



## **Mulheres e bicicletas em São Paulo: reflexões sobre gênero, mobilidade ativa e desigualdades no uso do espaço urbano**

### **Autores:**

Marina Kohler Harkot - FAUUSP - [marina.harkot@gmail.com](mailto:marina.harkot@gmail.com)

### **Resumo:**

A desigualdade de gênero no espaço urbano se expressa, também, através de padrões de mobilidade e modos de deslocamento. Com base em dados quantitativos e qualitativos sobre o uso de bicicletas na cidade de São Paulo, este artigo é fruto de pesquisa de mestrado e investiga porque o uso da bicicleta é tão incomum entre mulheres em grandes cidades brasileiras. Busca responder duas perguntas: quais características das cidades impedem as mulheres de usarem bicicletas, e o que significa falar de mobilidade ativa e gênero no contexto brasileiro? Para tal, baseia-se em literatura recente nos campos de sociologia urbana e estudos de gênero para desenvolver discussão sobre porque mulheres usam ou não usam bicicletas em contextos urbanos. Também apresenta metodologia para estudar mobilidade e analisar a infraestrutura urbana que considera fatores culturais e subjetivos que embasam as escolhas das pessoas de como se locomover na cidade, e que estão na base de como relações de gênero impactam os usos diferentes que mulheres e homens fazem da cidade.

# **MULHERES E BICICLETAS EM SÃO PAULO**

## **Reflexões sobre gênero, mobilidade ativa e desigualdades no uso do espaço urbano**

### **RESUMO**

A desigualdade de gênero no espaço urbano se expressa, também, através de padrões de mobilidade e modos de deslocamento. Com base em dados quantitativos e qualitativos sobre o uso de bicicletas na cidade de São Paulo, este artigo é fruto de pesquisa de mestrado e investiga porque o uso da bicicleta é tão incomum entre mulheres em grandes cidades brasileiras. Busca responder duas perguntas: quais características das cidades impedem as mulheres de usarem bicicletas, e o que significa falar de mobilidade ativa e gênero no contexto brasileiro? Para tal, baseia-se em literatura recente nos campos de sociologia urbana e estudos de gênero para desenvolver discussão sobre porque mulheres usam ou não usam bicicletas em contextos urbanos. Também apresenta metodologia para estudar mobilidade e analisar a infraestrutura urbana que considera fatores culturais e subjetivos que embasam as escolhas das pessoas de como se locomover na cidade, e que estão na base de como relações de gênero impactam os usos diferentes que mulheres e homens fazem da cidade.

### **ABSTRACT**

The gender inequality in the urban space expresses itself also through mobility patterns and travel modes. Based on quantitative and qualitative data on the use of bicycles as means of transportation in the city of São Paulo, this paper presents the results of a master's degree dissertation and looks at the phenomenon of scarce cycling rates among women living in large Brazilian cities. It tries to address two questions: which are the features of a city that hinder women from cycling as means of transportation, and what does it mean to talk about active mobility and gender in the Brazilian context. To do so, the research is based on the recent literature on urban sociology and gender studies to discuss why women adopt or not bicycles in urban contexts. It also presents a methodology to study mobility and analyze the urban infrastructure that considers cultural and subjective aspects that lay under the choice people make on how to move in the city, which are on the base of how gender relations impact the different uses women and men make out of the city.

## INTRODUÇÃO

De acordo com a série histórica da Pesquisa Origem-Destino, realizada desde 1967 em um intervalo de dez anos pelo Metrô de São Paulo, e da Pesquisa de Mobilidade (as etapas de aferição dos resultados na metade do período de dez anos), as viagens em bicicleta nunca ultrapassaram o 0,9% das viagens diárias totais realizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Apesar disso, é notável o crescimento da participação das viagens em bicicleta desde que esse modo começou a ser medido, em 1977: passou de 0,33% do total de viagens em 1977 para 0,8% em 2007, alcançando um crescimento total de 328,2% em relação às viagens medidas em 1977. Entretanto, ao se analisar apenas as viagens em bicicleta feitas por mulheres, nota-se que estas nunca ultrapassaram 12% do total das viagens em bicicleta mensuradas (LEMOS et al., 2017). Quais seriam os motivos para encontrar índices tão baixos de uso da bicicleta como meio de transporte e, além disso, porque esses índices são ainda mais baixos entre as mulheres? De que maneira ser mulher influencia na opção – ou na falta de opção – em usar a bicicleta como meio de transporte?

Este artigo é resultado de pesquisa de mestrado na área de Planejamento Urbano e Regional defendida em abril de 2018. Neste trabalho serão reproduzidas as principais bases teóricas e metodológicas utilizadas na pesquisa, bem como seus principais resultados. Para tal, a introdução do artigo é responsável apresentar brevemente o conceito de gênero e as autoras que se utilizou para construir este referencial, seguido pela seção “As mulheres no urbano”, onde se busca compreender como gênero diferencia as vivências dos grupos no espaço urbano. O olhar específico para a diferença entre os gêneros nos padrões de mobilidade, bem como reflexões sobre a construção dos sistemas de mobilidade urbana que não consideram as mulheres, estão na seção “A (i) mobilidade das mulheres”. Em “Mulheres e bicicletas: uma discussão muito específica?” é apresentado o objeto da pesquisa e a justificativa de escolha da problemática, através da revisão de literatura interdisciplinar que aborda o tema. Em “Método e resultados” é discutida a metodologia adotada para a análise empírica do fenômeno, trazendo os principais resultados da pesquisa. A última parte do artigo, “Conclusão”, aponta para os principais avanços da pesquisa e indica questionamentos que podem ser investigados em trabalhos futuros.

Definir “gênero” não é uma tarefa fácil. A teoria feminista é um campo de pesquisa vasto, que conta com diferentes abordagens e correntes – até mesmo para estabelecer o que é um de seus conceitos fundamentais. Scott (1986) aponta que, à época da escrita de seu artigo “Gênero: Uma importante categoria de análise histórica”, “gênero” vinha sendo utilizado como uma maneira de se referir a “mulheres”, inclusive com títulos de muitos trabalhos substituindo uma palavra pela outra. Para a autora, o teor político de “gênero” era muito mais utilizado do que seu significado conceitual porque “gênero” seria mais aceito enquanto acadêmico, neutro e objetivo do que “mulheres”. Ainda, Scott (*op. cit.*) considera o desenvolvimento do termo “gênero” carregado de caráter político e deixa claro que o termo é articulado para designar ou definir as relações sociais entre os sexos – e que, qualquer estudo, conhecimento ou informação sobre mulheres é, necessariamente, um estudo, conhecimento ou informação sobre os homens. A autora, lista quatro os elementos que se relacionam entre si para cunhar o conceito que chama de “gênero como categoria de análise”:

“(...) gênero é um elemento constitutivo das relações sociais baseado nas diferenças percebidas entre os sexos, e o gênero é uma forma primeira de significar as relações de poder. (...) Como elemento constitutivo das relações sociais fundadas sobre diferenças percebidas entre os sexos, o gênero implica quatro elementos relacionados entre si: primeiro – símbolos culturalmente disponíveis que evocam representações múltiplas (...). Segundo – conceitos normativos que colocam em evidência interpretações do sentido dos símbolos que tentam limitar e conter suas possibilidades metafóricas. (...) A posição que emerge como dominante é, apesar de tudo, declarada a única possível. (...) O objetivo da nova pesquisa histórica é explodir a noção de fixidade, descobrir a natureza do debate ou da repressão que leva a aparência de uma permanência eterna na representação binária dos gêneros. Esse tipo de análise tem que incluir uma noção do político, tanto quanto uma referência às instituições e organizações sociais. Esse é o terceiro aspecto das relações de gênero.

(...) Precisamos de uma visão mais ampla que inclua não só o parentesco, mas também (em particular, para as sociedades modernas complexas) o mercado de trabalho (um mercado de trabalho sexualmente segregado faz parte do processo de construção do gênero), a educação (as instituições de educação socialmente masculinas, não mistas ou mistas fazem parte do mesmo processo), o sistema político (o sufrágio masculino universal faz parte do processo de construção do gênero). (...) O gênero é construído através do parentesco, mas não exclusivamente; ele é construído igualmente na economia, na organização política e, pelo menos na nossa sociedade, opera atualmente de forma amplamente independente do parentesco.

O quarto aspecto do gênero é a identidade subjetiva. Conferências estabelecem distribuições de poder (um controle ou acesso diferencial aos recursos materiais e simbólicos), o gênero torna-se implicado na concepção e na construção do poder em si.” (SCOTT, 1986, p.71).

