



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

TEREZA RAFAELLA CORDEIRO MACIEL

**AS MULHERES, A BICICLETA E O DIREITO À CIDADE:
UM ESTUDO SOBRE O PROJETO *CICLOFEMINISTA “PEDALZINHO DAS MINA”***

FORTALEZA

2017

TEREZA RAFAELA CORDEIRO MACIEL

AS MULHERES, A BICICLETA E O DIREITO À CIDADE:
UM ESTUDO SOBRE O PROJETO *CICLOFEMINISTA “PEDALZINHO DAS MINA”*

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Irapuan Peixoto Lima Filho.

FORTALEZA

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M139m Maciel, Tereza Rafaella Cordeiro.
As mulheres, a bicicleta e o direito à cidade : um estudo sobre o projeto ciclofeminista "pedalzinho das mina" /
Tereza Rafaella Cordeiro Maciel. – 2017.
110 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades,
Curso de Ciências Sociais, Fortaleza, 2017.
Orientação: Prof. Dr. Irapuan Peixoto Lima Filho.

1. Mulheres. 2. Ciclofeminismo. 3. Bicicleta. I. Título.

CDD 300

TEREZA RAFAELLA CORDEIRO MACIEL

AS MULHERES, A BICICLETA E O DIREITO À CIDADE:
UM ESTUDO SOBRE O PROJETO *CICLOFEMINISTA “PEDALZINHO DAS MINA”*

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Aprovada em: 20 /07 /2017.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Irapuan Peixoto Lima Filho (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. (a) Dra. Irllys Alencar Firmo Barreira
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. (a) Dra. Geísa Mattos de Araújo Lima
Universidade Federal do Ceará (UFC)

À Deus.

Às minhas mães, Margarida Maria e Maria
Helena.

À todas as “minas” que pedalam. Obrigada!

AGRADECIMENTOS

À minha mãe Margarida Maria por ter me dado a oportunidade de viver e por continuar como uma estrela a brilhar no céu me protegendo. Te amo para sempre!

À minha mãe Maria Helena por estar ao meu lado desde sempre, por todo o amor e dedicação ao longo de todo esse tempo. Sem a senhora, eu jamais teria conseguido ir tão longe! Alicerce da minha vida!

À minha irmã Gláucia, pelo amor, carinho e atenção que sempre me dedica e por ser o meu maior exemplo de dedicação à educação. Gratidão por tudo!

À Andréa, minha companheira de todos momentos. Obrigada pelo amor, pela luz, paciência e felicidade compartilhada. Por cada degrau que você tem construído para que eu me sinta mais feliz, forte e plena. Sem você, tudo teria sido bem mais difícil e incompleto!

Aos meus tios, Luiz Teixeira, Benedita Maria e Sandra Maria, pelo apoio, carinho e amor dedicados a mim. Sou muito grata por ter vocês em minha vida!

Aos meus primos, Reginaldo, Willames (Bill) e Luizinho, pelo amor e carinho. Mesmo que a correria dos trabalhos nos distancie, nosso laço é forte e sinto vocês em meu coração!

Ao meu orientador, Prof. Dr. Irapuan Peixoto, por me ouvir, por estar comigo nessa etapa tão difícil, por sempre estar aberto às minhas questões. Obrigada pelo seu amor, carinho e atenção de sempre. Por construir esse sonho comigo e por me dar força para continuar! Sou muito grata por ter tido você no meu caminho!

A todos os professores e professoras da UFC que fizeram parte do meu processo de formação, desde a licenciatura até agora, no bacharelado.

Em especial, minha eterna gratidão à professora Danyelle Nilin, que esteve junto comigo além das salas de aula, nas bolsas do PIBID e de Extensão. Obrigada por todo amor e carinho dispensados, por ser essa pessoa tão admirável. Você é muito especial!

Obrigada à professora Neyara Araújo por sempre estar por perto, nas conversas trocadas nos corredores, na sala de aula, por sempre me aconselhar e ter uma palavra de estímulo em meio ao “maremoto” de emoções que é minha vida!

Obrigada à professora Linda Gondim por ter dedicado uma parte do seu tempo a me dar sugestões sobre a pesquisa. Foi muito importante sua colaboração!

Ao Sr. Nilson, pessoa que passei a admirar ao longo desses anos de convivência no departamento de Ciências Sociais. Grata pela sua amizade e pelo seu exemplo de dedicação e amor a todos os alunos e pessoas que por ali passam!

