldade equilibrar essa precaução e o cuidado necessários com um medo paralizante que te impede de assumir seu lugar na rua. Eu mesmo já revezei um bocado entre essas duas sensações.*

*Mas enfim, vínhamos nós três no Eixinho Norte, com o plano de descer na 201. O Cled esqueceu esse plano, aparentemente, continuando pelo Eixinho até a 203/204, que era nosso primeiro destino. Isso me deixou com um pouco de medo, mas não havia muito o que fazer. O horário era movimentado e muitos carros passavam por ali, em velocidade seguramente maior do que a máxima permitida, como é de costume. Ao longo do caminho, não lembro bem a quantidade de carros que não se dispunham a dar nem meio metro de distância entre nós e seus veículos.*

*Também foram comuns os carros que vinham na mesma faixa que nós e, após nos verem, começavam a buzinar. A buzina, alta e contínua, não é um aceno cordial. Trata-se de um: "sai daí!", tá doido/a de estar na rua?", frases que várias vezes chegam a ser ditas, inclusive. Enfim, continuávamos lá, intrusos/as. Até que um ônibus - imagina só, aquela coisa imensa - veio na mesma faixa que a gente. Estávamos bem no cantinho da pista. Ele vinha rápido, farol alto. Buzinou quando me viu e... não se afastou quase nada, parecia que nenhum centímetro. Me deu uma fechada que arrepiou o cabelo. Fiquei parada, de medo. Lembrei da Julie (ciclista morta em SP, por um ônibus). E aí lembrei da Bele, logo na minha frente: tive tempo ainda de presenciar o mesmo ônibus dando a mesma fechada nela - apesar de já ter me visto; ela se recuperando rapidamente. Não tive coração para pensar no Cled lá na frente (que ao final também resistiu à fechada): decidi, "ok, vocês venceram. Fui expulsa dessa rua. Chega de trânsito compartilhado por aqui". Peguei minha bicicleta, subi na calçada e pedalei até a entrada da quadra. A Bele e o Cled continuaram no asfalto. (Diário de Campo, Julho de 2012)*

*Enfim, decidi sair da Unb, subir até a L1, e tentar fazer a maior parte do percurso por essa via de baixa velocidade, apesar da grande quantidade de carros. Fui até a 201 norte por esse caminho, quando tive que subir até o eixinho L. No caminho, um cara passou por mim, pedalando bem rápido na direção contrária. Não cheguei a pegar o eixinho, porque ali já estava meio confusa com o caminho. Fui pela calçada, passei o Setor bancário norte, a galeria dos estados e peguei a calçada perto do Teatro Nacional. Chegando na altura da rodoviária, o fluxo de pedestres era já muito grande então desci da bicicleta e fui empurrando.*

*Chegando ali no setor bancário sul, subi na bicicleta outra vez e peguei o estacionamento. Fiquei meio confusa porque havia muitos carros, parados nos lugares mais diversos e em vagas inventadas. Ao mesmo tempo, fiquei feliz em lembrar a dificuldade que eu teria se estivesse passando por ali de carro. Desci da bicicleta de novo, atravessei o sinal com o grande número de pedestres e ali peguei o começo da L1 sul. O trânsito de carros tava bem movimentado e tive que diversas vezes sair do canto direito da pista para fazer os balões e seguir no meu rumo.*

*Enquanto passava pelo balão, um carro grande tipo caminhonete se irritou porque eu o havia pedido que esperasse a sua vez, sinalizando com a mão que a preferencial era minha. Passou buzinando por mim e jogando o carro pra cima de mim. Felizmente não chegou tão perto. (Diário de Campo, março de 2012)*

Estes trechos do meu caderno de campo não representam situações excepcionais no cotidiano de quem anda de bicicleta. Relatos como esses são uma constante nos depoimentos das minhas entrevistadas e fazem parte do dia a dia de quem costuma pedalar como meio de transporte.

Entre as mulheres que entrevistei, todas relataram ao menos uma situação em que se sentiram ameaçadas pelos carros/veículos motorizados nas ruas e para a maioria delas, essas situações são, na verdade, corriqueiras. Não por acaso optei por expor tais relatos logo no início deste tópico: ao longo destas pequenas crônicas, comento uma série de atitudes que presenciei no meu dia a dia sobre duas rodas e em meu trabalho de campo, usualmente adotadas por motoristas em sua convivência com bicicletas.

Em primeiro lugar, *a luz alta*. Na situação em que aparece especificamente, talvez ela estivesse sendo dada simplesmente para iluminar nossas bicicletas, que não carregavam iluminação traseira. Por outro lado, este é um recurso usualmente utilizado por carros no trânsito quando, por exemplo, desejam impelir que um outro carro em menor velocidade lhes dê passagem. No momento descrito, dar passagem para um carro não estava entre nossas possibilidades, a menos que fossemos para a calçada.

Os *gritos* - de "sai da pista", "tá louco/a?" - não chegaram a ser ouvidos estes dias, mas são parte do cotidiano de quem anda de bicicleta na rua. Basta ver o depoimento de Joana (página 72). Não apenas assustam quem está pedalando, mas também não querem dizer outra coisa além do que explicitamente dizem: bicicletas não deveriam estar nas pistas e, se estão, só pode ser por loucura de quem as pedala.

A *buzina* é outro recurso comumente utilizados pelos carros ao se depararem com uma bicicleta na rua. Como a luz alta, também faz parte do trânsito quando só há automóveis na pista, ainda que seja usada principalmente em ocasiões excepcionais: para chamar alguém, para avisar que o carro está sendo "trancado" no estacionamento, para reclamar de uma "barbeiragem", para "cantar" as mulheres na rua (falaremos disso

mais adiante), vez ou outra para cumprimentar um conhecido/a ou agradecer uma gentileza. A buzina alta e contínua, tal qual descrita no texto, no entanto, costuma ser utilizada apenas em situações desagradáveis, desaprovadas pelo/a o/a motorista. Na situação acima, esta buzina é mais do que um aviso ou saudação, funciona como o grito, afirmando certo absurdo de aquele outro veículo ter se aventurado no trânsito.

Por fim, a *fina*, ou *fechada*. Também diversas vezes presente no trânsito de automóveis, ainda que geralmente por acidente. Quando feita por querer é porque já se trata de um princípio de briga de trânsito, uma espécie de retaliação. Entre os/as ciclistas, existe um termo muito utilizado para caracterizar o momento em que um carro propositadamente passa bem rente à bicicleta: fala-se de "fina educativa - "A famosa fina educativa", me diria Fernanda em uma entrevista. Educativa porque se encara como propósito da fina ensinar ao/à ciclista que aquele ali não é o seu lugar, que deveria sair dali. As situações acima seriam bons exemplos deste comportamento: o ônibus, com o farol alto aceso, provavelmente me viu na pista e, ainda assim não se afastou praticamente nada para fazer sua ultrapassagem. Poderíamos pensar que foi apenas um acidente, mas isso implicaria em dizer que provavelmente ele estaria mais atento ao ver a Izabele, ou ainda o Cled, mais na frente. No entanto, sua postura foi exatamente a mesma: sua fina acabou por reafirmar que ali não era nosso lugar, e eu me mudei para a calçada. No outro caso, o motorista, ao se irritar com minha postura de afirmar minha preferência, optou por me punir jogando seu veículo bem próximo ao meu.

O compartilhamento do trânsito entre bicicletas e carros, portanto, é marcado por constante posturas e atitudes de motoristas que parecem reafirmar a posição de intrusa da bicicleta na via. Tais posturas, mais do que simples atitudes individuais de

motoristas, compõe toda uma “cultura”/“ideologia” do automóvel, presente não apenas em Brasília como também em boa parte das cidades do mundo.

De acordo com César (2010), a Indústria automobilística começou a ganhar força no Brasil ainda no governo de Getúlio Vargas e continua a ser incentivada até os dias de hoje. Foi uma das grandes prioridades do governo JK, que decidiu ser urgente lutar pela "implementação de carros" nas cidades brasileiras e endividou o país também com a construção de estradas.

Não à toa, Brasília, filha desta era, já nasce envolta na concepção que conecta desenvolvimento ao automóvel, progresso à estradas. Vale lembrar o fato já comentado de que, entre os projetos finalistas do concurso arquitetônico feito para a construção da cidade, apenas o de Niemeyer e Lúcio Costa apontavam para o carro como principal meio de locomoção, afirmando que, nos tempos de então, já se havia descoberto que automóveis e pessoas não eram necessariamente inimigos (página 2).

Esta concepção de cidade, aliada a uma série de políticas dos governos locais e federais - tais como a atual redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a indústria automobilística e a histórica falta de investimento no transporte público da cidade - dificilmente chegariam a outro resultado. Segundo os últimos dados do Detran, Brasília (aqui entendida como Distrito Federal) comporta atualmente uma frota de 1,4 milhões de carros, ou seja, um automóvel para cada dois habitantes<sup>12</sup>.

Tal cenário pode parecer um tanto desesperador - apocalíptico dirão alguns ativistas - caso analisarmos com mais cuidado os grandes congestionamentos de boa

---

<sup>12</sup> <http://noticias.r7.com/distrito-federal/noticias/df-tem-hoje-um-carro-para-cada-duas-pessoas-diz-detran-20120827.html>

parte das metrópoles mundiais e a enorme diversidade de problemas ambientais derivados do uso excessivo do carro. Para Iraci Peixoto, diretora da Companhia de Planejamento do DF, no entanto, os problemas são menos importantes que o lado positivo desses dados. Ao comentar a notícia, a diretora declarou:

"É positivo no sentido da qualidade de vida das pessoas, por poderem ter seus automóveis. Mas é negativo no sentido de que precisa de uma infraestrutura maior. Precisa-se de estacionamento, de pistas mais largas, de todo um trabalho de políticas públicas."

De acordo com atualíssima declaração de uma das responsáveis pela gestão do trânsito no DF, portanto, *mais automóvel significa mais qualidade de vida*. Poder adquirir um carro, como se pode deduzir de sua fala, é encarado como sinal de *status* e os problemas criados pelo aumento da frota são facilmente contornáveis por obras de *infraestrutura, estacionamento, pistas mais largas*.