Resultado das reflexões de Scott é que a maneira como o gênero é construído o torna elemento central em nossa sociedade – operando em diversas camadas, para além das relações de parentesco e familiares. Para Rubin (1993), a inserção das mulheres na dinâmica familiar heterossexual e a divisão sexual do trabalho são essenciais para o desenvolvimento do sistema sexo/gênero, que identifica as relações de poder (e o poder exercido pelos homens sobre as mulheres) como sua base. Isso porque, para a autora, é a construção do desejo sexual e do sistema de divisão sexual do trabalho que explicariam o fato das mulheres não terem direito sobre elas mesmas – e que, portanto, esse direito seja “naturalmente” atribuído aos homens. Assim, mulheres e homens não poderiam realizar um o trabalho do outro e teriam papéis fixos e pré-determinados nas dinâmicas sociais: o trabalho produtivo, econômico seria o trabalho masculino; o trabalho reprodutivo, sexual e doméstico seria equivalente ao trabalho feminino.

Entretanto, as desigualdades existentes entre os gêneros masculino e feminino não são as únicas experienciadas: Moutinho (2014) discorre sobre os “marcadores sociais da diferença” a partir, especialmente, das desigualdades entre raça, nação, sexualidade e gênero. Considerando o contexto das cidades brasileiras, no qual se manifestam profundas desigualdade e segregação racial, considera-se essencial para esse trabalho discutir a interseccionalidade entre gênero e raça, atentando para as vivências diferentes de mulheres negras, brancas, indígenas e amarelas tanto nos espaços urbanos quanto através do uso da bicicleta. Na revisão bibliográfica feita por Moutinho (*op. cit.*), a autora discute a partir do feminismo interseccional de Crenshaw como a discriminação sobre as mulheres negras acontece ora por conta de sua raça, ora por conta de seu gênero – e que, às vezes, elas experienciam uma discriminação singular em que são vistas como “mulheres negras”, que não é a soma da discriminação por gênero e por raça, mas sim um tipo de discriminação terceira.

No Brasil, a obra de Heleieth Saffioti “A Mulher na Sociedade de Classes: Mito e Realidade” (1969) apontou de modo pioneiro, ainda no final dos anos 1960, a necessidade de integrar a questão das classes sociais à discussão sobre gênero. Para Saffioti, não seria possível conceber o papel e a construção da mulher de modo alheio a um quadro mais amplo composto, simultaneamente, por determinações globais e traços locais. Mais ainda, a mulher no Brasil – portanto, na periferia do sistema capitalista global – é parte de um padrão de equilíbrio do sistema como um todo. Por conseguinte, não será a mesma “mulher” de outros contextos.

## AS MULHERES NO URBANO

Tendo em vista o caráter constitutivo que o gênero ocupa na organização da sociedade e como ele se reflete na construção dos papéis masculinos e femininos, bem como nos sistemas de dominação que sobre o qual se baseia o “funcionamento” da sociedade capitalista, não é estranho que as opressões de gênero se reproduzam em todos os espaços da vida social e da produção humana. Assim, o presente artigo entende que tais opressões encontram lugar para se reproduzir, também, no espaço urbano, como aponta Calió:

“O não entendimento da cidade-sexista impossibilita aos estudiosos urbanos reconhecer nela a mulher. Esteja ela onde estiver, no mercado de trabalho, no lar, seja ela sozinha, casada, chefe de família, de qualquer idade, cor e classe social - a origem de classe não muda fundamentalmente a natureza e a permanência de sua opressão - ela sofre segregação através da ideologia patriarcal refletida no espaço urbano: divisão do trabalho em doméstico/social e sua conseqüente repartição mulher/homem, privado/público.” (CALIÓ, 1997, p.5)

Federici (2017), em “O Calibã e a Bruxa”, analisa como a passagem do feudalismo para o capitalismo, na Idade Média, fez mudar tanto o lugar que as mulheres ocupavam na dinâmica cotidiana e o papel que elas passaram, então, a desenvolver. Isso não quer dizer que na sociedade feudal reinava a igualdade entre os gêneros e que, com a transição para o sistema capitalista, a situação tenha se transformada radicalmente: Federici aponta que as

mulheres eram, sim, menos dependentes dos seus maridos ou parentes do sexo masculino porque a autoridade dos senhores feudais estava acima da autoridade de quaisquer membros da família, já que eram os senhores feudais que mandavam em todas as relações sociais e de trabalho, em especial nas das mulheres (FEDERICI, *op. cit.*, pp. 51-52). Entretanto, na sociedade feudal, as relações coletivas prevaleciam sobre as relações familiar – assim, as tarefas femininas acabavam sendo realizadas em conjunto e gerando uma grande sociabilidade e solidariedade entre as mulheres, as permitindo, por exemplo, enfrentar os homens. A partir da expropriação dos meios de produção dos trabalhadores, na passagem do feudalismo para o capitalismo, há também a efetiva separação das esferas de produção e reprodução que possibilitou a redução do salário real e a maior desvalorização do trabalho feminino em relação ao trabalho masculino – e à acumulação capitalista.

O trabalho feminino sempre existiu: tanto as funções não-remuneradas exercidas através do trabalho doméstico, quanto o trabalho rural ou do trabalho no comércio, enquanto ajudantes dos maridos. No Brasil, o trabalho escravo teve um papel longo e central na história da sociedade brasileira, as mulheres pretas sempre trabalharam “fora de casa” – mesmo após a abolição da escravidão, ainda no século XIX, eram elas quem estavam nas ruas vendendo quitutes, lavando roupas de clientes e exercendo outras funções semelhantes, além de atuarem como domésticas nas casas das famílias que agora precisavam “substituir” o trabalho escravo. No entanto, é só a partir da industrialização, quando o pagamento de salários às mulheres passa a acontecer em larga escala (PERROT, 2007). A Primeira Revolução Industrial foi, na Europa, a responsável pelo assalariamento das mulheres, especialmente no setor têxtil. As longas jornadas de trabalho, baixa remuneração e ambientes insalubres, além da admissão de mulheres muito jovens, a partir dos 12 ou 13 anos, foram um divisor de águas que colocou em questão a conciliação com o trabalho doméstico. Esse processo é intensificado ao longo do século XIX e se cristaliza com a Primeira Guerra Mundial: com os homens nas frentes de batalha, resta às mulheres ocupar os espaços deixados nas fábricas, numa mudança irreversível e das quais decorrem adaptações e reorganização dos espaços de trabalho.

Entretanto, apesar de a presença das mulheres no mercado de trabalho necessariamente ter colocado sob questão a divisão sexual do trabalho e o trabalho doméstico feminino, essa pauta não foi abraçada nem pelos setores mais progressistas da época: a organização dos trabalhadores industriais pelos marxistas e a utopia socialista que mobilizou o imaginário do operariado e dos sindicalistas naquele período ignorou completamente a existência das mulheres, tanto na linha de frente nas fábricas quanto no exercício do trabalho doméstico. Como aponta Hayden (1981):

“(…) quando Marx e Engels caricaturaram o socialismo utópico e descreveram a sua própria estratégia para organizar os trabalhadores industriais através do socialismo científico, eles perderam de vista a metade feminina da raça humana, cujo trabalho doméstico era essencial para a sociedade e que também foi delineado pelo capitalismo industrial. (...) socialistas Marxistas falavam de maneira persuasiva com os homens trabalhadores da indústria sobre tomar os meios de produção e ignoraram o trabalho das mulheres e o trabalho de reprodução. Ainda que Engels tenha concebido que a família era baseada na ‘escravidão declarada ou disfarçada

das mulheres' e declarou que na família, o homem representava a burguesia e a mulher, o proletariado, Marxistas recusaram a encampar tática alguma direcionada a libertar as mulheres dessa escravidão. Alguns deles até mesmo se opunham ao sufrágio feminino. Outros usaram o feminismo como termo depreciativo para criticar desvios políticos." (HAYDEN, 1981, p. 7 – tradução nossa)

O não-reconhecimento da centralidade do trabalho doméstico na vida cotidiana – e o lugar que ele ocupa nas cidades da virada do século XX – não muda com as bases teóricas que pensam e constroem a cidade moderna. O pensamento moderno e funcionalista, responsável por ditar muitas das diretrizes do urbanismo ao longo do século XX, coloca a população e sua vivência na cidade em um patamar nivelado que ignora as desigualdades estruturais existentes na sociedade ocidental contemporânea. A cidade funcionalista, racionalista e moderna, cuja proposta foi sumarizada por Le Corbusier na Carta de Atenas (1933), tem por definição quatro funções-chave: habitar, trabalhar, recrear-se e, por fim, circular – essa última, com objetivo de conectar e estabelecer uma boa comunicação entre as outras três funções-chave. A moradia – ou “célula habitacional” – era, nesse modelo, o núcleo inicial do urbanismo, a partir do qual toda a cidade deveria ser organizada. A Carta de Atenas também coloca zoneamento – tanto a nível regional ou de bairro, quanto a nível municipal – como central no planejamento da cidade, embora inteiramente dedicado a ordenar o território urbano a partir da articulação entre as funções-chave.