Aos professores (as) participantes da banca examinadora Prof. (a). Dra. Irllys Alencar Firmo Barreira e Prof. (a). Dra. Geísa Mattos de Araújo Lima pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Aos colegas que conquistei ao longo da graduação, pelas conversas, brincadeiras, sugestões, reflexões e todas as alegrias vividas!

A todos os meus amigos que, direta ou indiretamente, ajudaram a concretizar essa vitória! Obrigada!

A todas as “minas” do projeto *Pedalzinho das Minas*, por terem me permitido adentrar esse universo do ciclofeminismo junto com elas, por terem compartilhado suas experiências e suas vidas. Obrigada pelo passeio, apesar do meu condicionamento físico “zero”, foi prazerosa a sensação de pedalar com vocês! Gratidão especial à Catarina, Rose, Lucy e Dalila! Obrigada pela paciência, por não desistirem, por me aturarem nas entrevistas e por tornarem o meu momento enquanto pesquisadora incrivelmente feliz! Obrigada!

“Deixe-me dizer o que penso da bicicleta. Ela tem feito mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo. Ela dá às mulheres um sentimento de liberdade e autoconfiança. Eu aprecio toda vez que vejo uma mulher pedalando... uma imagem de liberdade”. (ANTHONY, 1896, p. 10)

RESUMO

O presente trabalho analisa a relação entre as mulheres e a bicicleta, através da compreensão da dinâmica desenvolvida no projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Mina*, entendendo como a bicicleta torna-se uma importante ferramenta de luta pelo empoderamento feminino, combatendo o machismo, além de instrumento potencial para a conquista da liberdade das mulheres e da reivindicação do direito delas à cidade. Esse movimento é denominado de *ciclofeminismo* e, surgiu e vem se desenvolvendo ao longo da história, lado a lado com a luta por direitos que vem sendo reivindicados pelas mulheres. A pesquisa, de natureza qualitativa, fez o uso de técnicas como a observação-participante e entrevista semiestruturada com quatro integrantes ciclo ativistas do projeto *Pedalzinho das Mina*, durante o primeiro semestre do ano de 2017. Dentre os fatores mais relevantes da pesquisa, pode-se destacar o uso da bicicleta como transporte e a partir daí como instrumento de luta feminina pelo direito à cidade, além da percepção acerca das sensibilidades e vivências singulares proporcionadas durante o pedalar, experienciando a cidade através de um novo olhar.

Palavras-chave: Mulheres. Ciclofeminismo. Bicicleta.

ABSTRACT

The present work analyzes the relationship between women and the bicycle, through an understanding of the dynamics developed in the cyclofeminist project “Pedalzinho das Mina”, understanding how the bike becomes an important tool to fight for women empowerment, fighting the machism, as well as a potential instrument to the women's freedom achievement and the claim of their right to the city. This movement is called cyclofeminism, and has emerged and developed throughout history, side by side with the struggle for rights that has been claimed by women. The research, of a qualitative nature, used techniques such as participant-observation and semi-structured interviews with four cycloativists members of the “Pedalzinho das Mina” project during the first half of 2017. Among the most relevant factors of the research can be distinguished the use of the bicycle as transportation and since then as an instrument of women's struggle for the right to the city, as well as the perception about sensibilities and singular experiences provided during cycling, experiencing the city through a new look.

Key words: Women. Cyclofeminism. Bicycle.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Evolução da Bicicleta.....	28
Figura 2	Mulher pedalando em meados do séc. XX	30
Figura 3	Calças <i>Blommers</i> utilizadas na época pelas mulheres para pedalar.....	31
Figura 4	Diferença entre Ciclofaixa, Ciclovia e Ciclorrota.....	49
Figura 5	Mapa das Estações do Bicicletar, Ciclovias e Ciclofaixas.....	50
Figura 6	Contagem de Ciclistas em Fortaleza.....	50
Figura 7	Sistema de Bicicletas Compartilhadas – Bicicletar.....	51
Figura 8	Mapa das Estações do Sistema Bicicletar.....	52
Figura 9	Logomarca <i>Ciclanas</i>	55
Figura 10	<i>Ciclanas</i> : Roda de Conversa.....	56
Figura 11	Coletivo <i>Ciclanas</i>	57
Figura 12	Logomarca <i>Pedalzinho das Mina</i>	58
Figura 13	Passeio do <i>Pedalzinho das Mina</i> para as Tapioquieras.....	59
Figura 14	Projeto <i>Pedalzinho das Mina</i>	60
Figura 15	<i>Pedalzinho das Mina</i> : Piquenique + Roda de Conversa pós-pedalada.....	61
Figura 16	Oficina de mecânica básica de bicicleta.....	64
Figura 17	Aulas de <i>Bike</i> que ocorrem no primeiro sábado de cada mês.....	65
Figura 18	Bicicleta que Annie utiliza desde o início do <i>Pedalzinho</i> com caixa de som acoplada.....	70
Figura 19	Passeio com o <i>Pedalzinho das Mina</i> pelas ruas de Fortaleza.....	73
Figura 20	Passeio <i>Pedalzinho das Mina</i> na praia do Titanzinho.....	75
Figura 21	Roda de conversa <i>Pedalzinho das Mina</i>	77
Figura 22	Pedalada nas ruas de Fortaleza com <i>Pedalzinho das Mina</i>	79
Figura 23	Percentual da população ocupada da RMF que realiza movimento pendular....	81