O discurso desta integrante do alto escalão do Governo do Distrito Federal está diretamente conectado à uma concepção de espaço urbano que submete a cidade ao automóvel: para dar conta dos transtornos causados pelos carros, não se pensa em medidas que diminuam seu uso, mas sim procura-se adequar a cidade ao tamanho da frota motorizada. Ruas, portanto, são pensadas, concebidas e construídas para dar conta dos automóveis, de forma que a sensação de posse que motoristas possuem com as vias torna-se ainda mais simbiótica. A rua, portanto, *pertence* ao automóvel. E se de sua propriedade, o/a motorista sente que, segundo Mr. Control:

"Como motorista, você tem poder sobre os pedestres, sobre os passageiros e sobre o espaço urbano" - (Control, 2004. p 110)

Esta autoridade do automóvel sobre a rua e sobre quem quer que a frequente é também o que faz com que os/as motoristas se sintam, portanto, a vontade para tomar todas aquelas atitudes descritas acima quando se deparam com um veículo "intruso", ou não dotados das mesmas características - velocidade, força, mas também status. A sensação de estarem sempre sendo expulsas das ruas é comentada diversas vezes por minhas entrevistadas, como já vimos em passagens anteriores e também podemos observar nos trechos abaixo:

"Aí eu comecei a pedalar... no início é muito tenso! Porque você se sente completamente vulnerável, inseguro, você está desprotegido, desamparado... você tá andando na pista, então você tem que ficar muito mais alerta. Você tá completamente desprotegida, desamparada... os carros buzinando, que é aquilo que te falei, da *cultura que se cria, de estar atrapalhando.*" (Joana, entrevista 01)

Izabele disse ter sido surpreendida pelas posturas agressivas que encontrou no trânsito:

"Eu não pensava... eu comecei a andar e fui percebendo que as pessoas eram cruéis, eu não imaginava. Eu achava que o ciclista era muito mais respeitado (...). Eu comecei a sentir na pele tudo isso. Meu pai falava: Cuidado, é perigoso! E eu falava: não pai, até parece que alguém vai jogar o carro em cima de mim. E não,

as pessoas fazem isso! *Elas te mostram o tempo todo que a rua não é sua!*"

(Izabele, em entrevista)

Eu mesma passei por uma situação que me colocou frente a frente com o questionamento de estar pedalando na rua. Logo no primeiro dia em que usei minha atual bicicleta como meio de transporte, fui atropelada. Estava a caminho de meu trabalho, quando um motorista saiu de um estacionamento sem se importar em olhar para os lados. Estávamos ambos a uma velocidade diminuta, assim que nada grave ocorreu. De toda forma, a situação me pareceu bem significativa.

Logo após o atropelamento, o rapaz que dirigia o carro saiu do carro transtornado e imediatamente, começou a me perguntar *porque eu estava andando na rua*, se lá não tinha ciclovias. Meio consternada, expliquei que, como ele, eu estava me locomovendo, e que estava tentando chegar ao meu trabalho:

- Ah, mas Brasília é muito perigosa para andar de bicicleta. Você tem que ir pro Lago Sul, lá tem ciclovias.

- Mas eu não trabalho, não vivo e não faço NADA no Lago Sul. Porque eu iria andar de bicicleta lá?, respondi.

Ainda que houvesse acabado de me atropelar, o motorista me questionou: "*mas porque você estava andando na rua?*", como se não fosse meu direito transitar por aquele mesmo espaço, como se a bicicleta fosse um corpo estranho àquele lugar. Seguramente, tal concepção está diretamente conectada com a ideia já mencionada anteriormente de que a bicicleta não é um meio de transporte, como este diálogo

também aponta. Outrossim, não deixa de ser interessante notar que o primeiro pensamento daquele que havia acabado de me atingir com seu carro foi justamente afirmar que eu estava no lugar errado (e que, portanto, a culpa não era dele).

Luana relata algo parecido quando diz:

"A, escuto muita buzina. Sempre tem gente que vem falar: "Vai pra calçada!" Eu escuto isso demais. E não entendo, porque todo mundo que fez curso pra tirar carteira, que eu conheço, fala que na legislação fala que a bicicleta tem direito de andar na rua". (Luana, em entrevista)

De acordo com a legislação de trânsito, Luana tem razão. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

*"Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.*

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa."

Ou seja, de acordo com o CTB, ciclistas devem compartilhar a via com os carros - e não as calçadas com os pedestres - e, além disso, possuem preferência sobre os automóveis. Em outro artigo, o Código estabelecerá também que qualquer

ultrapassagem feita a bicicletas requer uma distância de no mínimo 1,5 metro e diminuição de velocidade.

A mera existência desta legislação, no entanto, não implica na eliminação de uma cultura, como vimos acima, muito mais arraigada do que os textos da lei. As práticas já citadas de expulsão do elemento intruso da rua, relembrando-nos do que nos diz Delgado (2007): a rua é um espaço de e para o conflito, uma negociação de diversos olhares daqueles/as que a frequentam.

No conflito entre ciclistas e motoristas, o *medo* tem papel fundamental. A todo momento, como vimos acima, o automóvel se utiliza de uma série de estratégias para demonstrar seu potencial ameaçador para a bicicleta. A demarcação de território de práticas como a luz alta e a "fina educativa" ocorre com base nesta ameaça, muito bem exemplificada na fala de meu atropelador: "Brasília é muito perigosa para andar de bicicleta". Ou seja, melhor não se arriscar. E, portanto, por meio do *medo* que se estabelece o direito de transitar ou não transitar nas ruas.

Diante desta constante ameaça, muitas/os ciclistas sentem-se de fato impelidos/as a não se utilizar das ruas como local de trânsito. As calçadas, ainda que por vezes seja complicada a convivência com os/as pedestres, termina por ser a opção para realizar seus trajetos. Este é o caso de Soraya, por exemplo, que à época de nossa entrevista, começava a utilizar a bicicleta como meio de transporte e andava apenas pela calçada:

"Não. ainda não me sinto segura de andar no asfalto... então só ando na calçada. Atravessando as faixas, sempre que eu posso... porque eu me sinto mais segura

mesmo. (...) Ganhar confiança, né? E eu acho isso tudo muito triste, sabe Leila? Porque é como se eu tivesse que lutar pra trafegar na minha própria cidade! O medo que eu sinto, e quando eu tô no asfalto eu sinto medo, sempre. Impressionante! Eu ando na manha, mas eu fico, "putz, tomara que ninguém me bata". Horrível isso. E eu acho que Brasília, especialmente, tem uma voracidade automobilística. Sabe?" (Soraya, em entrevista)

Soraya, portanto, não se sente à vontade para trafegar pela rua por medo da *voracidade automobilística*. Prefere trafegar na calçada, lugar para o qual constantemente são mandados/as, pelos/as motoristas, ciclistas que transitam no local aonde lhes é devido como modais de transporte que são: a rua.

Por outro lado, se o não pertencimento da bicicleta às ruas é constantemente afirmado, boa parte das minhas entrevistadas também não se sentem confortáveis para transitarem pelas calçadas, não apenas por conhecimento da legislação de trânsito, mas também por um respeito ao/às pedestres, ou uma busca de reafirmar o local da bicicleta na rua. Desta forma, muitas vezes a bicicleta acaba ficando em um limbo, sem saber bem a que lugar ela pertence - se é que a algum. Como comentou Joana em uma de nossas entrevistas, "é uma anulação... uma marginalização!", ao qual eu respondi, nós duas achando graça: "se você pensar bem, a calçada é mesmo a margem da rua...".

Por fim essa "marginalização" da bicicleta não ocorre apenas no cotidiano da rua, mas em diversos outros espaços da cidade. Sobre isso, Débora afirma:

"É como se você fosse penalizada, em várias situações, simplesmente por andar de bicicleta" (Débora, em entrevista)

No acompanhamento que fiz de Lara, nos deparamos com um pequeno exemplo destes obstáculos:

*Lara mora ao lado de minha casa, na 405 norte, e fomos apenas até a UnB, trajeto curtinho. Como eu, ela aproveita o atalho do Hospital Universitário para atravessar a L2 e chegar na L3. Passamos um pequeno portão na entrada do Hospital, desmontada da bicicleta pela quantidade de pedestres. Quando chegamos à pista aonde circulam os carros dentro do hospital, montamos e descemos pedalando, coisa de menos de cinco minutos. Quando chegamos ao fim da área do hospital, encontramos outro portão. Lara me explica que aquele portão não era daquele jeito - agora a passagem dele é cruzada por duas grades, que formam um "V" e tornam impossível a passagem em cima da bicicleta - ou de uma cadeira de rodas, penso eu. Pergunto a ela porque isso aconteceu. Ela me conta que já perguntou aos seguranças do hospital, mas tudo o que ouviu de resposta foi: " não era nem para passar bicicleta aqui dentro." ( Diário de Campo, Julho de 2012)*



Novo portão do H.U.B.

(Fonte: acervo pessoal)

Já Débora, enfrenta entraves mais complexos ao se deslocar cotidianamente sobre duas rodas. Como moradora de Samambaia, ela usa sua bicicleta enquanto modal integrado, ou seja, faz também parte de seu trajeto de metrô. A relativamente recente autorização da presença de bicicletas no metrô no último vagão (2008), no entanto, ainda não é suficiente para dar conta da demanda de ciclistas e outros/as usuários/as nos horários de pico. Débora me relatou uma série de conflitos com passageiros/as nestes momentos: discussões nas escadas rolantes, manchas acidentais ocasionadas pelo contato da roda com as roupas de passageiros/as, dificuldade para entrar, sair e viajar no metrô, por conta da falta de apoio para as bicicletas no vagão.