A centralidade exercida pelo núcleo habitacional dentro da dinâmica cidadina mantém a responsabilidade do trabalho doméstico na esfera privada – e, conseqüentemente, sob responsabilidade feminina. Com isso, não consegue avançar em repensar a distribuição das tarefas de cuidado, seja através da socialização do trabalho reprodutivo ou na responsabilização do Estado por elas, sob a forma de políticas públicas, por exemplo. Ainda, o descolamento do urbanismo funcionalista de uma leitura que considere as desigualdades torna as propostas contidas na Carta de Atenas quase utópicas. Da cidade ali descrita não constam os conflitos inerentes à cidade capitalista, patriarcal e racista – tais como são as cidades ocidentais. Le Corbusier se refere a um cidadão – ou cidadã – neutro, recomendando uma fórmula que, apesar de ressaltar a importância de atender às diferenças locais entre cada cidade ou região ou país.

É a esta abordagem que são direcionadas boa parte das críticas feitas por aquelas que buscam pensar um urbanismo com a lógica de gênero. Roman e Velázquez (2008) identificam a raiz do planejamento urbano excludente na cidade industrial e na gênese do urbanismo como disciplina – que, por sua vez, não considera em seu desenvolvimento as mulheres e todos os grupos não-hegemônicos que vivem na cidade. Segundo as autoras, o urbanismo moderno se configura de forma a colocar o conhecimento científico acima das experiências individuais dos cidadãos, tornando-se uma técnica socialmente validada – mas que deixa de escutar grupos menores e atender à maneira como estes usam o espaço urbano. Assim, resultado dessa visão ratificada pela tecnicidade é a promoção da gestão administrativa do espaço, na qual cada tipo de intervenção e equipamento têm uma função específica que é designada a um tipo de serviço e a uma determinada necessidade: creches para crianças, asilos para idosos e assim em diante (ROMAN e VELÁZQUEZ, 2008).

Dumont e Franken (1977) fazem a crítica sobre como a divisão sexual do trabalho acabou por corresponder a uma divisão no espaço urbano que transcende todos os tipos de bairros e classes sociais: a “segregação no interior da segregação” (DUMONT; FRANKEN, *op. cit.*, p. 44). Segundo as autoras, a casa exerceria um papel de refúgio, um espaço protegido do ambiente agressivo da cidade – o espaço no qual as mulheres se sentiriam seguras. A rua e os lugares públicos, por outro lado, seriam aqueles onde a mulher estaria constantemente atenta, sentindo-se ameaçada e apertando o passo, cuidadosamente traçando seus caminhos. Dessa forma, a circulação feminina pertenceria historicamente aos espaços da cidade onde se encontram bens e serviços que dizem respeito ao cuidado da casa e da família, tais como mercados, feiras, farmácias, escolas etc. Ou seja: a mulher, ao “ousar” sair de casa, seria bem recebida e se sentiria segura nos espaços correspondentes àquelas atividades que ela exerce por excelência, aqueles espaços que fazem parte do universo do trabalho reprodutivo. Calió (1997) chama de “lar expandido” estes lugares destinados às mulheres na cidade, o espaço da economia doméstica no interior do qual se realizam os trabalhos domésticos: a casa e sua extensão econômica.

Sandercock e Forsyth (1992) fazem uma importante revisão bibliográfica dos estudos de gênero e planejamento urbano até então existentes e apontam a importância que as mudanças nas configurações familiares – famílias com menos filhos, maior quantidade de famílias monoparentais, mais famílias chefiadas por mulheres, entre outras – e a entrada massiva das mulheres no mercado de trabalho formal foram essenciais para que a houvesse a percepção sobre quão masculino é o planejamento urbano enquanto disciplina. Entre os estudos referenciados, destacam-se aqueles que reconhecem que as mulheres são várias e diferentes, e que, portanto, a teoria do planejamento urbano não pode estar restrita às experiências das mulheres brancas, devendo considerar de maneira séria a diversidade de classe, raça, diversidade sexual, idade, cultura e outras origens. Assim, mesmo sendo uma tarefa bastante complexa a de se construir teoria a partir de tantas vozes diferentes, “não fazê-lo pode tornar ‘mulher’ uma categoria tão opressora quanto ‘homem’” (HARDING, 1986 *apud* SANDERCOCK e FORSYTH, 1992).

Parece, então, ficar claro caráter não-neutro do planejamento urbano. E resultado natural deste caráter não-neutro é que os espaços urbanos por ele produzidos também não o sejam: eles reproduzem as dinâmicas sociais que existem na sociedade, logo, reproduzem também o poder e a opressão que são exercidos pelos homens sobre as mulheres também no espaço das cidades (VILLAGRÁN, 2014). E estes poder e opressão são fundamentais e centrais na construção dos espaços da cidade. Tais opressão e a conservação dos privilégios no espaço urbano se expressam de diversas maneiras. Villagrán (*op.cit.*) elenca três aspectos principais ao pensar as formas de dominação de gênero na cidade: mobilidade e transporte urbano; medo e violência nos espaços urbanos; e planejamento e o ambiente urbano. Ainda, o planejamento urbano continua se baseando na figura de uma pessoa cujo seu cotidiano é exclusivamente dedicado às tarefas familiares. Por conta disso, equipamentos, serviços, residências e postos de trabalho são distribuídos pelo território imaginando que em cada família há uma pessoa que tem tempo disponível para, por exemplo, percorrer as distâncias entre esses lugares nos horários de funcionamento específico de cada um deles.

## A (I)MOBILIDADE DAS MULHERES

A circulação na cidade contemporânea segue a ideologia e as regras do capitalismo, que, por sua vez, organiza o trabalho produtivo e reprodutivo no espaço urbano. Como os locais de moradia, trabalho e realização das tarefas necessárias à reprodução estão dispersos pelo território, o transporte visa, sobretudo, deslocar a força de “trabalho de um ponto da cidade a outro” (VASCONCELLOS, 2001, p. 24). O capital depende da massa trabalhadora: transportá-la em direção às centralidades econômicas no início da jornada e levá-la de volta às periferias da cidade ao final do dia acaba sendo uma das – senão a principal – função do sistema de transportes nas metrópoles brasileiras. Logo, essa configuração é voltada quase que exclusivamente para servir àqueles que se encaixam na categoria de trabalhadores produtivos. Ora, (i) se a função do sistema de transportes é levar os trabalhadores da periferia para o centro para a jornada de trabalho e trazê-los de volta ao final do dia; (ii) se, como observado anteriormente, as cidades foram planejadas baseando-se na figura de uma pessoa que tem tempo disponível apenas para dedicar ao trabalho reprodutivo; e (iii) se as mulheres são historicamente as pessoas responsáveis por esse tipo de trabalho, fica claro que esse sistema de transportes também é um sistema que serve majoritariamente aos homens. Assim, é recente o movimento que permite pensar o sistema de mobilidade para uma parcela da população que não os homens, em idade produtiva, trabalhadores, brancos... Dessa forma, foram abertos espaços que permitiram a inclusão da variável “mulher” nos debates sobre transporte – e a isto se seguiu a possibilidade da inserção de outras variáveis acerca dos outros sujeitos que fazem parte do sistema de transportes. A esses “outros” sujeitos, Rosenbloom (1978), deu o nome de “passageiros não-neutros”:

“(...) o comportamento de viagem de pessoas que não fazem parte da força de trabalho assalariado é um tópico sobre o qual sabemos ainda menos sobre. Por causa da natureza das pesquisas de viagem urbanas, sabemos muito pouco sobre as viagens que não são viagens de trabalho, as viagens fora do horário de pico e as viagens não-motorizadas. Em larga medida, as pessoas cujo comportamento nós conhecemos tão pouco sobre são mulheres – donas de casa do subúrbio, mães levando seus filhos, mulheres idosas e aposentadas.