Figura 24	Logomarca do seminário sobre o <i>ciclofeminismo</i> promovido pelo <i>Pedalzinho das Mina</i>	83
Figura 25	Projeto “Giramérica”.....	88
Figura 26	Percurso do projeto “Giramérica”.....	90
Figura 27	Logomarca do Projeto Giramérica.....	90
Figura 28	Mapa da ida do Projeto “Em busca de novos ares”.....	91
Figura 29	Mapa da volta do Projeto “Em busca de novos ares”.....	92
Figura 30	Dados sobre mulheres que sofreram algum tipo de assédio.....	94
Figura 31	Vivendo e sentindo a cidade com <i>Pedalzinho das Mina</i>	98
Figura 32	A sororidade compartilhada entre as mulheres do <i>Pedalzinho das Mina</i>	99
Figura 33	Pós - almoço no restaurante vegetariano “Mandir”.....	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Tabela-RMF-Tempo de trajeto casa-trabalho por tipologias socioespaciais..	81
----------	---------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALAS	Associação Latino-Americana de Sociologia
AMB	Articulação de Mulheres Brasileiras
B.O	Boletim de Ocorrência
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> – Trânsito Rápido de Ônibus
CadÚnico	Cadastro Único para Programas Sociais
CE	Ceará
CEP	Código de Endereço Postal
CH	Centro de Humanidades
CO2	Gás Carbônico
CONLUTAS	Central Sindical e Popular
CPM	Centro Popular da Mulher
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
FBSP	Fórum Brasileiro de Segurança Pública
FMC	Fórum de Mulheres Cearenses
GPS	<i>Global Positioning System</i> – Sistema de Posicionamento Global
IDT	Instituto de Desenvolvimento do Trabalho
INEGRA	Instituto Negra do Ceará
Km	Quilômetro
MINC	Ministério da Cultura
MML	Movimento de Mulheres em Luta
NEGIF	Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Gênero, Idade e Família
OBSERVEM	Observatório da Violência Contra a Mulher
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PBF	Programa Bolsa Família
PC do B	Partido Comunista do Brasil
PDCI	Plano Diretor Ciclovitário Integrado
PL	Projeto de Lei
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PR	Paraná
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade

RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
SBS	Sociedade Brasileira de Sociologia
SEINF	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SEUMA	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente
SP	São Paulo
UCM	União das Mulheres Cearenses
UECE	Universidade Estadual do Ceará
UFC	Universidade Federal do Ceará
UMB	União de Mulheres Brasileiras
UNIVESP	Universidade Livre Feminista
UOL	Universo Online
UV	Ultravioleta