Por outro lado, ainda que se queixe desta situação, Débora afirma adorar integrar seus dois meios de transporte, já que sua locomoção ficou consideravelmente mais fácil. No dia em que a acompanhei no metrô, tivemos uma experiência bastante agradável:

*Era cerca de 1h da tarde quando entramos no metrô. Quase não havia movimento na estação central e íamos pegar o trem no contra - fluxo, por conta do horário. Entramos no vagão vazio e Débora já se posicionou em uma das cadeiras que possibilitava que ela encaixasse a bicicleta a seu lado, de forma que não haveria com que se preocupar ao longo da viagem.*

*Ao longo das estações outras pessoas também passaram a entrar no metrô com suas bicicletas: o primeiro foi um senhor de cerca de 60 anos com uma barra circular clássica, vermelha. Logo mais, outro senhor, ainda no Plano Piloto. Eu e Débora conversamos sobre como muita gente se utiliza dos dois tipos de transporte e ela se irrita ao lembrar dos discursos que duvidam do uso da bicicleta na periferia .*

*Em outra estação, creio eu que depois de Águas Claras, outras duas pessoas de bicicleta entraram. Mais um senhor e, desta vez, também uma mulher, em torno dos 50 anos, com uma bicicleta rosa. Débora nos diz que já a viu várias vezes, e que elas descem na mesma estação. A mulher se senta a nosso lado, usando mais ou menos da mesma estratégia que Débora para segurar a bicicleta.*

*Meio envergonhada, eu levanto para tirar uma foto. Enquanto eu o faço, Débora explica para a outra ciclista que eu estou escrevendo um trabalho sobre mulheres que andam de bicicleta (que pena já não haver tempo para acompanhá-la!). A senhora responde que gosta muito de bicicleta, que foi uma das primeiras mulheres a andar na faculdade que frequenta - a Católica. "No início, não havia muita mulher pedalando lá não. Mas agora já tem um bocado", conta ela com um sorriso no rosto, logo antes de dizer que naquele horário era uma maravilha de andar de metrô.*



Nossa viagem de metrô

(fonte: acervo pessoal)

*Logo mais, chegamos na estação de Débora. A viagem foi tranquila, sem muita movimentação ou qualquer aperto. Antes de descermos do trem Débora diz: "viu só como é legal o metrô? Nessa hora eu gosto muito de andar nele. ( Diário de Campo, Set/2012)*

Ou seja, em horários em que não há tanto movimento o uso do metrô é um grande incentivo, não apenas para Débora, como para uma série de outros/as que utilizam a bicicleta integrada aos trens. Esta permissão, inclusive, é um diferencial de Brasília em relação a outras cidades: ainda que se permita a entrada de bicicletas nos vagões de metrô, muitas localidades limitam o horário desta permissão (proibindo a entrada de bicicletas nos horários de pico, por exemplo), ou o número de bicicletas por trem.

Por outro lado, infelizmente, a falta de estrutura metroviária ainda causa, inclusive, uma série de mal-estares entre os/as passageiros/as ciclistas e os não ciclistas. Nestes momentos, a falta de investimento e de uma política mais elaborada de integração - não apenas no que tange às bicicletas, mas também à situação dos/as próprios/as passageiros/as - acaba transformando a prática de permitir a entrada de bicicletas no metrô em uma política de desincentivo a elas: além de ganharem a antipatia dos/as outros usuários/as, os/as ciclistas também enfrentam toda a dificuldade para arranjar espaço no metrô em intensidade maior que a de um usuário pedestre.

Assim, ainda que algumas mudanças estejam em curso<sup>13</sup>, Brasília ainda está longe de ser considerada uma cidade "amigável para as bicicletas". De forma geral, não se costuma considerar a bicicleta de fato como veículo, em especial nas ruas, em contato direto com o trânsito de automóveis.

Desta forma, para além dos desafios encontrados por minhas interlocutoras em suas próprias histórias de vida para utilizarem a bicicleta como meio de transporte, como vimos em capítulos anteriores, elas são também cotidianamente questionadas em seu direito de pedalar nas ruas e, muitas vezes, sofrem tentativas de expulsão nos espaços em que circulam.

Esta repetida expulsão, como veremos mais à frente, também trará consequências no que se trata da constante culpabilização de ciclistas atropelados/as

---

<sup>13</sup> discutirei a questão das ciclovias mais adiante

por carros, como se os episódios se tratassem apenas do esperado por estarem transitando em um ambiente que de fato não lhes pertence.

Por enquanto, vale ressaltar que os mesmos espaços (a rua, enquanto instituição social, como afirma Delgado) cotidianamente negados às bicicletas são também espaços renegados às mulheres. Também as mulheres não são bem vindas ali e, não só, dali são recorrentemente expulsas pelos também medos, ameaças e uma série de demarcações de territórios masculinas. Esta é a outra dimensão da vida de minhas entrevistadas - que, além de ciclistas, são mulheres - a ser desenvolvida no tópico seguinte.

#### **4.2 A rua é dos homens.**

A mulher da rua é o oposto e a negação do homem da rua, afirmará o autor espanhol Delgado (2007). Se o homem da rua representa o cidadão, o homem público, aquele que se aventura e enfrenta os perigo do ambiente, enfim, a própria representação do sujeito, a mulher da rua representa o que há de mais nocivo: de comportamento duvidoso, de moral duvidosa por se *sujeitar* a rua, local que oferece riscos não apenas para o corpo feminino, frágil, mas também para sua mente, vulnerável.

Apesar de todos os avanços das lutas feministas, dirá ainda o autor, a socialização das meninas continua marcada pelo medo do público e pelo constante ensinamento de que a rua deve ser evitada:

"Décadas depois da revolução contracultural, as meninas e adolescentes continuam recebendo uma educação sexista, cujas mensagens incluem as que lhes inculcam um medo referencial ante o que está mais além da porta de suas casas, aonde as aguardam perigos muito maiores para elas do que os que aguardam os meninos." (Delgado, 2007, p.237)

Se aventurar na rua, sob o ponto de vista feminino é, portanto, desobedecer a avisos, se arriscar a enfrentar situações para as quais foram diversas vezes alertadas, lidar com ameaças, com o *medo* (mais uma vez o medo). Tal qual andar de bicicleta em uma rua frequentada por carros em alta velocidade, não se pode percorrer o território alheio sem encontrar consequências: optar em transitar em espaços para os quais não se foi chamada é também estar sujeita às regras do outro.

Entre essas consequências e regras, que variam em intensidade e formas, uma das mais comumente enfrentada são as "cantadas", que compõe o que chamo aqui de assédio de rua. Este tipo de assédio é peça chave na constante lembrança do não pertencimento feminino à rua de forma que, nos espaços públicos, elas são, ao mesmo tempo, invisibilizadas enquanto sujeito e hipervisibilizadas enquanto objeto, concluirá Delgado<sup>14</sup>.

Enquanto mulheres ciclistas/pedaleiras que são, minhas interlocutoras também enfrentam, além da já comentada tentativa de expulsão por parte dos carros nas ruas, este outro tipo de demarcação de território, desta vez como afirmação da

---

<sup>14</sup> Outros autores como DaMatta, 1991, também comentarão o caráter masculino da rua

masculinidade dos espaços públicos. Vejamos, por exemplo, o que aconteceu comigo e Joana em seu acompanhamento:

*Da minha casa, na 405 norte, até a 203, aonde fui encontrar Joana, foram cerca de 5 minutos. Peguei o atalho dos Correios, mas tive que desviar de muitos pedestres no caminho, então deixei a calçada e fui pelos caminhos de terra.*

*Encontrei um cara gentil no balão, que paralisou o trânsito com o seu carro para me dar passagem. É raro, mas essas pessoas existem.*

*Já na entrada da quadra, um carro na mão oposta me chamou de "boneca". Eu estava muito ocupada me incomodando com a altura dos quebra-molas daquela superquadra para me irritar demais. (...)*

*Sámos de lá, conversando enquanto pedalávamos. Comentei sobre os péssimos quebra-molas da quadra e Joana concordou comigo. Comentou que geralmente ia mais rápido do que estávamos indo.*

*Na entrada da quadra (203), em um carro retido pelo engarrafamento, outros dois caras nos cantaram. Não ouvi bem o que eles disseram, mas Joana me disse: "Ta aí, mais uma cena de machismo".*



O momento em que fomos *cantadas* pelo homem de azul. Joana olha para o outro lado  
(fonte: acervo pessoal)

*Depois que um caminhão demorou um pouco mais pra sair, abre-se um espaço para pegarmos a pista no sentido da SQN 404. Entrando pela quadra, Joana bem mais rápida que eu, descemos até o bloco que agora não sei qual é. Acho que me distraí com outras cantadas que levávamos de uns homens que trabalhavam tapando um buraco na pista.*

*De dentro da quadra, e até então andávamos na pista, pegamos um trecho na calçada, cruzando com uma senhora que teve que segurar seu cachorro ao nos ver. Descemos por uma calçadinha, ultrapassamos um pedestre pela grama, cruzamos outro ciclista que também vinha pela calçada, chegamos a um semáforo.*

*Joana diz que aquele semáforo nunca funciona e que ela sempre espera o outro fechar para atravessar. Quando fecha, atravessamos a L2. O sentido sul-norte da via tem menos movimento, vamos com tranquilidade.*

*Pegamos a entrada para a L3, mas paramos ali na esquina, aonde fica a “Vivendo e Aprendendo”, escola de educação infantil e trabalho da Joana. Subimos a rampinha da escola e pedalamos até o segundo portão.*

*Joana me mostra o bicicletário que instalaram há um ou dois meses em uma das paredes da escola. Ela já tinha comentado que não o usava, pois achava sua bicicleta pesada demais para colocá-la na vertical. Joana então vai até o local aonde sempre pos sua bicicleta (local esse que eu também utilizava quando trabalhava ali): atrás de uma árvore, perto da cozinha da escola.*

*Quando chegamos perto, um dos funcionários reclama:*

*- Pode colocar lá no bicicletário! (...)*

*Depois disso, eu e Joana conversamos um pouco sobre o caminho e o percurso. Ela disse que era a primeira vez que alguém reclamava dela deixar a bicicleta fora do bicicletário, que isso nunca havia acontecido antes. Talvez o incômodo é que tenhamos chegado as duas de bicicleta, e o funcionário pode ter achado que iríamos colocar nós duas a bicicleta por ali.*