(...) Em alguns casos, gênero serve apenas como proxy para outras variáveis, mas enquanto não conseguirmos reunir dados para essas variáveis e facilmente as quantificarmos, gênero ainda a variável cujos dados são os mais úteis que temos.” (ROSENBLOOM, 1978, pp. 349-50 – tradução nossa)

As discussões promovidas em torno do tema inicialmente investigaram a fundo as pesquisas Origem-Destino, outros tipos de bancos de dados quantitativos de mobilidade urbana, registros das viagens diárias e técnicas como diários de viagens. Alguns aspectos das viagens ditas “femininas” são comuns à literatura existente acerca do tema: que as mulheres fazem normalmente as chamadas “viagens em cadeia” (MCGUCKIN e MURAKAMI, 1999); que fazem viagens mais curtas; são mais usuárias de transporte público e a pé e menos frequentemente motoristas; que são as maiores responsáveis pelas viagens “servindo

passageiro”; que fazem viagens mais curtas. Entretanto, a literatura tradicionalmente consultada e referenciada nesses trabalhos é resultado de pesquisas e análises oriundas, majoritariamente, de países do Norte Global. Tal abordagem traz não apenas outros contextos e históricos de desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, características das políticas públicas de mobilidade urbana e do planejamento do sistema de mobilidade, mas também culturas e relações sociais diferentes daquelas existentes em países latino-americanos e no Brasil.

No contexto brasileiro, estudos sobre o tema vêm sendo realizados desde, pelo menos, a década de 1990. Em São Paulo, Forneck e Zuccolotto (1996) utilizaram os dados da série histórica até então existente da Pesquisa Origem-Destino para discutir a “mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo” e identificaram que, apesar de os tempos de viagem masculino e feminino serem similares, os homens faziam, à época, mais viagens por passageiro do que as mulheres – o que resulta em um Índice de Mobilidade (IM) masculino mais alto do que o feminino, por exemplo. Um ponto bastante ressaltado pelas autoras foi a diferença entre os motivos das viagens, por gênero – com menos viagens com motivo “trabalho” e com mais viagens com motivo “lazer”, “compras”, “saúde” e “escola” entre as mulheres do que entre os homens. Tais achados não significam necessariamente que mais mulheres estariam matriculadas em escolas, com nível de escolaridade mais alto do que os homens, ou ainda, que elas sejam aquelas que cuidam da saúde com maior frequência e intensidade – os dados escondem que muitas dessas viagens são feitas para acompanhar dependentes (filhos, membros mais velhos da família ou pessoas com deficiência, por exemplo) a essas atividades.

Svab (2016) atualiza e aprofunda o estudo com dados da Pesquisa OD a partir de um recorte de gênero. Através de métodos estatísticos diversos e da análise de *clusters*, a autora demonstra que gênero não foi uma variável que se mostrou relevante, através das décadas, para a formação de um grupo homogêneo – ou seja, que não foi possível utilizar a variável “sexo masculino” ou “sexo feminino” para identificar um comportamento específico para cada um dos grupos, ao contrário de outras variáveis como “escolaridade” que possibilitam identificar comportamentos de grupo mais significativos. Entretanto, uma vez analisada a amostra da pesquisa separada por sexo, é possível perceber que os padrões de mobilidade se diferenciam, por gênero, quando analisadas outras variáveis paralelamente: especialmente em relação à situação familiar dos indivíduos, à maior quantidade de filhos de uma família e de acordo com a faixa etária dos filhos. O estudo de Svab avança ao demonstrar não apenas que “sexo” é uma variável cujos impactos nela se encerram, mas também o papel que outras características individuais e familiares têm ao se interseccionarem com gênero, tendo maior ou menor impacto a depender do “sexo” do indivíduo.

Entretanto, a análise de grandes bancos de dados quantitativos, principal e tradicional fonte usada nos estudos de gênero e mobilidade urbana, apresenta limitações para o estudo das viagens não-hegemônicas ou aquelas realizadas em modos considerados “alternativos”. Em São Paulo, por exemplo, a Pesquisa Origem-Destino tem como principal objetivo subsidiar o planejamento da malha de transporte de média-alta capacidade, ou seja: auxiliar no maior conhecimento sobre os padrões de viagem dos cidadãos da Região Metropolitana de São Paulo e prospectar a demanda existente para a expansão da rede. No caso paulistano, de intensa segregação socioespacial e altíssima concentração dos empregos e serviços da RMSP

no Quadrante Sudoeste (VILLAÇA, 1998; VILLAÇA e ZIONI, 2007) – diametralmente opostos aos locais de moradia da população, que habitam majoritariamente as regiões periféricas e municípios da Região Metropolitana – o planejamento da rede de transportes prioriza a conexão entre moradia e trabalho. Assim, ao se refletir sobre as características das viagens “tipicamente femininas” é bastante possível que as viagens feitas pelas mulheres não estejam bem representadas na pesquisa por causa da metodologia utilizada (para discussões aprofundadas acerca das críticas metodológicas à Pesquisa Origem-Destino, ver HARKOT, 2018). Dessa forma, além da dificuldade em captar, por exemplo, as viagens feitas em cadeia e com origem e destino dentro do próprio bairro, a metodologia da Pesquisa Origem-Destino também não é construída para mensurar as viagens feitas em modos ativos – a pé e bicicleta.

## MULHERES E BICICLETAS: UMA DISCUSSÃO MUITO ESPECÍFICA?

Jane Jacobs (1961), em “Vida e Morte das Grandes Cidades”, discorre sobre o planejamento e desenvolvimento das cidades americanas modernas e as escalas nelas praticadas. Ao abordar as dinâmicas das cidades reais e o que está nelas implicado, Jacobs recupera importantes noções de urbanismo que parecem ter ficado esquecidas junto com a utopia da cidade racional e de planejamento ortodoxo: uma das principais delas, e que mais encontra eco no estudo aqui proposto é a escala humana, a escala da rua, a exposição à cidade e as suas dinâmicas. Ao pensar na maneira como as desigualdades de gênero que se expressam no espaço urbano, especialmente em São Paulo, é inevitável pensar no papel exercido pela escala da cidade.

Nesse contexto, a bicicleta carrega um potencial imenso. Illich (2005) distingue “o *trânsito* das pessoas que usam a sua própria força para transladar-se de um ponto a outro e o *transporte* motorizado” (ILLICH In: LUDD, 2005, p.42), o que este trabalho considera uma das principais características da mobilidade por bicicleta: ser um veículo movido a propulsão humana. A simplicidade da estrutura metálica da bicicleta; a exposição dos corpos quando pedalando, apenas sentados no selim; a baixa velocidade média que atinge nos percursos na cidade e que possibilita contato fácil com o entorno, com as pessoas nas calçadas, com as fachadas do comércio... A bicicleta é capaz de estabelecer uma lógica diferente daquela do funcionamento das cidades modernas e rodoviaristas, por imprimir um ritmo e velocidade mais democráticos, justamente porque são alcançáveis sem a necessidade de motor.

Em se tratando da mobilidade das mulheres, a bicicleta pode exercer um papel fundamental nas viagens cotidianas, aumentando o raio de deslocamento, as possibilidades de destino, economia de recursos, a prática de exercícios físicos entre outros – especialmente em um contexto no qual a pobreza feminina é mais a regra do que a exceção, e no qual as mulheres dispõem de menos recursos financeiros. Além disso, mesmo em famílias nas quais as restrições financeiras não são tão extremas, ou seja, nas famílias em que os gastos com a tarifa de ônibus não necessariamente comprometem boa parte da renda familiar, é fenômeno conhecido nos estudos de “mulheres e transportes” que nas famílias de casais heterossexuais que possuem um automóvel, geralmente seu uso é feito pelo homem do casal (HANSON, 2010). Em São Paulo, as mulheres são o gênero que mais faz viagens a pé – porém, o que menos faz viagens em bicicleta, não ultrapassando os 12% do total das viagens contabilizadas

pela Pesquisa de Mobilidade do Metrô de 2012 (LEMOS et al., 2017). Não é o objetivo do presente trabalho discorrer sobre as barreiras encontradas pelas mulheres ao andar a pé (SIQUEIRA, 2015) – mas acredita-se que, ao discutir o (baixo) uso da bicicleta pelas mulheres, se conseguirá também dar conta de vários aspectos do andar a pé, já que ambos modos envolvem a exposição dos sujeitos ao ambiente da rua, mesmo que com diferentes especificidades.

A popularização da bicicleta, cuja origem remonta ao século XIX, teve impactos além dos óbvios: ela foi fundamental para mudar o modo de vestir das mulheres e aproxima-lo ao que vemos na contemporaneidade. De acordo com Santucci e Figueiredo (2015), o vestuário feminino se desenvolveu em cima de uma estrutura bastante conservadora – mantendo sua “ornamentação, constrição do corpo e peso” (SANTUCCI e FIGUEIREDO, *op. cit.*, p.21) – ao passo que os trajes masculinos foram se desenvolvendo de modo a tornarem-se cada vez mais simples, mais parecidos com o que conhecemos hoje em dia já a partir do século XVIII. O uso de trajes bifurcados e calças, apesar de ter sido iniciado com as operárias em seus locais de trabalho para facilitar as suas atividades – e não como forma de rebeldia (CRANE *apud* SANTUCCI e FIGUEIREDO, *op. cit.*) – só foi parcialmente possível a partir da sua adoção pelas mulheres de elite para a prática esportiva na virada do século XIX para o XX, em especial para a prática do ciclismo.