LISTA DE SÍMBOLOS

% Porcentagem

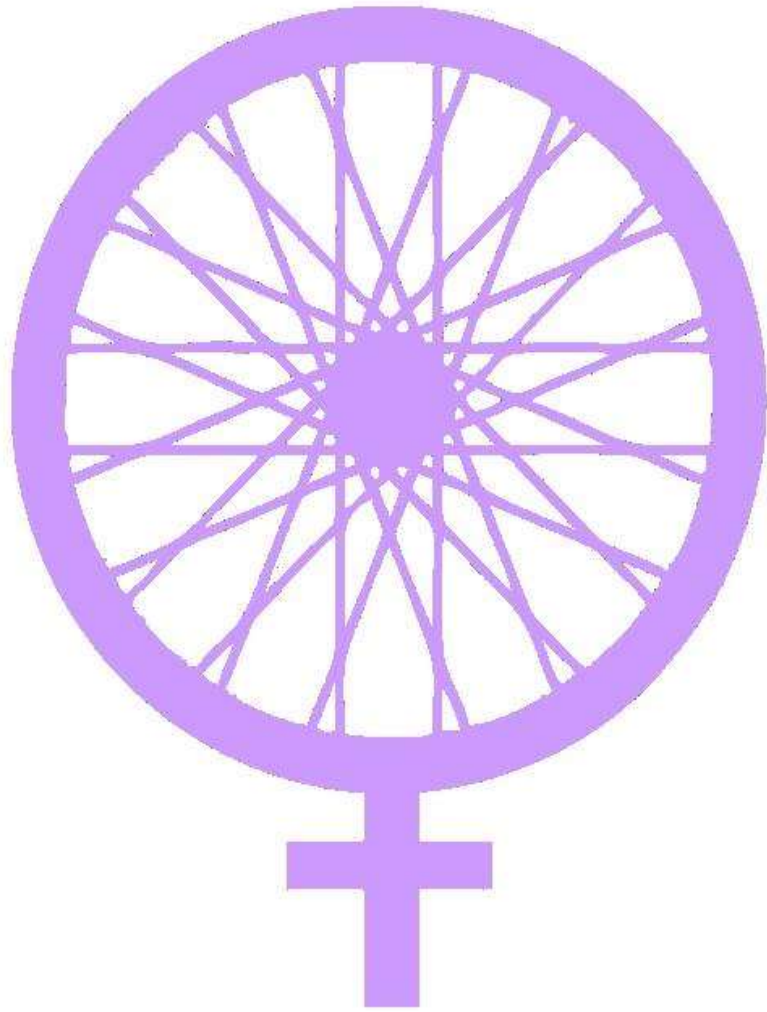
§ Seção

R\$ Reais

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	20
2	REFLEXÕES ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE AS MULHERES E A BICICLETA NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX	27
2.1	O Surgimento da bicicleta.....	27
2.2	A ligação entre os ideais de liberdade das mulheres e o surgimento da bicicleta.....	29
2.3	A influência do surgimento da bicicleta nas vestimentas feminina.....	30
2.4	A relação entre o pedalar e a saúde das mulheres.....	32
2.5	A importância da prática do ciclismo para as mulheres.....	32
2.6	O ciclismo no Brasil.....	34
2.7	O ciclismo feminino no Brasil.....	35
2.8	Comparações entre o ciclismo no Brasil e em outros países do mundo.....	35
3	O MOVIMENTO FEMINISTA NO BRASIL E NO MUNDO.....	37
3.1	Relatos históricos acerca do surgimento da condição de subordinação da mulher ao homem.....	37
3.2	A história das três ondas do movimento feminista no Brasil e no mundo.....	38
4	O MOVIMENTO FEMINISTA EM FORTALEZA.....	41
4.1	Alguns dados acerca da violência contra a mulher.....	43
5	O CICLISMO, AS MULHERES E A MOBILIDADE URBANA EM FORTALEZA.....	45
5.1	O que diz a Constituição Federal de 1988 acerca da mobilidade urbana....	46
5.2	O Sistema de bicicletas compartilhadas “Bicicletar”, as Ciclovias, as Ciclofaixas e as Ciclorrotas.....	49
5.3	Obstáculos enfrentados pelos ciclistas em consequência de projetos mal	

	executados.....	52
5.4	Surgimento de grupos mistos de pedal em Fortaleza.....	53
5.5	Surgimento de projetos e coletivos ciclofeministas em Fortaleza.....	54
6	FORMAÇÃO, ATUAÇÃO E SENSIBILIDADES: ESTUDO SOBRE O PROJETO CICLOFEMINISTA “PEDALZINHO DAS MINA”	62
6.1	As Jovens <i>ciclofeministas</i> entrevistadas.....	67
6.2	A aproximação das jovens ao movimento <i>ciclofeminista</i>	69
6.3	Surgimento e atuação do projeto <i>Pedalzinho das Mina</i>	74
6.4	Concepção de Feminismo para as entrevistadas.....	77
6.5	A relação das ciclofaixas com o <i>ciclofeminismo</i>	79
6.6	A bicicleta como ferramenta de transporte, empreendedorismo e inclusão social.....	83
6.7	<i>Cicloturismo</i> : relatos sobre os projetos “Giramérica” e “Em busca de novos ares”.....	88
6.8	Assédio no trânsito.....	93
6.9	Vivências e sensibilidades na cidade de Fortaleza através da bicicleta.....	96
6.10	Contribuições do projeto <i>Pedalzinho das Mina</i> para o movimento feminista geral.....	99
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	102
	REFERÊNCIAS.....	105
	ANEXO	110