*Comentei sobre as cantadas que levamos no caminho (tão curto) e ela me disse que “geralmente não era tanto assim”. Brincamos que tudo só havia acontecido para confirmar minhas teses (...)*

*Não posso deixar de comentar que foram, desde o momento em que saí de casa até o momento em que cheguei ao destino da Joana, 4 abordagens masculinas conosco. Não sei exatamente de quantos quilômetros foi esse trajeto. Dois, três? De qualquer forma, e mesmo com o comentário da Joana sobre o fato de isso não ser tão comum, foram 4 abordagens que dizem bastante sobre a experiência de ser mulher na rua.*

*Contando agora pra Joana que eu tinha tirado uma foto no exato momento em que um dos caras nos abordava, tivemos a seguinte conversa pelo chat do facebook:*

*Leila Saraiva: tirei foto bem na hora que tem um dos caras que nos cantou no caminho*

*rá!*

*Joana Goes: hahahaha*

*eu nunca percebo isso*

*fico tão ligada se tá passando carro, se dá pra atravessar, olhando pros dois*

*lados da pista, que talvez nunca tenha visto mesmo essas situações.*

*Leila Saraiva: humm*

*vou colocar isso no relato*

*pq o que vc disse antes era que geralmente num acontecia*

*isso aí já é outra possibilidade, né?*

*Joana Goes: é..*

*quando buzinam, é porque estou "atrapalhando"*

*às vezes, quando eu to parada e se tem carro perto parado, vejo alguns caras*

*olhando*

*mas não ligo"*

*Interessante isso, porque já é bastante diferente de "isso geralmente não acontece". A Jô chama atenção ao fato de que está tão preocupada com outras coisas mais importantes que tratam da sua segurança no trânsito, que deixa de prestar atenção nessas abordagens (coisa que dificilmente aconteceria se ela estivesse a pé, por exemplo). Aliás, vale falar que isso é parecido com o processo que eu mesma*

*relatei da minha experiência, quando, por exemplo, um quebra-mola alto me incomodou mais do que o cara me chamando de “boneca”.*

*Outra coisa interessante são as relações se confundindo: a relação de carro e bicicleta (rua como propriedade dos carros) se confundindo com a relação de gênero (rua como propriedade dos homens) ali. Porque a buzina que a Joana leva pode ser tanto referente à uma postura agressiva de um motorista com ciclistas no geral, como uma postura masculina de abordagem com uma mulher.*

*As relações de poder se confundem, mas nos dois casos a buzina significa a mesma coisa. Serve para marcar território: ou dizer que a rua é mesmo do carro e expulsar o/a ciclista de um lugar que supostamente não pertence a ele/a, ou afirmar que a rua é mesmo dos homens e que qualquer corpo feminino lá, exposto, está necessariamente sujeito à opinião, julgamento e abordagem masculina. Nos dois casos, a buzina serve para mostrar quem manda e quem de fato pertence àquele espaço (e consequentemente quem não manda e quem não deveria estar ali.). (Diário de Campo, fevereiro de 2012)*

Neste pequeno percurso, portanto, eu e Joana enfrentamos 4 situações de acosso de rua. Ainda que nesta situação nos tenha parecido particularmente exagerado, esta é uma experiência comum para as minhas entrevistadas (e para as mulheres transeuntes no geral, como nos afirma Delgado, Bowman e Hollander, em obras já citadas).

Fernanda, por exemplo, me comentou em uma conversa informal que a partir do momento que decidiu parar de usar capacete, passou a escutar muito mais cantadas na rua: se por um lado se sentiu mais respeitada pelos carros, também se deparou com muitos mais olhares masculinos. Já Luana, em entrevista me contou que, de certa

forma, se sentia mais vulnerável na rua de bicicleta por ser mulher já que tinha que lidar com as abordagens masculinas, relatando, inclusive, já ter tido que fugir de um carro de noite que diminuiu a velocidade e a acompanhou por algum tempo, enquanto o motorista a falava uma série de coisas "dessas nojentas".

Assim, a presença feminina na rua é sempre marcada e estranha, nos dirá mais uma vez Delgado. Tal como os carros, os homens também tem todo um instrumental de práticas para reafirmar seu papel na rua. Ainda segundo o autor:

"As mulheres - ou certas mulheres vistas como desejáveis pelos homens<sup>15</sup>- são constantemente vítimas de agressões sexuais expressas em seus níveis mais elementares: o assalto com o olhar, a abordagem grosseira disfarçada de cantada - mas esse excesso também pode adotar a forma muito mais sutil do galanteio." (Delgado, 2007, p. 239, minha tradução)

Bowman (1993) comentará como este tipo de prática é institucionalizado e invisível, fazendo parte do cotidiano das mulheres. A convivência constante com estas abordagens, dirá a autora, traz consequências bastante significativas, que vão desde um

---

<sup>15</sup> Tendo a discordar deste adendo de Delgado. Precisaríamos de uma pesquisa mais aprofundada sobre o tema, mas autoras como Bowman afirmam que o assédio de rua não está necessariamente conectado à aparência das mulheres, ainda que guarde grande maior relação com a idade, sendo mulheres mais velhas menos vistas enquanto seres sexualizados. A meu ver, estabelecer esta conexão entre aparência (beleza) e assédio pode, em última instância, transformar uma agressão em elogio

incômodo moderado a um medo intenso de espaços públicos, além de representarem uma constante intromissão na privacidade destas mulheres.

A autora ressaltará ainda que existe uma série de estratégias utilizadas normalmente pelas mulheres para passar por estas situações: fingir não perceber, mas também se utilizar de aparatos como óculos escuros e fones de ouvido, de forma a parecer impassível ao que está ocorrendo. No caso das minhas interlocutoras, adotar estratégias como fone de ouvido é também uma possibilidade, mas pode vir a representar um perigo:

"Assédio é uma coisa que me incomoda muito. Uma das coisas que eu tentei de lidar com isso é usando fone de ouvido, o que por outro lado é meio perigoso porque você não escuta o trânsito. E ouvir é um sentido muito importante pra quem pedala." (Aline, São Paulo, em entrevista)

Já para Joana conectar as buzinas e comentários sempre a um conflito com os motoristas parece mais palatável do que enxergar a dimensão de gênero muitas vezes presente em tais momentos, além, é claro, de ela de fato ter que se preocupar com uma série de outros riscos que afetam seu corpo mais diretamente que o acoso. No caso de Fernanda, por exemplo, ela opta por tomar alguns cuidados, como mudança de trajetos e de horários, para evitar certos riscos e ameaças a seu corpo, o que pode vir a dificultar sua locomoção.

De certo, como afirmaram os/as autores/as já citados/as, o assédio não é uma experiência exclusiva de minhas interlocutoras, mas faz parte da rotina delas ao

pedalarem nas ruas de Brasília. Tanto na experiência de minhas sujeitas como nas de outras, o assédio de rua parece deixar o espaço urbano desconfortável, hostil e assustador para as mulheres, dirá Bowman (2003).

Por outro lado, algumas de minhas interlocutoras inclusive atribuem à bicicleta uma exposição ainda maior a este tipo de experiência do que se tivesse se utilizando de outro tipo de meio de transporte. Desta forma, uma intensificação do assédio quase foi motivo para que elas deixassem de lado as duas rodas. Aline relata:

"Mas eu cheguei num ponto em que me irritava tanto o assédio, um "psiu", um "gatinha", que a bicicleta começou a me fazer mal, porque eu me estressava muito mais porque eu ouvia uma putaria no trânsito. A bicicleta te expõe muito: o cara tá ali, sua perna tá ali, tudo (...) De bicicleta é uma coisa meio sexual. A posição. A pé você escuta, mas tá todo mundo a pé. De bike parece que o cara se sente obrigado a falar alguma gracinha. Ele pensa: "A, ela tá de bike. de saia e de bicicleta, ela quer ser assediada." A bicicleta colocou uma lente de aumento nesse problema que eu já vivia. Porque agora tem uma posição, uma roupa..".  
(Aline, em entrevista)

Bia, também de São Paulo, nos traz uma experiência parecida:

"Assédio sempre sofri. Em um dado momento em que eu estava pedalando, eu pensei em parar de pedalar por causa disso. Eu tava me sentindo muito mal. Por mais que eu tivesse estratégias corporais de afastar isso, não dá, a coisa acaba chegando em você. Durante um tempo eu não consegui lidar com isso, fiquei

muito triste. Mas eu pensava, poxa, se eu sair da rua, eles estão ganhando. A gente não pode estar no espaço público, né? Se eu sair eu vou dar o que eles querem." (Bia, São Paulo, em entrevista)

Pareceu-me interessante que foram justamente duas mulheres de São Paulo que relataram quase desistirem da bicicleta por terem dificuldade de lidar com o assédio. Valeria uma pesquisa comparativa mais extensa para averiguar possíveis diferenças de intensidade do acoso nas duas localidades e também a influência destes acontecimentos no fato de existir naquela cidade um grupo de ciclistas de participação exclusivamente feminina.

No entanto, ainda que minhas interlocutoras a encarem de distintas maneiras, creio que há aí uma experiência similar entre pessoas que se locomovem de bicicleta na rua e mulheres circulando no espaço público. Tanto as diversas formas de acoso como as buzinas, a luz altas, as finas educativas, são artefatos de culturas que não consideram nenhuma das duas/dois agentes bem vindas, por um ou por outro motivo, como exposto ao longo deste capítulo. No caso de minhas interlocutoras, que partilham das duas condições, ainda que atribuam maior ou menor intensidade à essas experiências, passam a conviver com uma dupla intromissão na rua: por serem mulheres e por serem ciclistas.

Como duplamente intrusas, essas mulheres acabam tendo que enfrentar também dois discursos de culpabilização constantes: aquele que relaciona acidentes de trânsito à presença das bicicletas nas ruas, e aquele que relaciona o estupro/agressão à um comportamento da mulher ou à sua simples presença em local e hora errada.