O papel exercido pela bicicleta nas mudanças no vestuário feminino caminhou lado a lado com o movimento pelos direitos das mulheres nos Estados Unidos. Amelia Bloomer, importante ativista da causa, foi responsável por propor reformas no guarda-roupa feminino e introduzir as calças turcas presas aos tornozelos por debaixo das saias – e que ficou conhecido como *Bloomer* (SANTUCCI e FIGUEIREDO, 2015, p. 24). O movimento pelo sufrágio feminino nos Estados Unidos, apesar de seu claro recorte de classe e raça, de e para mulheres brancas, excluindo as mulheres negras e a luta antirracista de suas principais reivindicações, como aponta Davis (2016), também desenvolveu uma importante relação com a bicicleta. Frances E. Willard (1997), importante figura do movimento sufragista feminino, publica em 1895 o livro *A Wheel Within a Wheel*, no qual narra como aprendeu a andar de bicicleta com 53 anos de idade. Seu relato autobiográfico, apesar de ter sido escrito em um contexto completamente diferente do momento contemporâneo, traz reflexões sobre as quais nos baseamos para os argumentos desenvolvidos nesse trabalho. Willard traça, por exemplo, paralelos sobre as relações entre gênero, corpo, vestimentas, restrição da circulação feminina e o espaço reservado às mulheres a partir da perspectiva de uma mulher burguesa, do final do século XIX

“Vivendo no interior, longe das restrições e convenções às quais a maior parte das meninas são limitadas das atividades que desenvolveriam uma boa forma física e dotadas da companhia de uma mãe que me permitiu seguir as minhas próprias vontades e desejos, eu “circulei livremente” até meu décimo-sexto aniversário, quando as longas e dificultosas saias foram inseridas na minha vida, acompanhadas de corseletes e salto-alto; meus cabelos foram domados com grampos e eu me lembro de escrever no meu diário, no primeiro episódio de desilusão amorosa de um jovem potro

humano tirado de seu pasto prazeroso ‘De modo geral, eu reconheço que a minha profissão se foi.’

(...)

Meu trabalho então mudou do meu amado e ventilado mundo ao ar livre para o reino interno do estudar, ensinar, escrever, falar, e assim seguiu praticamente sem interrupção ou dor até o meu quinquagésimo-terceiro ano de vida, quando a dor da perda da minha mãe acentuou a tensão desse longo período no qual as vidas mental e física estavam fora de balanço, e eu caí numa forma leve do que é conhecido como desgaste nervoso do paciente e é tida como prostração nervosa por aqueles que estão ao redor. Então, violentamente lançada para fora das minhas tradicionais reações e maneiras de viver o meu ambiente, e ansiando por conquistar novos mundos, eu determinei que aprenderia a andar de bicicleta.

Um marinheiro me disse uma vez, depois de ele mesmo aprender a andar de bicicleta, ‘Vocês mulheres não fazer ideal da nova esfera de felicidade que a bicicleta trouxe para nós homens.’” (WILLARD, 1997, pp.10-11 – tradução nossa).

Apesar da relação extremamente imbricada entre as variáveis que impactam o (não) uso da bicicleta pelas mulheres, o presente trabalho busca olhar justamente para os fatores não tão óbvios que impedem ou desestimulam que mulheres adotem a bicicleta como meio de transporte. Uma cidade com mulheres pedalando costuma ser vista como uma cidade onde o uso da bicicleta mais seguro: as mulheres que usam a bicicleta são vistas como um “indicador” de segurança no trânsito (SINGLETON e GODDARD, 2016; LACERDA, 2014). Tal correlação acaba atuando como um discurso simplista no qual as mulheres teriam “mais medo” do que os homens de pedalar e do trânsito e que, por “naturalmente” se arriscarem menos do que os homens, precisariam necessariamente de infraestrutura cicloviária ou de medidas de acalmamento de tráfego mais amplas para darem o passo inicial em adotar a bicicleta como modo de transporte.

O trecho do livro de Willard apresentado mostra algumas das dimensões simbólicas da criação das mulheres, que permeiam seus imaginários e que podem ajudar a explicar essa “dificuldade” em andar de bicicleta. Em primeiro lugar, ela menciona que, por ter crescido no interior e num contexto familiar em que podia “circular livremente”: foi apenas aos dezesseis anos, quando da sua introdução no universo feminina do vestuário, que teve sua circulação restringida. Também foi com essa mesma idade que sua vida se voltou para o ambiente interno, do trabalho intelectual, da educação. Assim, é apenas a partir da morte de sua mãe e de seu adoecimento psíquico que ela é “lançada” para o lado de fora, quando encontra motivação para explorar essa outra dimensão da vida, que o marinheiro descreve como sendo uma nova “esfera de felicidade” – através do aprender a andar de bicicleta.

Os corpos femininos são, desde cedo, domados – domesticados, no sentido mais literal da palavra, querendo dizer voltar-se ao doméstico, à domesticidade. Young (2005), analisa a partir de uma chave de interpretação fenomenológica o desenvolvimento e a consciência corporal de meninos e meninas, buscando desconstruir a ideia de que as mulheres teriam simplesmente menor força ou que não teriam habilidades físicas para desenvolver atividades que envolvem o uso do corpo. Tais diferenças seriam, segundo a autora, em certa medida reais – mas não simplesmente por causa da força física bruta de cada um dos gêneros, mas sim por conta da maneira como cada um deles usa o corpo. De acordo com Young, o que ocorre é uma completa falta de confiança das mulheres em seus corpos – e que o medo de se machucar seria maior entre as mulheres do que entre os homens. Ao mesmo tempo que as mulheres prestam atenção em seus movimentos, elas também estariam preocupadas em evitar se ferir, já que elas são ensinadas que seus corpos são antes um local de fragilidade do que como uma maneira de atingir as metas que eles próprios nos possibilitam atingir (YOUNG, *op. cit.*, p.34).

É inegável que pedalar necessariamente envolve amplo envolvimento corporal daquelas pessoas que se engajam nessa atividade, seja como prática esportiva, seja através do uso da bicicleta como modo de transporte. Estar em cima de uma bicicleta em meio ao trânsito de veículos envolve colocar seu corpo na rua, por isso a insistência em ressaltar (também) esses aspectos do ato de pedalar na cidade, antes mesmo de discutir o uso da bicicleta *per se* em São Paulo e em cidades similares do Brasil e da América Latina. Um artigo de Aldred et al. (2016) faz uma revisão bibliográfica específica de estudos do uso da bicicleta por mulheres no Norte Global, e elenca três grandes categorias de motivos que podem explicar tais diferenças de gênero no uso da bicicleta: aqueles relacionados às características das viagens; às normas culturais e às preferências de infraestrutura. Sobre as características das viagens, as mulheres, apesar de tradicionalmente fazerem viagens mais curtas do que os homens, também fazem viagens que não são as mais comuns entre os “ciclistas típicos” – que viajam sozinhos e geralmente direto da origem até o destino. As viagens “femininas” normalmente são viagens que servem passageiros; viagens com múltiplos destinos; viagens em cadeia; viagens com crianças; viagens carregando objetos pesados que não são potencialmente transportáveis numa bicicleta – o que, para os autores, tornaria a pedalar menos atraente para elas (ALDRED et al., 2016, p. 31).

Em relação às normas culturais que dificultariam a adoção da bicicleta por mulheres, os aspectos identificados pelos autores na revisão bibliográfica seriam especialmente as tradições culturais; maior aversão a risco pelas mulheres em comparação aos homens; a tolerância ao risco e ao nível de atividade esportiva envolvidos em pedalar em contextos de baixo uso da bicicleta; e, finalmente, a intersecção entre experiências daquelas pessoas que não fazem parte do grupo de ciclistas “tradicionais” e como elas acabam sendo marginalizadas, o que pode acabar excluindo ainda mais grupos sub-representados. Já o terceiro grande grupo de fatores explicativos possíveis tem relação com infraestrutura e ambientes cicloviários: haveria crescente consenso entre os acadêmicos que as pessoas tenderiam a preferir pedalar em condições mais seguras e com menor interação com o tráfego motorizado – e que essa preferência seria ainda maior entre as mulheres.