1

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa iniciou-se quando do desejo de praticar ciclismo em 2016 como atividade de lazer e também como forma de beneficiar a saúde, além de tentar usar a bicicleta como transporte. Decidi então pesquisar sobre grupos de ciclistas em que eu pudesse me engajar, já que andar de bicicleta sozinha numa cidade como Fortaleza e, sendo mulher, é um tanto “perigoso”, além do agravante particular de estar há muito tempo sem praticar nenhum tipo de exercício físico. Nessa busca, acabei por encontrar alguns coletivos de mulheres ciclistas e fiquei muito feliz e admirada, afinal eu não sabia que existiam grupos formados somente por mulheres e com este fim. Comecei a participar de um desses grupos, chamado *Pedalzinho das Mina*, através das redes sociais, a fim de saber mais sobre como se dão suas atividades, encontros, campanhas, etc. Foi aí que eu encontrei tudo o que eu queria: um esporte que seria de grande importância para a minha vida e que eu poderia praticá-lo junto com outras mulheres, reforçando todas as lutas feministas as quais eu já era engajada desde o início da minha graduação em Ciências Sociais.

Neste trabalho, através de uma metodologia qualitativa, eu sou pesquisadora (sujeito) e integrante (objeto) desse movimento junto com todas as outras mulheres que dele fazem parte, exercitando um processo de análise sociológica em que o distanciamento do que é comum (estranhamento) e a observação-participante se tornam a base metodológica de toda a pesquisa. Conforme Ruben Oliven,

(...) dentro de nossa própria sociedade existe, constantemente, esta experiência de estranhamento. Vivemos experiências restritas e particulares que tangenciam, podem eventualmente se cruzar e constantemente correm paralelas a outras tão plenas de significado quanto às nossas. A possibilidade de partilharmos patrimônios culturais com os membros de nossa sociedade não nos deve iludir a respeito das inúmeras discontinuidades e diferenças provindas de trajetórias, experiências e vivências específicas. Isto fica particularmente nítido quando fazemos pesquisas em grandes cidades e metrópoles onde a heterogeneidade da divisão social do trabalho, a complexidade institucional e a coexistência de numerosas tradições culturais

expressam-se em visões de mundo diferenciadas e até contraditórias. Sob uma visão mais tradicional poder-se-ia mesmo dizer que é exatamente isto que permite ao antropólogo investigar, realizar investigações na sua própria cidade. Ou seja, há distâncias culturais nítidas internas ao meio urbano em que vivemos, permitindo ao “nativo” fazer pesquisas antropológicas com grupos diferentes do seu, embora possam estar basicamente próximas. Não foi à toa que alguns dos primeiros trabalhos de antropologia urbana foram estudos de minoria étnicas, imigrantes e, mais tarde, de grupos desviantes, em se tratando de trabalhos realizados na sociedade do investigador¹. (VELHO,1980, p.16 *apud* OLIVEN, 2007, p.15)

Essa foi a maneira que eu encontrei para não apenas assistir a luta pelos direitos das mulheres, mas também participar e contribuir, enquanto pesquisadora, no estudo aprofundado desses movimentos a fim de entender suas dinâmicas e relações com a sociedade. A partir daí, fui pesquisar sobre a relação da mulher com a bicicleta desde o surgimento desse transporte e sobre como se dá o uso da bicicleta enquanto ferramenta de emancipação e empoderamento feminino, sobre as sociabilidades e sensibilidades vividas pelas mulheres durante o pedalar nos espaços públicos de Fortaleza, reivindicando, além de todos os direitos já pautados pelo feminismo, o direito de viver a cidade sob a perspectiva de um outro olhar.

Diante desse quadro, me veio o interesse por essa pesquisa, de compreender e vivenciar a fundo como se dá a dinâmica e as ações do grupo *Pedalzinho das Mina*, quem são essas mulheres e também como se iniciou a ligação de cada uma delas ao projeto, assim como refletir sobre as variadas formas de suas vivências, sociabilidades e sensibilidades na sociedade fortalezense através das bicicletas. Compreender como esse movimento social nasce e se desenvolve, entender suas demandas e maneiras de agir, inclusive através da sua dinâmica na internet.

Para isso, primeiro a pesquisa procura entender o processo histórico que retrata a ligação entre o surgimento da bicicleta e o desenvolvimento do feminismo na Europa e no Brasil nos séculos XIX e XX, contribuindo para uma nova configuração social e modernizando os papéis das mulheres na sociedade. Também será explanado o cenário histórico do movimento feminista no Brasil e no mundo para que entendamos as pautas reivindicadas pelas mulheres e que acabaram por adentrar no universo do *ciclofeminismo*² e todas as mudanças sofridas a partir das transformações decorrentes desses movimentos de luta

¹ Gilberto Velho, *op. cit.*, p. 16.