### 4.3 De vítima a Algoz

O discurso de culpabilização das vítimas de estupro é já velho conhecido da teoria feminista (Machado, 2000, para citar um exemplo). Entre outras coisas, este tipo de discurso responsabiliza as vítimas de agressão sexual pelo que sofreram, utilizando - se de argumentos como a ingestão de drogas, seu tipo de roupa, ou o local por onde transitava, ou seja, algum comportamento ou escolha feita pela própria mulher, como causa da agressão.

As raízes da culpabilização das vítimas de agressões de gênero são complexas e não cabem nos limites deste trabalho. No entanto, me parece importante perceber que o mecanismo que culpa as mulheres pelas agressões que sofreram abusos é bastante similar ao que responsabiliza ciclistas por seus atropelamentos. As agressões (sejam atropelamento e suas ameaças, sejam estupros e suas ameaças) aparecem como uma espécie de consequência por se estar em território alheio, sujeita a regras do outro. No caso da presença feminina na rua:

"Mulheres que queiram estar fora de suas casas devem fazê-lo sob seu próprio risco e com todo o conhecimento de que , a qualquer hora, elas podem ser publicamente humilhadas ou "elogiadas". As mulheres estão sempre sujeitas ao escrutínio público" (McAlister apud Bowman, 2003, p.542)

Ao observarmos a presença da bicicleta na rua, e todas as constantes resistências por parte do carro já analisadas anteriormente, trata-se também de raciocínio parecido:

ao optarem por circular no espaço dos carros, o/a ciclista está automaticamente aceitando que pode ser humilhado, machucado e, em última instância, morto/a. Este tipo de lógica pode ser percebida não apenas nas posturas já descritas como as "finas educativas", mas também na cobertura midiática de atropelamentos de ciclistas.

Ao longo de minha pesquisa, uma situação me chamou especial atenção para este processo. Enquanto eu me ocupava em transcrever entrevistas de minhas interlocutoras e dar conta da bibliografia da presente monografia, em uma sexta feira de março deste ano, três atropelamentos de ciclistas foram noticiados, tendo ocorrido na mesma manhã em três cidades do Brasil. Entre os atropelados, estava Julie, cicloativista de São Paulo. Seu caso me comoveu especialmente, já que seu perfil era extremamente parecido com as das mulheres que eu estava estudando e até comigo mesma.

Em um primeiro momento, fiquei bastante abalada, pensando finalmente ter me deparado com um "outro lado" da bicicleta: as mortes, os riscos reais, o medo concretizado. Foi apenas depois de me recuperar do susto e da tristeza que percebi que meu raciocínio estava invertido: Julie, ou os outros dois ciclistas, não haviam morrido de acidentes de bicicleta. Tinham sido vítimas de um atropelamento, e não responsáveis por ele.

Surpresa com a minha própria primeira impressão, passei a refletir sobre a difusão de um discurso que, ao se deparar com um caso de atropelamento, ressalta os riscos da bicicleta, envolvendo-a de medo, e não os perigos e a voracidade dos carros, atribuindo às diversas mortes causadas por estes um caráter accidental. Resolvi analisar as notícias divulgadas na mídia acerca da morte de Julie:

*“Segundo testemunhas, logo antes do atropelamento, Juliana discutia com um motorista de Ônibus, que a teria fechado. Durante a discussão, a mulher teria se desequilibrado e caído. Naquele momento, foi atropelada por outro Ônibus.” (Correio Braziliense)*

*“Ela foi atropelada por um Ônibus da Via Sul, que fazia a linha Sacomã-Pompéia 478-P-31. Segundo uma testemunha --a depiladora Maria Célia Reis Fagundes, 44--, o Ônibus trafegava em velocidade normal no momento do acidente e a vítima teria se desequilibrado e caído da bicicleta depois de discutir com o motorista de um outro Ônibus, que a teria fechado no trânsito.” (UoL)*

*“Ciclista morta na Paulista havia aposentado o carro há mais de um ano e meio. **Acidente teria acontecido depois da vítima ter discutido com um motorista**” (Rede Record)*

*“Segundo testemunhas, ela estaria discutindo com um outro motorista de Ônibus, gesticulando bastante, quando se desequilibrou e caiu embaixo da roda traseira de um segundo Ônibus que vinha atrás, que faz a linha Sacomã-Pompeia, da companhia Via Sul.” (Folha de S. Paulo)*

Ainda que provenientes de veículos de comunicação distintos, os quatro trechos atribuem a mesma causalidade à morte de Julie: ela *discutiu com um motorista* e por isso se desequilibrou e caiu, quando outro ônibus não pode evitar a fatalidade.

Parece-me bastante relevante que se comente muito rapidamente o motivo da "discussão" de Julie: ela havia sido *fechada* por dois veículos, um seguido do outro - fechadas estas que já discutimos como costumam funcionar em um trânsito não amigável às bicicletas. De acordo com relatos de seus amigos/as, Julie era uma ciclista bastante experiente o que deixa mais improvável de imaginar ela simplesmente ter levantado os braços para reclamar, se desequilibrado e caído.

Ainda que tenha sido esta a situação, Julie decidiu reclamar em reação a um comportamento agressivo dos veículos motorizados. Os quatro textos, no entanto, ressaltam que ao menos uma decisão de Julie havia sido a causa do *acidente*: foi ela quem decidiu discutir com os motoristas e não conseguiu manter o equilíbrio. Digo ao menos uma escolha, porque o pano de fundo destas reportagens acaba por afirmar que, em primeira instância, foi a decisão de Julie de pedalar em uma via movimentada, *aceitar os riscos envolvidos nesta opção*, que causou a *fatalidade*.

Desta forma, torna-se curioso que os trechos tenham sido construídos na ordem: "discutiu - caiu- foi atropelada", e não "foi fechada - a desequilibraram - a atropelaram". Estamos diante, portanto, de um discurso que responsabiliza as vítimas de atropelamento por suas próprias mortes, operando de forma semelhante àquele que responsabiliza às mulheres por suas agressões sexuais.

Tal discurso tem efeito, inclusive, em matérias favoráveis ao uso de bicicleta<sup>16</sup>.

Vejamos o exemplo desta matéria, divulgada à época dos três atropelamentos:

*“Com a falta de ciclovias, ciclistas se arriscam no meio do trânsito”* (Uol)

Ainda que com tom de denúncia, esta matéria mantém a agência do risco com o/a ciclista. Não se discute o comportamento agressivo dos carros ou sua dificuldade de compartilhar a via, mas ressalta-se que, ainda que esteja no local apropriado segundo legislação, o/a ciclista se *dispõe* a passar por aquele risco - mesmo que por falta de uma política pública. Que efeito teria a matéria se, ao contrário, ela fosse construída da seguinte forma: "Com a falta de ciclovias, motoristas se mostram incapazes de compartilhar o trânsito com os ciclistas"?

Como bem aponta a música citada acima, o caráter protetor deste discurso, esconde, na verdade, uma responsabilização da vítima. Existe certa ambiguidade entre o *cuidado* e a *ameaça* presentes nessas falas, da mesma forma que nos constantes avisos dos homens sobre o perigo da rua para mulheres, que omitem significativamente que são as próprias agressões masculinas que tornam o ambiente perigoso para os corpos femininos.

Minhas interlocutoras, e muitas outras, no entanto, optaram por resistir a essas responsabilizações e às constantes ameaças feitas tanto pelo caráter automobilístico como pelo caráter masculinista das vias em que pedalam. Como nos afirma Delgado, apesar de tudo, foi no espaço público que as mulheres encontraram novas formas de

---

<sup>16</sup> Também desponta em políticas públicas como a atual construção de ciclovias, como veremos na conclusão deste trabalho.

resistência às velhas ordens. São também as presenças de atores/atrizes não dominantes que pouco a pouco criam outro tipo de sociabilidade e remexem com as estruturas de poder neste emaranhado de disputas que é a rua.

## Conclusão:

Quando decidi escrever essa monografia, estava eu mesma bastante impactada pela minha própria experiência com as duas rodas. Ao começar a me locomover de bicicleta nas ruas de Brasília, ainda que em pequenos trajetos, passei a me deparar com uma série de novas experiências, o que também me fez procurar outros/as ciclistas para compartilhar histórias e impressões.

Assim como a maioria das minhas entrevistadas, também encarei a bicicleta como brinquedo da infância. Anedotas de crianças com a *magrela* são contadas e recontadas nas mesas de domingo da minha família. Em uma delas, minha mãe conta que estava bastante preocupada com as minhas quedas recorrentes quando começava a aprender a andar sem rodinhas. Quando ela já achava que eu não conseguiria, eu, lá pelos meus 5 anos, tinha certeza de que eu ia muito bem: "Viu, mãe, como eu tô ótima?". (Minha mãe chegou à conclusão de que eu podia até não aprender a pedalar, mas seguramente não teria problemas de auto-estima.)

Ou o episódio em que meu irmão, aos seus 11 anos, insistiu que queria ir de bicicleta para a casa de um amigo, ali mesmo no Lago Norte, e encheu minha mãe de medo por conta do trânsito no caminho. A solução encontrada pela minha mãe só provou que ela tinha razão em se preocupar: tendo decidido escoltar meu irmão enquanto ele pedalava, ela se esqueceu da sua missão assim que entrou em seu carro, e acabou ela mesma atropelando o Felipe. São memórias de minha infância com a

bicicleta, dessas histórias que já ouvimos infinitas vezes, mas continuamos rindo como se fosse a primeira.

À medida que fui crescendo, fui deixando de lado a bicicleta, como também deixei meus outros brinquedos. Não me lembro sequer de ter pedalado por diversão na adolescência, por exemplo. Quando fiz 18 anos, tirei carteira de motorista e vez ou outra pegava o carro da minha mãe emprestado, ainda que, até ganhar meu fusquinha, tenha me locomovido muito de carona e de ônibus - difíceis tempos de ônibus nos condomínios de Sobradinho.