Em países com mais recentes políticas de incentivo à mobilidade por bicicleta que questões acerca de minorias são investigadas com maior frequência. Historicamente os

Estados Unidos são um país onde desigualdades raciais e sociais são bastante acentuadas – já citamos anteriormente nesse trabalho Davis (2016) e sua discussão sobre as diferentes opressões vividas pelas mulheres negras. Embora vivenciadas de maneira diferente, outros grupos sociais e, especialmente, mulheres, não estão isentos de sofrer tipos de discriminação semelhante: pessoas de origem ou ascendência latina e asiática, por exemplo, vivem contextos de opressão bastante específicos, o que abre um vasto campo de possibilidade de estudos que interseccionam questões de gênero e outras características identitárias com o (baixo) uso da bicicleta por esses sujeitos (EMOND et al., 2009; SINGLETON e GODDARD, 2016).

O contexto latino-americano traz expressões das desigualdades de gênero bastante locais. As grandes cidades da região, cujo rápido crescimento nas últimas décadas as tornou quase indomáveis, começaram a experimentar apenas na última década políticas mais consistentes voltadas à promoção da mobilidade por bicicleta, apenas depois que se provou a insustentabilidade, em vários aspectos, no sistema de mobilidade urbana das cidades. Entre as grandes capitais latino-americanas, Buenos Aires, Cidade do México, Bogotá e Santiago tiveram seu momento de concepção e suas políticas públicas para bicicleta executadas a partir da década de 2000, não apenas através da implantação de ciclovias e ciclofaixas, mas também através de redes de bicicletários públicos e sistemas de bicicleta compartilhada que compuseram o chamado sistema cicloviário. No Brasil, o caso de São Paulo a partir de 2014 é referência para todo o país, mas cidades como Curitiba, Santos e Fortaleza também são casos frequentemente lembrados.

Apesar da América Latina ser uma região historicamente desigual, com grandes bolsões de pobreza e histórico do uso cotidiano da bicicleta tradicionalmente pela classe trabalhadora, em muitas das grandes cidades do continente e, em especial, São Paulo, essa prática sempre foi mais masculina. Em São Paulo, uma cidade cujo congestionamento faz parte de seu cotidiano desde o período entre 1960 e 1980 (VASCONCELLOS, 1999 apud ROLNIK E KLINTOWITZ, 2011), é somente a partir dos anos 80 foram elaborados os primeiros estudos pensando na inserção oficial da bicicleta como modo de transporte no espaço viário da cidade. Esses primeiros passos em pensar a mobilidade por bicicleta em São Paulo são o que Lemos e Neto (2014) identificam como a “primeira fase” do planejamento cicloviário em São Paulo, cuja principal característica foi o foco na promoção do uso recreativo da bicicleta. Depois desse período, foi apenas entre o final dos anos 2000 e 2012 que se viu um crescimento notável na construção de infraestrutura de ciclomobilidade – ainda que não seja possível constatar a formação de uma malha, com o difícil acesso das infraestruturas e desconexão entre elas sendo as marcas características desse período.

Dessa forma, é a partir de 2013 que São Paulo vê políticas de mobilidade urbana efetivamente orientadas a promover a bicicleta como meio de transporte cotidiano na cidade. A gestão do prefeito Fernando Haddad (2013-2016) estabelece em seu Programa de Metas a implantação de uma rede de 400 quilômetros de vias cicláveis – o que resultou, ao final dos quatro anos de governo, uma rede de 498,3 quilômetros de vias com tratamento cicloviário permanente, sendo 468 destas de ciclovias ou ciclofaixas (HARKOT, 2018). A pesquisa aqui apresentada foi concomitante ao processo de ampliação da pauta, tanto através das políticas públicas implementadas quanto da discussão midiática originada a partir de seus resultados.

## MÉTODO E RESULTADOS

O processo de legitimação da bicicleta como modo de transporte na cidade – e, portanto, a necessidade de ser enxergado como tal pelo poder público, com políticas e planejamento dedicado – ainda encontra muita sustentação na argumentação com dados quantitativos, buscando provar a existência de pessoas que usam a bicicleta em seus deslocamentos diários. Tal abordagem reforça a ainda existente resistência por parte de setores da sociedade a respeito da mobilidade por bicicleta, fazendo com que seja necessário lançar mão de metodologias como as tradicionalmente adotadas pela engenharia de transportes para definir e comprovar a demanda pelo seu uso. Resultado disso é a utilização à exaustão dos dados quantitativos disponíveis que abordem o uso da bicicleta e até mesmo a produção de dados primários pela sociedade civil, entendendo que esses artifícios dão sustentação à implementação de políticas públicas orientadas à promoção da ciclomobilidade.

Para melhor compreender o uso da bicicleta por mulheres, foi necessário recorrer aos métodos mistos – articulando dados quantitativos e qualitativos que possibilitassem traçar hipóteses e fazer as perguntas que explicassem particularidades do objeto de pesquisa. Dessa forma, após a revisão bibliográfica que compreendeu leituras que tratassem o tema em outros lugares do mundo e, quando existente, no Brasil, foi realizada uma extensa análise dos dados quantitativos existentes sobre o tema na cidade de São Paulo, tanto aqueles produzidos pelo poder público (através da análise da série histórica da Pesquisa Origem-Destino do Metrô), quanto aqueles produzidos pela sociedade civil, especialmente a Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos da Cidade de São Paulo. Entre os dados produzidos pela Ciclocidade, foram utilizadas a série histórica das contagens de ciclistas (21 contagens, feitas entre 2010 e 2016), a Pesquisa Perfil do Ciclista de São Paulo (2015) e a Pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo (2016). Tais análises já foram apresentadas em outros trabalhos portanto, neste artigo, os esforços serão concentrados em discutir a metodologia qualitativa e seus principais resultados, bem como as questões em aberto levantadas por essa etapa da pesquisa.

As análises realizadas a partir dos bancos de dados quantitativos existentes e suas interpretações, em conjunto com a literatura existente sobre o uso da bicicleta por mulheres, proporcionaram a identificação de padrões e o desenho de hipóteses que poderiam auxiliar a explicar o fenômeno no contexto paulistano. Para a etapa de coleta de dados qualitativos optou-se, então, por um caminho metodológico que possibilitasse o surgimento de aspectos ainda não observados do fenômeno, tomando o cuidado de não tornar os dados reunidos demasiadamente pessoais e relacionados à aspectos singulares e subjetivos de cada indivíduo, de forma a não permitir a sua extrapolação para interpretações de cunho mais amplo e social.

Por isso, especialmente visando não tornar essa etapa do trabalho um grande conjunto de relatos ou histórias de vida das pessoas entrevistadas, optou-se pela utilização de entrevistas semiestruturadas – método que está no meio do caminho entre os questionários de perguntas múltipla-escolha e respostas fechadas e os depoimentos da ordem das histórias de vida ou biografias, em que as pessoas entrevistadas falam sem interferências ou direcionamento do entrevistador (CEBRAP, 2016, p.12). Para definir as perguntas das entrevistas, utilizou-se como base o trabalho de Lubitow (2017), sobre as narrativas de

ciclistas marginalizados em Portland, Oregon. Lubitow investiga a partir de uma perspectiva sociológica as barreiras ao uso da bicicleta para mulheres e minorias na cidade localizada no norte dos Estados Unidos. As perguntas foram adaptadas à realidade brasileira e paulistana buscando verificar as hipóteses levantadas nas etapas anteriores do trabalho, de revisão da literatura e análise dos dados qualitativos.

Foram selecionadas para amostra, mulheres ciclistas/que usam a bicicleta como meio de transporte, a partir do banco de dados de mulheres entrevistadas na pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” (CICLOCIDADE, 2016). Também foram entrevistados homens ciclistas/que usam a bicicleta como meio de transporte, recrutados através da metodologia bola-de-neve – ou seja: a partir de indicações das mulheres entrevistadas. Foi selecionada uma amostra inicial de 27 entrevistadas em potencial considerando as seguintes variáveis: local de moradia; escolaridade; cor; renda individual; estado civil; mãe ou não mãe (para as mulheres); número de filhos; idade dos filhos; relação de parentesco com as pessoas com quem reside. Essa amostra inicial não foi cumprida, já que a maior parte das mulheres selecionadas não responderam aos contatos realizados. Com isso, estabeleceu-se contato com toda a base de dados disponível e foram entrevistadas 9 mulheres e 2 homens, totalizando 11 entrevistas. Apesar da amostra planejada não ter sido cumprida, considera-se que se alcançou uma diversidade considerável de entrevistadas, tanto em relação às suas características socioeconômicas quanto os territórios por onde vivem e pedalam.