² Derivada da palavra *ciclofeminismo* que, por sua vez significa a prática do feminismo (Luta pela igualdade de direitos entre homens e mulheres) através do ciclismo, ou seja, a prática do empoderamento feminino através da bicicleta.

feminina. Além de perceber se a criação de ciclofaixas³ em Fortaleza contribuiu ou não para a efetivação de projetos como o *Pedalzinho das Mina* e modificou ou não as maneiras de viver a cidade.

Espero contribuir com a sociedade, com as mulheres, através da disseminação do conhecimento da história de luta feminina caminhando lado-a-lado com a prática do ciclismo, assunto pouco debatido até então, a fim de levar o empoderamento feminino para mais mulheres, abrindo mais possibilidades para reivindicar os seus direitos e suprir suas demandas que são tão urgentes e, ao mesmo tempo, tão antigas. E também mostrar de que maneira as mulheres podem aproveitar melhor os espaços públicos da sua cidade e, conseqüentemente, contribuir para uma urbanização inclusiva, com respeito a todos, sem qualquer distinção, no trânsito e na vida.

Ao longo desta pesquisa, são citadas histórias de muitas mulheres que fizeram parte desse processo de investigação e que, atualmente, se destacam não só no movimento feminista em si, mas dentro do *ciclofeminismo*. Portanto, a fim de garantir o sigilo de suas identidades, foram dados nomes fictícios em alusão às mulheres mais significativas na história do feminismo e do *ciclofeminismo* mundial. Os nomes escolhidos e que serão utilizados ao longo do texto são Annie Kopchovsky⁴, Kittie Knox⁵, María Ward⁶, Edna Eileen Gray⁷, Alessandra Miloch⁸, Carol Emboava⁹, Renata Falzoni¹⁰, Judith Butler¹¹, Simone

³ Segundo o site Mobilize, ciclofaixa é um tipo de separação que não é físico. Aqui ela é feita apenas com uma faixa pintada no chão, tendo no máximo “olhos de gato” ou “tartarugas”. Esta é indicada para locais onde o trânsito é calmo e é mais barata que a ciclovía, pois usa a própria estrutura da estrada.

⁴ Segundo o site *Archdaily* acerca das três mulheres que mudaram a história do ciclismo urbano, dar a volta ao mundo em 15 meses e ganhar 5 mil dólares foi a aposta feita por dois homens em Boston e que Annie Kopchovsky decidiu provar que poderia ser realizada por uma mulher. O ano era 1894 e foi assim que começou a viagem que a levou a pedalar por Nova Iorque e Chicago, onde implementou uma campanha de publicidade muito inovadora para a época, que consistia em carregar cartazes da marca de água Londonderry Lithia em suas costas, fato que a fez ficar conhecida como "Londonderry". Após deixar os EUA, a viagem continuou pela Europa e norte da África, passando posteriormente pela Ásia e retornando a Boston. Ao chegar em sua cidade, dedicou-se ao trabalho de jornalista para difundir toda sua viagem.

⁵ Segundo o site *Archdaily* acerca das três mulheres que mudaram a história do ciclismo urbano, Kittie Knox é uma ciclista afro-americana que, em 1893, recebeu seu cartão de membro da Liga de Ciclistas Americanos, grupo que anteriormente, não aceitava a participação de negros. Com este cartão não lhe poderiam negar a participação nas atividades oficiais da sociedade. A mais famosa é a reunião anual da organização de 1895 em que Knox chegou com sua bicicleta e seu cartão.

⁶ Segundo o site *Archdaily* acerca das três mulheres que mudaram a história do ciclismo urbano, María Ward publicou, em 1986, o manifesto “Ciclismo para Mulheres”, que buscava empoderar as mulheres com os conhecimentos teóricos e técnicos necessários para dominar o uso da bicicleta. O livro, radical para sua época, é considerado hoje um documento histórico que aborda os temas mais úteis para as mulheres que estavam começando a usar a bicicleta, como por exemplo, a vestimenta mais adequada, como realizar reparos simples e qual a melhor posição para pedalar.

de Beauvoir¹², Bertha Lutz¹³, Pagu¹⁴, Chiquinha Gonzaga¹⁵, Frida Kahlo¹⁶, Virgínia Woolf¹⁷ e Lélia González¹⁸.