Só passei a encarar a bicicleta como meio de transporte quando comecei a me envolver com o movimento autônomo de Brasília e vários de meus/as amigos/as a utilizavam para transitar pela cidade. Eu tinha meus 16 anos e foi quando tive contato com o discurso cicloativista, suas justificativas e a crítica ao uso do carro.

Mesmo que o discurso tenha me parecido coerente desde então, demorei um bocado para decidir pedalar. Em primeiro lugar por conta da distância e perigos que teria que enfrentar para vir de Sobradinho para o Plano Piloto (difícilmente eu toparia esse desafio, até hoje). Mas também porque, na verdade, eu *não gostava* de andar de bicicleta. Achava desconfortável, difícil, cansativo demais.

Foi depois de me mudar para o Plano Piloto que eu comecei a fazer um ou outro trajeto pedalando, com a bicicleta que dividia com meu companheiro. Mesmo assim, me parecia um grande sacrifício: acostumada com as comodidades do carro, eu nunca pensava em sair um pouco mais cedo e chegava sempre muito cansada onde quer que eu fosse. Continuava achando a bicicleta desconfortável.

Até que em uma manhã de sábado eu caminhava com o Cled e por acaso passamos por uma bicicletaria. Entramos na loja porque os lustres, feitos de aros de

rodas de bicicleta, tinham nos chamado a atenção. Meio a toa, começamos a olhar também as *bikes* que estavam expostas e acabamos vendo uma lindíssima: preta, quadro baixo, cestinha, e uma garupa "soldada no quadro! Nela você pode levar uma caixa de mandioca, uma mulher gorda, uma mulher normal...", nos garantiu o vendedor. Me lembro de ter me assustado com o preço: mais de mil reais! Não tinha ideia que uma bicicleta poderia custar tanto.



Minha bicicleta ao lado da de Joana, iguais.  
(fonte: acervo pessoal)

Não a comprei imediatamente: fomos embora da loja com vontade de levar ela pra casa, mas preocupados/as com nosso orçamento doméstico. Foram necessárias algumas conversas com o Cled, à época muito mais bicicleteiro do que eu, até decidir que valia a pena o investimento. "Pensa no tanto que você gasta com gasolina!", "A gente mora aqui do lado, pra que continuar com o carro?".

Comprei a bicicleta logo depois, e voltamos pedalandando para casa. Tive muito, muito medo do trânsito, e fomos pela calçada. A sensação que tive pedalandando pela primeira vez uma boa bicicleta foi impressionante: "Entendi porque as pessoas gostam de pedalar! é uma delícia!" Senti imediatamente a diferença de peso da minha recém adquirida bicicleta e das que tinha utilizado antes.

Pouco a pouco fui incorporando a bicicleta no meu cotidiano. No primeiro dia em que a usei para ir trabalhar, fui atropelada, como já contei nesta monografia. Se eu

já tinha medo de andar na rua, fiquei ainda mais preocupada, e revezava entre pedalar na calçada e na pista, especialmente na L2 norte. Me sentia tão insegura naquele espaço, que tremia sempre que um carro se aproximava ( uma espécie de Bicycle Fright, para usar o termo relatado por Macy, página 34 desta monografia). Tinha uma dificuldade enorme de olhar para traz sem me desequilibrar e uma preguiça gigantesca de fazer um trajeto minimamente mais longo do que o habitual: deixava a bicicleta em casa, pegava o carro, ia até a pé.

Mesmo assim, fui descobrindo como era gostoso sentir o vento na cara nas descidas e também que era ótimo perceber que um percurso que se fazia com muita dificuldade já não era tão difícil assim. Passei a me sentir mais tranquila de sair de noite de bicicleta ou com mais destreza para me movimentar na rua. Escutei de um monte de gente que era corajoso pedalar em Brasília, levei uma série de "finas educativas", cantadas na rua, passei a frequentar a bicicletada e encontrar outras mulheres que também pedalavam e tentei refletir com elas sobre nossas experiências.

Conto todo este meu percurso porque, sem ele, esta monografia não existiria. Foi por ter passado por todo esse processo e ter conhecido e ouvido outras mulheres com muita coisa para falar sobre suas experiências com a bicicleta que percebi que este era um tema que merecia ser estudado. A minha própria vivência foi, portanto, determinante na escolha do meu tema e nas questões que priorizei abordar.

Tendo sido escrito por outra pessoa, em outra posição, aspectos distintos seriam ressaltados e estaríamos diante de outro trabalho, muito provavelmente. No entanto, busquei fazer com que minha identificação não implicasse em uma fragilidade do conhecimento aqui produzido já que, como afirma Ortner (2003), uma antropologia

"nativa" não é nem mais nem menos complexa que a clássica incursão etnográfica a comunidades estranhas a nós. Tratam-se de complexidades diferentes.

Assim, me parece fundamental assumir o local que ocupo, assumindo também o caráter *localizado, parcial* do conhecimento aqui produzido. Reconhecer este caráter, como afirmam Haraway (1997) e Narayan (1993), entre outras/os autoras/es, é reconhecer também os limites da minha visão, ainda que isso não implique em menor importância do aqui escrito.

Por outro lado, me parece essencial escutar as vozes daquelas e daqueles que estamos estudando, levando em conta a importância e a validade dos saberes elaborados por nossas/os interlocutores/as. Assim, busquei também levar em alta consideração as experiências e reflexões feitas por minhas entrevistadas e, diversas vezes, minhas análises se fundamentam nas que ouvi e repensei com elas.

Comecei esta monografia relatando uma possível história da bicicleta: os diversos modelos inventados em também diversas épocas, buscando entender os contextos em que esta tecnologia foi pensada e concretizada. Procurei pensar de que forma o surgimento da bicicleta e seu uso foram afetados e afetaram as sociedades em que apareceram: a "independência" da tração animal - vista por uns/as como avanço e por outros/as como uma animalização de quem a usava; a popularização da locomoção, então mais barata que a feita por cavalos (na Europa e nos E.U.A, ao menos); a influência do veículo na construção de estradas, nas músicas, na medicina. Ainda que tenha me esforçado para fazer esta releitura histórica o mais diversificada possível, contei com poucas fontes, o que a tornou muito mais centrada nos processos

européus e norte-americanos, algumas poucas pinceladas sobre China e Japão, além da chegada do veículo ao Brasil.

Ressaltei em especial as interações do novo veículo com as relações de gênero da época, já que este é o enfoque do meu trabalho no contexto brasileiro atual. Vimos que na Europa e nos Estados Unidos a ascensão da bicicleta facilitou a locomoção tanto de mulheres mais abastadas como das mais pobres. Também houve alguma relação do veículo com o uso feminino de calças, muito mais confortáveis para pedalar, o que não deixou de causar murmurinhos. No Brasil, vimos que um processo parecido ocorreu com as poucas mulheres de elite que tinham acesso ao veículo, ainda que sua participação nas competições não fosse prestigiada, sendo o caráter da bicicleta esportiva considerado essencialmente como masculino.

A partir deste pequeno e incompleto apanhado histórico, tive como objetivo não apresentar uma série de curiosidades, mas contextualizar o surgimento da bicicleta de forma a construir uma perspectiva diacrônica do tema aqui estudado. Ainda que tenha apresentado esta história de forma relativamente linear, faço questão de frisar que esta é uma estratégia discursiva, mais do que um relato fidedigno dos fatos, já que a história é feita também de pequenas e invisíveis coisas. De certa forma, é sobre essas pequenas e invisíveis experiências, a partir de um olhar antropológico, que tratei no restante do trabalho.

No capítulo seguinte, dialogo com as memórias de infância de minhas interlocutoras com a bicicleta. Em primeiro lugar, a partir de suas falas em entrevistas, procurei entender se elas enxergavam a bicicleta como brinquedo ou como meio de transporte. Vimos que praticamente todas as minhas interlocutoras a conectavam com um brinquedo, tal qual o velotrol ou o velocípede, que fora abandonado

progressivamente a medida que foram crescendo. A única interlocutora que via a bicicleta como "meio de transporte da família", vinha de um contexto social consideravelmente diferente das outras, não tendo tido acesso ao carro na sua infância.

Desta forma, há aí uma diferença conectada também a uma distinção de classe, de quem pedala por *condição* ou por *opção*, como vemos na vida adulta das mulheres aqui entrevistadas. À época de criança de minhas interlocutoras a popularização do carro era significativamente menor e aquelas que tiveram acesso a ele desde pequenas passaram a ser motoristas logo que tiveram idade para tal. Desta forma, essas mulheres tiveram também que desconstruir suas próprias visões que relegavam a bicicleta ao lazer e não a uma possibilidade de transporte, ao mesmo tempo em que o pedalar delas traz também o prazer de uma brincadeira de criança.

No processo de retornar ao pedalar, um elemento fundamental para estas interlocutoras foi o contato com os discursos cicloativistas. Foi em grande parte por meio dele que aquelas que enxergavam a bicicleta como brinquedo decidiram se locomover por ela.

Refletir sobre este aspecto nos ajuda entender não apenas a experiência de minhas interlocutoras, mas também o campo de atuação destes próprios discursos - elaborados por organizações, pessoas e grupos que encampam politicamente a bicicleta enquanto meio de transporte. De forma geral, as falas cicloativistas atribuem um caráter um tanto romântico ao pedalar que, não apenas não condiz com a precariedade de quem anda de bicicleta nas cidades periféricas, mas também remete principalmente a experiência daquelas pessoas que optaram por deixar os carros e seus engarrafamentos.

Assim os discursos cicloativistas, mesmo que possuam uma complexidade não analisada neste trabalho, ao enfatizarem principalmente o contraste entre a bicicleta e o

automóvel, encontram ecos distintos nas distintas classes sociais. Por outro lado, esta situação tende a mudar com a progressiva popularização do automóvel. Além disso, para as filhas de minhas interlocutoras, por exemplo, a bicicleta já é encarada como meio de transporte o que também pode vir a ressignificar as relações desta nova geração com o veículo.

No capítulo seguinte, analiso de que forma algumas características vistas como tipicamente femininas influenciaram as experiências de minhas interlocutoras com o pedalar. Enfatizei, entre a enorme gama de marcas destes corpos, aquelas que atribuem a eles um caráter de fragilidade/ vulnerabilidade e também uma incapacidade/inabilidade para o esporte.