O roteiro das entrevistas contou com quatro partes nas quais as pessoas entrevistadas são levadas a discorrer não apenas sobre o uso da bicicleta, mas também sobre sua relação com a cidade de São Paulo, seu bairro, seu cotidiano, hábitos e a prática de esportes e a relação com o corpo. Sobre a sua relação com a bicicleta, essa dimensão foi explorada a partir da esfera prática, ou seja, dos pormenores de seu uso cotidiano da bicicleta, os trajetos que faz, preferências de horários e a relação com outros ciclistas, bem como percepções objetivas sobre quem são as pessoas que pedalam na cidade. Em outra sessão, foram explorados os sentimentos das pessoas entrevistadas acerca do uso da bicicleta e suas experiências positivas e negativas, em detalhe, bem como a interação com o resto do meio, das pessoas que compõem o sistema de mobilidade urbana, reflexões acerca de como suas características individuais e outros marcadores identitários influenciam nas experiências enquanto ciclista. Por fim, as entrevistas investigaram as barreiras ao uso da bicicleta – ou seja: quais são os aspectos que impedem as pessoas entrevistadas a pedalar mais e como elas acreditam que mais pessoas podem ser incentivadas a adotar a bicicleta como modo de transporte, a partir da implementação de políticas públicas.

É percepção geral entre as pessoas entrevistadas a sua ligação afetiva com a bicicleta – de mais ou de menos longa data. A maneira como cada uma das mulheres entrevistadas entrou em contato com a bicicleta varia: uma começou a andar de bicicleta após o divórcio, outra passou a pedalar por causa da praticidade, outra entrevistada, ainda por recomendações médicas que indicaram que ela precisava perder peso... A dimensão e a importância da rede, do incentivo ou desincentivo por parte das pessoas que as cercam, também parece ter um papel. Todas as pessoas entrevistadas têm alguém próximo que pedalava e as inspirou. É a rede em torno dessas mulheres que parece fazer com que elas comecem a pedalar e que permaneçam pedalando – e os exemplos femininos, as mulheres

(conhecidas ou não) que pedalavam e as inspiram, parecem ter um papel importante nessa prática, pois a percepção de todas elas é que são poucas as mulheres que elas vêem pelas ruas usando a bicicleta como transporte.

Para além disso, o incentivo ou não à lida com a bicicleta na infância parece ficar bastante marcado na memória das pessoas entrevistadas: a dimensão afetiva desse aprendizado (ou do não-aprendizado – como a entrevistada que não podia andar de bicicleta porque a avó dizia que ela iria “perder a virgindade” ao fazê-lo) são memórias que ficam extremamente marcadas. As narrativas lembram da cor da bicicleta em que aprenderam a pedalar, ou mesmo do lugar onde foi que giraram os pedais pela primeira vez. Normalmente, quem estava envolvido eram as outras crianças do bairro ou da família – em especial “os meninos do bairro”. As brincadeiras de rua parecem ter uma dimensão importante no desenvolvimento dessas habilidades – o que, para as meninas, torna a questão ainda mais desafiadora.

O cotidiano pedalando em São Paulo parece, apesar das adversidades, se mostrar gratificante: as pessoas entrevistadas pedalam no trânsito da cidade, independentemente da existência de infraestrutura cicloviária – embora digam que gostariam que o trânsito fosse menos hostil, que se sentissem mais protegidas ou, ainda, que para novas pessoas começarem a pedalar a infraestrutura é importante. Aqueles que pedalam com os filhos – em especial com filhos pequenos, na cadeirinha na bicicleta, por exemplo - prefeririam que houvesse mais infraestrutura cicloviária e acabam optando por outros modos em alguns dias. Ainda, parece que o gênero influencia a dimensão das agressões sofridas enquanto estão no trânsito: enquanto os homens entrevistados são fisicamente atacados por motoristas, quase todas as mulheres entrevistadas apontaram que passam por situações de assédio e cantadas de rua. Por esses mesmos motivos, as mulheres entrevistadas disseram evitar alguns caminhos específicos, especialmente nos horários da noite – é nesses momentos que algumas das mulheres entrevistadas acabam optando por não pedalar, o que pode estar relacionado à região que essas entrevistadas moram e por onde elas circulam.

Apesar de incômodas, por vezes, as condições climáticas da cidade parecem não impedir que as pessoas deixem de pedalar: normalmente calor demais incomoda e a depender da intensidade da chuva pode ser que repensem a escolha modal, mas normalmente não se importam tanto assim em se molhar e/ou usam equipamentos como capa de chuva que melhoram as condições dessa relação com as adversidades climáticas. Também pareceu que o frio incomoda algumas das pessoas entrevistadas em especial, principalmente aquelas que se declararam abertamente “friorentas”. A maneira de se vestir parece também variar de acordo com a pessoa – alguns dos entrevistados têm o “uniforme” que sempre usam para andar de bicicleta, enquanto outros continuam usando as mesmas roupas que usavam antes de começar a pedalar como transporte – algumas entrevistas reforçaram, inclusive, que gostam de pedalar usando salto, maquiagem e outros tipos de vestuário “tipicamente femininos”.

O relevo de São Paulo, muitas vezes utilizado como argumento que invalida o uso da bicicleta na cidade, especialmente pela opinião pública que se opôs à implementação de projetos cicloviários no período entre 2013 e 2016, não parece tampouco ser um grande impeditivo: as ciclistas e os ciclistas entrevistados encontram seus caminhos, ora evitando

acalivos acentuados, ora escolhendo vencê-los, como uma espécie de desafio pessoal. Assim, a prática esportiva aparenta ocupar um papel importante na vida dessas pessoas – mesmo que algumas delas não considerem pedalar como um esporte propriamente dito, mas sim como uma atividade naturalizada, na qual os limites do corpo são empurrados sempre um pouco mais para frente, com ajuda da bicicleta.

Aparentemente, tanto as mulheres quanto os homens entrevistados conseguem enxergar as diferenças existentes no uso da bicicleta de acordo com o gênero. As mulheres acham que deve ser mais fácil para os homens pedalarem, que eles sofrem menos violência nas ruas e que são mais respeitados. A dimensão do trabalho reprodutivo – e como esse lugar ocupado pelas mulheres na família pode ser um impeditivo – surgiu mais no perfil das mulheres entrevistadas do que nas entrevistas propriamente ditas. Percebe-se que as mulheres entrevistadas tinham, em sua maioria, filhos mais velhos e, portanto, mais independentes de cuidado. A entrevistada que tem uma filha ainda pequena, com 3 anos de idade, claramente tem um uso da bicicleta mais restrito do que as outras mulheres entrevistadas e que têm filhos mais velhos.

Em relação às questões raciais, as respostas não foram tão claras – apenas uma mulher negra foi entrevistada e ela apontou não sofrer violência racial enquanto pedala. Algumas das mulheres brancas acham que raça exerce um papel importante sobre a maneira como a bicicleta é usada, com as mulheres negras tendo maiores dificuldades para usar a bicicleta, especialmente por conta do cruzamento com questões socioeconômicas e de localização territorial – o que é verdade, ainda mais se considerando raça como um possível proxy de renda.

Por fim, os dados obtidos mostram que, apesar das situações violentas vivenciadas – sejam elas a partir de uma dimensão de gênero ou não, ou seja, seja através de experiências que envolvem violência de trânsito ou violência de gênero – ou, ainda, que envolvam ambos – é notável a positividade do discurso das pessoas entrevistadas. A maior parte delas precisou de um lampejo ou incentivo externo para que começassem a pedalar – seja por motivos de saúde, seja pela inspiração que ver uma amiga que andava muito de bicicleta proporcionou etc. – mas, uma vez iniciados no uso cotidiano da bicicleta, parece que é uma prática rapidamente incorporada à rotina e que ressignifica e torna mais prazerosa a relação das pessoas entrevistadas com a cidade.

## CONCLUSÃO

O objetivo deste artigo foi apresentar, de forma breve, algumas das principais questões teóricas que justificam, não só, a realização de pesquisas de planejamento urbano com enfoque específico em gênero e em outros marcadores sociais da diferença – como raça – como também a urgente necessidade que a disciplina tem em lançar sua atenção para questões consideradas não-hegemônicas ou de menor importância. Frente aos enormes desafios enfrentados no cotidiano por planejadores urbanos, falar em mobilidade por bicicleta parece ser “assunto do Primeiro Mundo (sic)” ou, ainda, uma abordagem que está longe de ser capaz de dar conta dos imensos problemas que tomam conta das cidades brasileiras – em especial, do sistema de mobilidade que claramente é incapaz de responder às necessidades

da população. Entretanto, o exercício de olhar os antigos problemas a partir de perspectivas que normalmente não são adotadas, podem trazer grandes resultados se o objetivo for caminhar (ou pedalar) em direção a cidades mais justas e democráticas.