⁷ Segundo a Revista Bicicleta, Edna Mary Eileen Gray nasceu em 25 de Abril de 1920, no distrito londrino de Bermondsey. Após uma greve de transportes públicos durante a segunda guerra mundial, viu a bicicleta como seu novo meio de transporte e já bem envolvida com o ciclismo em 1946, Eileen viajou com mais três ciclistas para Ordrup, região próxima de Copenhague, para uma competição de trilhas. Juntas formaram a primeira equipe de mulheres britânicas a participar de uma competição internacional. A partir daí o ciclismo feminino na Inglaterra começou a sentir mudanças.

⁸ Segundo o site Redbull sobre “Mulheres Ciclistas que Inspiram”, Alessandra Miloch é uma ciclista paulista, moradora de Araçatuba. Diz ela: “Nós temos que mostrar que as mulheres podem pedalar. No outro dia fizemos um pedal de 25 quilômetros com senhoras de mais de 60 anos de idade. Nossa responsabilidade é mostrar a realidade do ciclismo feminino e sobre os melhores produtos para as mulheres pedalarem. Tenho 45 anos de idade e minha relação com a bike não é paixão, tenho amor pelo ciclismo. Paixão é arrebatadora, mas passageira. O amor solidifica-se. Quero passar todo o meu sentimento para minhas filhas e outras mulheres”.

⁹ Segundo o site *Trekkingbrasil*, Carol Emboava realizou várias ciclovagens e atualmente está com o projeto Giramérica, que tem a proposta de dar a volta em países da América de bicicleta: Brasil, Uruguai, Argentina, Chile, Bolívia e Peru (Informação retirada de vídeo com entrevista de Carol Emboava para Trekking Brasil sobre o projeto Giramérica).

¹⁰ Conforme site Wikipédia, Renata Falzoni é fotógrafa, videorrepórter, bikerrepórter e ciclotivista. Foi pioneira na valorização do uso da bicicleta no Brasil, tendo sido uma das fundadoras do Night Biker’s Club do Brasil no ano de 1989.

¹¹ Conforme site Wikipédia, Judith Butler é uma filósofa pós-estruturalista estadunidense, uma das principais teóricas da questão contemporânea do feminismo, teoria *queer*, filosofia política e ética.

¹² Conforme site Wikipédia, foi uma escritora, intelectual, filósofa existencialista, ativista política, feminista e teórica social. Embora não se considerasse uma filósofa, Simone de Beauvoir teve uma influência significativa tanto no existencialismo feminista quanto na teoria feminista. Ela é conhecida por seu tratado *O Segundo Sexo*, em 1949, uma análise detalhada da opressão das mulheres e um tratado fundamental do feminismo contemporâneo, além de seus romances *A Convidada* e *Os Mandarins*.

¹³ Segundo o site Blogueiras Feministas, Bertha Lutz (1894 – 1976), Paulista, feminista atuante pelo direito ao voto para as mulheres. Participou da Comissão Preparatória do Anteprojeto da Constituição de 1934 e dois anos depois assumiu uma cadeira como Deputada Federal. Dentre as principais bandeiras de luta, durante seu mandato, estiveram as mudanças na legislação trabalhistas com relação ao direito feminino ao trabalho, contra o trabalho infantil, direito a licença a maternidade e equiparação de salários e direitos entre homens e mulheres.

¹⁴ Conforme o site Pagu, Patrícia Galvão, conhecida como Pagu, foi escritora, poeta, diretora de teatro, tradutora, desenhista e jornalista brasileira. Em 1931, entra no Partido Comunista Brasileiro. No mesmo ano passa a publicar a seção Mulher do Povo, no jornal Homem do Povo, editado juntamente com Oswald de Andrade.

¹⁵ Segundo o site Blogueiras Feministas, Chiquinha Gonzaga foi compositora, instrumentista e a primeira mulher a reger uma orquestra no Brasil. Maior personalidade feminina da história da música popular brasileira. Feminista, abolicionista, desafiou repetidamente os padrões de sua época.

¹⁶ Conforme o site Ebiografia, Frida Kahlo foi uma intensa revolucionária, considerada uma mulher à frente do seu tempo. Pintora mexicana conhecida por seus autorretratos de inspiração surrealista e também por suas fotografias.

¹⁷ Conforme site Wikipédia, Virgínia Woolf nasceu em 1882, foi uma escritora, ensaísta e editora britânica. Conhecida como uma das mais proeminentes figuras do modernismo.