A partir dos depoimentos e dos acompanhamentos etnográficos de minhas interlocutoras, vimos que enfrentar a percepção de que seus corpos não possuem força /destreza suficiente para pedalar foi mais um desafio encontrado por elas. A partir de uma das concepções hegemônicas de feminilidade, muitas dessas mulheres aprenderam que eram menos aptas aos esportes e aos esforços físicos no geral. Sendo a bicicleta um veículo de propulsão humana, essas interlocutoras passaram por uma espécie de *treinamento*, a partir do qual ganharam progressivamente mais confiança em suas habilidades físicas, tanto para se locomover por bicicleta como para outras práticas desportivas.

Quanto à *vulnerabilidade percebida* dos corpos femininos, vimos que, como a bicicleta é também corriqueiramente associada ao perigo, muitas vezes minhas interlocutoras se sentiram acuadas de utilizá-la, tanto na infância como na vida adulta. Além disso, discursos que situam o pedalar entre a coragem e a loucura também fazem

parte das experiências cotidianas de minhas entrevistadas, e estão diretamente relacionados com essa percepção de fragilidade do feminino.

Se, por um lado, a junção desses dois discursos afasta muitas mulheres do pedalar, a superação dele é frequentemente ressaltada por algumas de minhas interlocutoras, que inclusive optam por aderir aos riscos da bicicleta: andar sem equipamentos de segurança, passar entre os carros, etc. Passar a se sentir e ser vista como corajosa por sua escolha de pedalar é relatado por muitas delas como um elemento prazeroso da bicicleta.

Assim, tanto pela descoberta de suas capacidades físicas/corporais, como por esta *coragem percebida*, minhas interlocutoras questionam com suas práticas concepções hegemônicas de masculinidade e feminilidade. Pode ser que estas vivências venham a provocar outras formas de encarar as relações de gênero, além de representar mudanças significativas em suas próprias histórias de vida.

Já no último capítulo, procurei entender como, por suas simples presenças nas ruas, essas mulheres de bicicleta são vistas e marcadas como duplamente intrusas. Em primeiro lugar, sendo a rua vista essencialmente como pertencente aos carros, elas enfrentam uma série de estratégias de demarcações de território por parte dos/as motoristas, tais como buzinas, luz altas e "finas educativas". Essas estratégias funcionam como tentativa de expulsão das bicicletas das ruas, sendo reflexo de um conjunto de práticas e políticas que tornam a cidade de Brasília - e muitas outras - não amigável às bicicletas.

Em segundo lugar, já que a rua é considerada um espaço fundamentalmente masculino, minhas interlocutoras também enfrentam o que Delgado (2007) chama de

*inivizibilizaçã*o enquanto sujeito, *hipervizibilizaçã*o enquanto objeto. Assim, encaram também práticas que afirmam continuamente que elas não deveriam estar ali enquanto mulheres e, se estão, devem aguentar as consequências. Entre essas consequências, aponto principalmente para o assédio de rua, vivenciado continuamente por minhas interlocutoras e em meu trabalho de campo. Da mesma forma que as buzinas e as "finas", o assédio também pretende manter uma hierarquia dos espaços públicos.

Ambas intromissões são marcadas pelo medo, elemento fundamental para entendê-las, mas para o qual confesso não ter dado a devida atenção.

Esses discursos acerca de quem pertence e quem não pertence ao espaço público/rua culminam na constante culpabilização de minhas interlocutoras por haverem escolhido estarem aonde supostamente não deveriam estar. Nos deparamos então, por um lado, com um discurso que responsabiliza mulheres pelas agressões sexuais sofridas e, por outro, ciclistas por seus atropelamentos. Mascarados de *cuidado*, ambos os discursos escondem uma constante ameaça, omitindo que são marcadamente os homens os responsáveis pelos abusos, assim como é a incapacidade do/a motorista de partilhar a rua a grande causadora da maior parte das mortes envolvendo carros e bicicletas.

Por outro lado, estando o espaço público em constante disputa, a presença e resistência de minhas interlocutoras - e muitos/as outras/os - apesar das constantes ameaças, também remexem com a forma como a cidade se organiza. Vale dizer que, uma das coisas que me chamou a atenção no período em que estive envolvida com esta pesquisa, foi o progressivo aumento de mulheres ciclistas/pedaleiras nas ruas. Tenho

notado cada vez mais a presença feminina sobre duas rodas nas vias que frequento, impressão esta que partilho com várias de minhas interlocutoras.

Este dado, algo a ser verificado com mais acurácia, pode significar uma mudança interessante nas questões tratadas por este trabalho. De acordo com estudo citado pela *Scientific American*<sup>17</sup>, a quantidade de mulheres pedalando nas ruas é um indicador importante de quão amigável uma cidade é para a locomoção por bicicleta. Ainda que eu considere que esse estudo possa atribuir um caráter biológico a construções sociais citadas ao longo deste trabalho, creio que este pode ser um mecanismo interessante de análise e que pode vir a ser motivo de estudos posteriores.

Outro processo em andamento atualmente é a construção das ciclovias do Plano Piloto pelo Governo do Distrito Federal. Optei por não tratar delas detalhadamente já que as construções se iniciaram já no período final de minha pesquisa.

O projeto dessas ciclovias faz parte de uma proposta de outros mandatários que, de acordo com as fontes do GDF, construirão 600km de ciclovia para o Distrito Federal. A implementação da proposta começou no Plano Piloto em Junho de 2012 e está em obras até o presente momento.

Ainda assim, o acompanhamento que fiz da Soraya e da Débora passaram pelas ciclovias ainda incompletas do Plano Piloto.

Com Débora, saímos da UnB pela rua e entramos nas ciclovias ao chegarmos na L3 norte. Logo nos deparamos com uma parte inacabada e tivemos que seguir pelas calçadas enquanto subíamos para a L2. Ao chegarmos na L2, pegamos as novas

---

<sup>17</sup> <http://pedalinas.wordpress.com/2010/08/19/como-colocar-mais-ciclistas-nas-ruas-materia-traduzida/>

calçadas ao invés das cicloviás. Nos confundimos, já que as cicloviás não estão ainda sinalizadas, e só percebemos o equívoco quando nos deparamos com a parada de ônibus - a ciclovia costuma passar atrás delas.



A ciclovia inacabada  
(fonte: acervo pessoal)

Seguimos na ciclovia até o Eixo Monumental, nosso caminho para chegar à rodoviária aonde tomaríamos o metrô para Samabaia. Em vários dos trechos, me senti muito mais tranquila por não ter que lidar com o trânsito de carros e de ônibus, particularmente intenso ao meio dia. Pudemos ir conversando sem maiores preocupações enquanto pedalávamos e em alguns momentos tivemos acesso a vistas bastante interessantes da cidade.



Os Ipês em nosso caminho (fonte: acervo pessoal)

Em outros momentos, Débora e eu nos queixamos das voltas que a ciclovia dá, tornando o caminho excessivamente mais longo, além de termos enfrentado também alguma dificuldade nas intersecções das ciclovias com a rua: ainda não há sinalização e não soubemos bem de quem era a preferência.

Já com Soraya, saímos também da Universidade de Brasília e, seguindo seu caminho habitual, fomos pela calçada em primeiro lugar para a escola de sua filha e logo depois para sua casa.

Partilhamos a calçada diversas vezes com pedestres até chegarmos à 408 norte. Em alguns momentos, encontramos alguns defeitos nas calçadas que dificultavam nosso trajeto. Em outros, tomamos a ciclovia ainda em construção - ainda sem concreto - e fomos pelo caminho de barro.

Depois de buscarmos a Cecília, filha de Soraya, descemos por esse mesmo caminho e logo tomamos a ciclovia da L2 norte. No trecho entre a escola de Cecília e a casa delas a ciclovia está praticamente toda terminada e Soraya passou a utilizá-la ao

invés de transitar pela calçada. Ela afirma estar muito contente com essa ciclovia, ao mesmo tempo em que em alguns trechos - quando passamos em frente a paradas de ônibus muito movimentadas - ela reclamou da altíssima quantidade de pedestres parados/as na ciclovia.



Soraya e Cecilia na ciclovia  
(fonte: acervo pessoal)

Para Soraya, as ciclovias são uma grande possibilidade de pedalar para se locomover sem grandes preocupações. Cruzamos no caminho com outros/as ciclistas, muitos/as deles com quem Soraya diz já praticamente "ter feito amizade", já que transitam por ali mais ou menos na mesma hora.

Este projeto, no entanto, tem recebido uma série de críticas por parte do movimento cicloativista. O Grupo Sociedade das Bicicletas, por exemplo, alega que as ciclovias foram feitas sem estudos suficientes e sem consulta à população, o que ocasiona uma série de erros de planejamento.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> As críticas da Sociedade das Bicicletas podem ser lidas em carta pública: <http://sociedadedasbicicletas.blogspot.com.br/2012/05/ciclovia-planejamento-ciclovuario.html>

Fundamentalmente, crítica com a qual eu concordo, o grupo alerta para os perigos de solucionar a mobilidade por bicicleta simplesmente tirando o veículo da convivência com os carros, ao invés de transformar a via em amigável para outras formas de locomoção. A meu ver, esse tipo de política também acaba por afirmar de quem a rua é de fato e, portanto, quem deve sair dela. Nestes últimos tempos, tenho inclusive escutado em meus percursos cotidianos: "Vai para a ciclovia!", ao invés de "Vai pra calçada!", quando estou pedalando na rua.

O GDF, no entanto, alega que a simples construção de ciclovias atrairá mais pessoas a andar de bicicleta, o que pode ser verdade. Em um debate ao qual compareci em Setembro de 2012, o representante do governo afirmou que a ideia do Governo era justamente aumentar o número de pessoas que adotam a bicicleta enquanto meio de transporte e depois criar mecanismos de compartilhamento do espaço das ruas com os carros.