Ao investigar a maneira como as desigualdades de gênero se manifestam no urbano, é possível perceber que a discussão de temas clássicos do urbanismo brasileiro, como as desigualdades sociais e a precariedade habitacional, não bastam para pensar um horizonte de maior justiça urbana e social. A sociedade é multivariada – e as desigualdades também o são. Utilizar a bicicleta como meio de transporte como chave de interpretação dessas desigualdades e dos diferentes usos e apropriações que são feitas da cidade, ajuda a entender que é necessária a adoção de outras metodologias, fugindo das fórmulas prontas e dos modelos importados de experiências estudos de caso oriundos do Norte Global. O Brasil e, em especial, São Paulo, avançaram muito nos últimos anos em relação à promoção da mobilidade por bicicleta - em especial em relação ao marco regulatório, através da Lei 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A PNMU estabelece a priorização dos modos ativos e coletivos sobre os modos individuais motorizados, um ensaio de mudança de paradigma em um país cujo rodoviarismo foi o principal planejador das suas cidades, apagando décadas e séculos da vida urbana em troca de abrir avenidas e ruas para os rápidos automóveis cruzarem seu território do jeito mais confortável para uma pequena parcela da população.

Entretanto, em termos da implantação de políticas de ciclomobilidade compatíveis com a realidade brasileira e as necessidades de uma população cujas desigualdades são tantas, ainda há um longo caminho pela frente. Este artigo buscou refletir sobre a não-neutralidade das políticas urbanas implementadas – que, justamente por se pretenderem neutras, acabam por excluir mais da metade da população: as mulheres. Não é possível vislumbrar um horizonte em que a bicicleta seja adotada por ampla parcela da população de cidades como São Paulo, se as especificidades de seu uso não forem contempladas no momento do projeto. As entrevistas revelaram que, para as mulheres, vencer a barreira ao uso da bicicleta envolve romper diversas barreiras culturais, que vêm, muitas vezes, da infância em que andar de bicicleta não era uma atividade “de menina”. Ainda, as dinâmicas familiares e as tarefas de cuidado pelas quais as mulheres são majoritariamente responsáveis e seu cotidiano exercem papel decisivo pela opção mais segura e confortável para se deslocar – bem como a qualidade do ambiente construído. As políticas de ciclomobilidade precisam olhar para além da infraestrutura que se traduz em ciclovias ou em ciclofaixas, e passar a realizar tratamentos de acalmamento de tráfego que tornam a rua mais acolhedora para todas as pessoas que fazem parte do sistema de mobilidade. Ainda há muito a ser explorado neste campo e espera-se que esse trabalho tenha contribuído com as próximas reflexões, avançando mais um pouco em direção a uma prática de planejamento urbano e de ciclomobilidade brasileira, compatível com a realidade vivenciada nesse país, com especial atenção a todos os cidadãos não-neutros – e, como principal objeto desse trabalho, às mulheres.

## REFERÊNCIAS

- ALDRED, Rachel et. al. *Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age*. In: *Transport Reviews*, 37:1, 29-55, 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2016.1200156>>. Acesso em: 25 fev. 2018.
- CALIÓ, Sonia Alves. *Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano*. Encontro de Geógrafos de America Latina, v. 6, p. 1-9, 1997. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2018.
- CEBRAP. *Métodos de pesquisa em Ciências Sociais: Bloco Qualitativo*. Sesc São Paulo/CEBRAP São Paulo, 2016.
- DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo : Boitempo, 2016.
- DUMONT, Monique; FRANKEN Elisabeth. *Et si la ville était à nous.. aussi*. In: *Les Cahiers du GRIF*, n. 19. Hors de chez nous femmes et ville, p. 44-62, 1977.
- EMOND, Catherine R.; TANG, Wei; HANDY, Susan L. *Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior*. In: *Transportation Research Record: Journal of the transportation Research Board*, n. 2125, 16-25, 2009.
- FEDERICI, Silvia. *Calibã e a Bruxa*. São Paulo : Editora Elefante, 2017.
- FORNECK, Maria Luiza; ZUCCOLOTTO, Silvana. *Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo*. In: *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, Ano 19, 4º trimestre, 1996.
- HANSON, Susan. *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. In: *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17:1, 5-23, 2010.
- HARKOT, Marina Kohler. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- HAYDEN, Dolores. *The Grand Domestic Revolution. A History of Feminist Designs for American Homes, Neighbourhoods, and Cities*. Cambridge Mass and London, England : The MIT Press, 1981.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. – 3 ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- LACERDA, João. *As cidades precisam de mais mulheres em bicicleta*. *Transporte Ativo*, 4 nov. 2014. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br/wp/2014/11/04/as-cidades-precisam-de-mais-mulheres-em-bicicleta/>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

LE CORBUSIER. *Carta de Atenas*. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC/edusp, s/d.  
LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1993.

LE MOS, Letícia Lindenberg; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire; RAMOS, Isis Bernardo. *Mulheres, por que não pedalam? Porque há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil?* In: Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, n. 16, p. 68-92, 2017.

LE MOS, Letícia Lindenberg; WICHER NETO, Hélio. *Cycling infrastructure in São Paulo: Impacts of a leisure-oriented model*. In: 12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) Spinoffs of Mobility: Technology, Risks & Innovation, 2017.

LUBITOW, Amy. *Narratives of Marginalized Cyclists: Understanding Obstacles to Utilitarian Cycling Among Women and Minorities in Portland, OR*. National Institute for Transportation and Communities (NITC), Portland, OR, 2017.

LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado : a tirania do automóvel em um planeta poluído / Ned Ludd, (org.) ; 2. ed. rev.* São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005.

MCGUCKIN, Nancy; MURAKAMI, Elaine. *Examining trip-chaining behavior: A comparison of travel by men and women*. In: Transportation Research Record, n. 1917, p. 79-85, 1999.

MOUTINHO, Laura. *Diferenças e desigualdades negociadas: raça, sexualidade e gênero em produções acadêmicas recentes*. In: Cadernos, n. 42 : p. 201-248. Campinas : jan./jun. 2014.

PERROT, Michelle. *Minha história das mulheres*. São Paulo : Editora Contexto, 2007.

SAFFIOTI, Heleieth. *A Mulher na Sociedade de Classes: Mito e Realidade*. São Paulo : Vozes, 2016.

SANDERCOCK, Leonie; FORSYTH, Ann. *A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory*. In: Journal of the American Planning Association, 58:1 : p. 49-59, 1992. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/01944369208975534>>. Acesso em: 26 fev. 2018.

SANTUCCI, Natália de Noronha; FIGUEIREDO, Joana Bosak de. *O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental*. In: Competência, Porto Alegre, RS, v.8, n.1, p. 17-33, jan./jul. 2015.

SCOTT, Joan. *Gender: A Useful Category of Historical Analysis*. The American Historical Review, V. 91, No. 5 (Dec., 1986), p. 1053-1075. Oxford University Press on behalf of the American Historical Association. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/1864376>>. Acesso em: 25 fev. 2018.

- SINGLETON, Patrick A.; GODDARD, Tara. *Cycling by choice or necessity? Exploring the gender gap in bicycling in Oregon*. In: Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, p. 110-118. Transportation Research Board of the National Academies, 2016.
- SIQUEIRA, Lucia de Andrade. *Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife*. Dissertação de mestrado, UFPE, Recife, 2015.
- SVAB, Haydée. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. *Mobilidade na cidade de São Paulo*. In: Estudos avançados, São Paulo, n.25, n.71, p. 89-108, 2011.
- ROMÁN, Marta; VELÁZQUEZ, Isabela. *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Murcia : Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración, Comunidad Autónoma de la región de Murcia, Instituto de la Mujer de la Región de Murcia, 2008.
- ROSENBLOOM, Sandra. *The Need for Study of Women's Travel Issues*. In: Transportation 7. Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam : p. 347-350, 1978.
- RUBIN, Gayle. *O tráfico de mulheres: notas sobre a "economia política" do sexo*. Edição SOS corpo, Recife, 1993.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo : Annablume, 2001.
- VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.
- VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes.; ZIONI, Silvana Maria. *A Expansão do Metrô de São Paulo: acentuando desigualdades*. In: XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém, 2007.
- VILLAGRÁN, Paula Soto. *Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad*. In: Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, v. 19, n. 42. Caracas : Universidad Central de Venezuela, 2014.
- WILLARD, Frances E. *A Wheel within a Wheel*. New York : F.H. Revell, 1997.
- YOUNG, Iris Marion. *Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body, Comportment, Motility, and Spatiality*. In: On female body experience : "Throwing like a girl" and other essays. Oxford : Oxford University Press, 2005.