Não podemos deixar de considerar que, na maneira como o trânsito funciona atualmente, muitas vezes andar de bicicleta em vias com velocidade e ferocidade como as que encontramos em Brasília é um risco de morte real. Tendo a desconfiar, no entanto, das soluções paliativas, como enxergo a construção indiscriminada das ciclovias em questão, sendo que outras propostas que primam pelo compartilhamento da rua são constantemente apresentadas enquanto melhor opção, a depender da situação.

Estas, no entanto, são apenas algumas reflexões esparsas sobre o tema, em tom ensaístico. A influência das ciclovias na quantidade de homens e mulheres pedalando e

de que forma elas mantêm ou modificam a lógica de uma cidade idealizada para o automóvel, é tema para outro estudo.

**Referências:**

ALTMANN, H. Gênero na prática docente em educação física: "meninas não gostam de suar, meninos são habilidosos para jogar"? Rev. Estudos Feministas, Florianópolis: 19(2): 336, Maio- Agosto 2011.

ALVAREZ, S.; DAGNINO, E.; ESCOBAR, A. (org) Cultura e Política nos movimentos sociais latino - americanos. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2000.

AMARAL, M. Culto ao corpo e estilo de vida entre as mulheres. 2011. 321 f., il. Tese (Doutorado em Sociologia)-Universidade de Brasília, Brasília, 2011

BORDO, S. R. " O corpo e a reprodução da feminilidade: uma apropriação feminista de Foucault". In: Jaggar, A; Bordo, S (org). Gênero, Corpo e Conhecimento. Rio de Janeiro: Rosa dos Ventos, 1997.

BORGES, J. L., "A procura de Averróis" In: O Aleph. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

BOURDIEU, P. A Dominação Masculina. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

BOWMAN, C. Street harassment and the informal ghettoization of women. Cambridge: Havard Law Review, Vol. 106, N.3, 1993.

BRASIL. Código Brasileiro de Trânsito. Disponível online em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)

BUTLER, J. Problemas de Gênero: Feminismo e subversão da identidade. 2a Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

BYRNE, D. Diários de Bicicleta. São Paulo: Ed. Manole, 2010.

CANDAU, J. Memória e Identidade. São Paulo: Ed. Contexto, 2011.

CARNEIRO, S. Enegrecer o feminismo: a situação da mulher negra na América Latina a partir de uma perspectiva de gênero, 2010. Disponível online em: <http://www.unifem.org.br/sites/700/710/00000690.pdf>

CASTELLS, M. A Sociedade em rede - A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CESAR, Y. A garantia do direito à cidade a partir do incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos. Monografia de Graduação apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília, 2010.

CONNEL, R. Políticas da Masculinidade, 1995. Disponível online em: [http://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/1224/connel\\_politicas\\_de\\_masculinidade.pdf?sequence=1](http://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/1224/connel_politicas_de_masculinidade.pdf?sequence=1)

CONTROL, M. "Acabem com todos os carros" In Ludd, N. (org) Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Coleção Baderna. São Paulo: Ed. Conrad do Brasil, 2004.

DAMATTA, R. A Casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1991.

DELGADO, M. Sociedades Movedizas: Pasos hacia una Antropología de las calles. Barcelona: Ed. Anagrama, 2007.

DIMEN, M. "Poder, Sexualidade e Intimidade". In: Jaggar, A; Bordo, S (org). Gênero, Corpo e Conhecimento. Rio de Janeiro: Rosa dos Ventos, 1997.

FERRARO, K. Women's fear or Victimization: Shadow of Sexual Assault? Social Forces, Vol 75, N. 2, DEC, 1996. Disponível online: <http://www.jstor.org/stable/2580418>

GRANIER, C. "Abaixo o carro! Viva a bicicleta!" In Ludd, N. (org) Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Coleção Baderna. São Paulo: Ed. Conrad do Brasil, 2004

HARAWAY, D. Saberes Localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. Campinas: Cadernos Pagu (5) 1995: pp. 07-41.

HOLLANDER, J. Vulnerability and dangerousness: The construction of gender through conversation about Violence. In: Gender and Society, 2001. Versão online disponível em: [www.gas.sagepub.com](http://www.gas.sagepub.com)

HOOK, W; REPLOGUE, M. Motorization and non-motorized transport in Asia: Transport system evolution in China, Japan and Indonesia. Land Use Policy, Vol. 13, No 1, pp 69-84, 1996.

KEART, H. Always on Guard: Women and Street Harassment. 2009. Disponível online: <http://hollykearl.com/writing/docs/AlwaysonGuardOutlookSpring09.pdf>

KUSENBACH, M. Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography* 2003 4: 455.

LUDD, N (org). Apocalipse Motorizado: A ditadura do automóvel em um planeta poluído. Coleção Baderna. São Paulo: Conrad do Brasil, 2004.

MACHADO, L. Sexo Estupro e Purificação. Disponível online em: <http://pt.scribd.com/doc/23591685/Sexo-estupro-e-purificacao> 2010.

MACY, S. Wheels of change: how women rode the bicycle to freedom (with a few flat tires along the way). National Geographic, 2011.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de Dentro: notas para uma etnografia urbana. *Rev. Brasileira de Ciências Sociais*. Vol. 17, N. 49. São Paulo, 2002.

MARCOS, S. Nem o centro nem a periferia: sobre cores, calendários e geografias. Rio de Janeiro: Ed. Deriva, 2007.

MAUSS, M. "As Técnicas do Corpo". In: *Sociologia e Antropologia*. São Paulo, Cosac Naify, 2003

MELO, V.; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. *Rev. Estudos Feministas*, Florianópolis: 17 (1): 296, Janeiro- Abril 2009.

NARAYAN, M. How Native is a "Native" Anthropologist?. Disponível online em: <http://www.unc.edu/~aparicio/WAN/NarayanNativeAnthrop.pdf>

NICHOLSON, L. Interpretando o gênero. In: *Estudos Feministas*, Florianópolis Vol 8, n. 2, 2000.

ORTNER, S. *New Jearsey Dreaming: Capital, Culture, and the class of '58*. Duke Press University, 2003.

SANTOS, A. A volta a Portugal em bicicleta: territórios, narrativas e identidades. Lisboa: Ed. Mundos Sociais, 2011.

SAUTCHUK, C. A medida da Gordura: o interno e o íntimo na academia de ginástica. Mana, n.13, v.1, Rio de Janeiro. Abril de 2007. Disponível on line em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-93132007000100007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-93132007000100007&script=sci_arttext)

SEGATO, R. Os percursos do gênero na antropologia e para além dela. Brasília: Série Antropologia, n. 236, 1998.

SOUZA, E.; ALTTMAN, H. Meninos e Meninas: Expectativas Corporais e Implicações na educação física escolar. Campinas: Caderno Cedes, ano XIX, Agosto de 1999.

TAYLOR, A. Women and the city: examining the gender impacts of violence and urbanisation, a comparative study of Brazil, Etiopia and Nepal. 2011, Disponível online em: [http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/actionaid\\_2011\\_women\\_and\\_the\\_city.pdf](http://www.actionaid.org/sites/files/actionaid/actionaid_2011_women_and_the_city.pdf)

VELHO, G. Projeto Metamorfose: Antropologia das Sociedades Complexas. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1994.

ZINN, H. Você não pode ser neutro em um trem em movimento: uma história pessoal de nossos tempos. Curitiba: L-Dopa, 2005

**SÉRIE ANTROPOLOGIA**  
**Últimos títulos publicados**

431. JIMENO, Myriam, CASTILLO Ángela y VARELA Daniel. A los siete años de la masacre del Naya: la perspectiva de las víctimas. 2010.
432. RIBEIRO, Gustavo Lins. A globalização popular e o sistema mundial não hegemônico. 2010.
433. BARROS, Sulivan Chaves. Sociabilidades míticas na umbanda: identidade étnica e consciência subalterna. 2010
434. LOZANO, Claudia. Nuevos actores, viejos conflictos y lenguaje de los derechos: Los movimientos de mujeres por la justicia en la provincia Argentina de Catamarca (1990-1998). 2010
435. RIBEIRO, Gustavo Lins. Antropologia da Globalização. Circulação de Pessoas, Mercadorias e Informações. 2012
436. RAMOS, Alcida Rita. Duas conferências colombianas: passado, presente e futuro da antropologia. 2012
437. MELO, Rosa Virgínia. A União do Vegetal e o transe mediúnico no Brasil. 2012.
438. RAMOS, Alcida Rita. Ouro, Sangue e Lágrimas na Amazônia: Dos Conquistadores aos Yanomami. 2012
439. RAMOS, Alcida Rita. Mentos Indígenas e Ecúmeno Antropológico. 2013.
440. SAUTCHUK, Carlos Emanuel. Cine-arma: a poiesis de filmar e pescar. 2013.
441. ALVAREZ, Silvia Monroy. Pacificação e violência. Possibilidades de comparação Colômbia e Brasil. 2014
442. RAMOS, Alcida Rita. Povos Indígenas e a Recusa da Mercadoria. 2014.
443. PANTOJA, Leila Saraiva. Nem vítima, nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília. 2014

A lista completa dos títulos publicados pela Série Antropologia pode ser solicitada pelos interessados à Secretaria do:

Departamento de Antropologia

Instituto de Ciências Sociais

Universidade de Brasília

70910-900 – Brasília, DF

Fone: (61) 3107-7299

Fone/Fax: (61) 3107-7300

E-mail: [dan@unb.br](mailto:dan@unb.br)

A Série Antropologia encontra-se disponibilizada em arquivo pdf no link: [www.dan.unb.br](http://www.dan.unb.br)

**Série Antropologia** has been edited by the Department of Anthropology of the University of Brasilia since 1972. It seeks to disseminate working papers, articles, essays and research fieldnotes in the area of social anthropology. In disseminating works in progress, this Series encourages and authorizes their republication.

1. Anthropology 2. Series I. Department of Anthropology of the University of Brasilia

We encourage the exchange of this publication with those of other institutions.

**Série Antropologia Vol. 443**, Brasília: DAN/UnB, 2014.