O presente trabalho está estruturado em cinco capítulos, além desta *Introdução* e *Considerações Finais*. Primeiramente, tem-se o capítulo 2, intitulado **Reflexões acerca da relação entre as mulheres e a bicicleta na transição dos séculos XIX e XX**, o qual apresenta uma discussão sobre como se deu a nova configuração social com a presença das mulheres, dando enfoque aos papéis de liderança em movimentos feministas que reivindicavam direitos civis para mulheres, além de compreender de que maneira surgem as atividades públicas de lazer dando destaque ao ciclismo a partir da invenção da bicicleta e do quanto esse invento contribuiu com o movimento de emancipação e empoderamento das mulheres numa época em que elas possuíam poucos ou quase nenhum direito social ou liberdade. Tudo isso será abordado dentro da perspectiva dos Estados Unidos e Europa e, em seguida, analisará como esses acontecimentos chegaram e tomaram forma no Brasil.

Além disso, serão discutidas questões mais específicas do feminismo, a fim de que entendamos como se deu esse movimento, suas raízes históricas assim como seu desenvolvimento e atuação até os dias atuais, sendo um movimento que está dentro de outros projetos como é o caso do projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Mina*. No capítulo 3, **O Movimento Feminista no Brasil e no Mundo**, apresento a descrição de toda a história do Feminismo, desde o direito ao voto à luta das mulheres por igualdade até os dias atuais, mostrando todas as transformações que foram ocorrendo no Brasil e no mundo dividindo-as em três grandes momentos, assim como a história das mulheres que foram expoentes na luta pela conquista de direitos femininos. A ideia é trazer essas histórias para o conhecimento de outras pessoas, já que a maioria dessas mulheres até hoje não são reconhecidas nos livros de história, pouco ou quase nunca se fala delas e de sua grande importância para o movimento feminista no geral.

No capítulo 4 intitulado **O Movimento Feminista em Fortaleza**, apresento uma discussão teórica sobre como se deu o processo de formação e atuação do Movimento Feminista na cidade de Fortaleza, que influências carrega do Movimento Feminista no Brasil e no Mundo, assim como quais os principais grupos feministas atuantes em Fortaleza e uma breve história de suas pautas.

No capítulo seguinte, **O ciclismo, as mulheres e a mobilidade urbana em Fortaleza**, apresento uma descrição sobre o processo de construção das ciclofaixas e do sistema biciletar, além de apresentar dados acerca da adesão da população ao ciclismo,

¹⁸ Conforme o site *Blogueiras Negras*, Lélia González, feminista, negra, antropóloga, política, professora, militante, teceu críticas ao movimento de mulheres brancas. Dedicou-se aos estudos das relações raciais e foi responsável pela introdução do debate sobre o racismo nas universidades brasileiras.

especialmente, as mulheres fortalezenses, a fim de traçar no capítulo seguinte um comparativo entre esses dados colhidos na internet e as falas das entrevistadas para verificar se realmente essas ações contribuíram para modificar as formas de viver a cidade e de que maneira se deu o processo de formação e atuação do *Ciclofeminismo* em Fortaleza.

O último capítulo intitulado **Formação, Atuação e Sensibilidades: estudo sobre o Projeto Ciclofeminista “Pedalzinho das Mina”**, compreende de que maneira se deu o surgimento do projeto, as influências e motivações que culminaram com a criação do grupo via web e posteriormente como projeto atuante dentro da cidade de Fortaleza, nos vários eventos a que participa e nas ações que promovem junto à comunidade fortalezense. Também procura entender como é a dinâmica interna do grupo e de que forma as mulheres mais atuantes do projeto a enxerga, como cada uma constrói sua luta e colabora para o fortalecimento do Movimento Feminista no geral. Procura entender a relação da bicicleta como meio transporte, ideia muito forte difundida no grupo. E ainda buscamos refletir acerca dos sentimentos que cada mulher do grupo carrega ao vivenciar a cidade através de suas bicicletas, como essa maneira de pertencer à cidade influencia às suas mais profundas sensibilidades.

Finalmente, nas considerações finais, reafirmo a importância do Movimento Feminista, em especial do *Ciclofeminismo*, no combate ao machismo e ao patriarcalismo instalado nas sociedades capitalistas, bem como seu papel enquanto grupo que luta pelo empoderamento feminino no trânsito, nas ruas da cidade e na vida particular de cada mulher. Aprender como um movimento social, no caso o *Ciclofeminismo*, surge, se desenvolve e se transforma, entendendo suas pautas e formas de atuação e manifestação na sociedade, nos ajuda a compreender como as mulheres no geral refletem acerca das transformações das lutas femininas e dos seus papéis no mundo. Por isso, na última parte dessa pesquisa procura-se mostrar o que o Projeto *Pedalzinho das Mina* suscitou e o que podemos entender sobre sua atuação e luta pelo direito das mulheres à cidade.

As principais fontes de dados sobre a relação entre as mulheres e a bicicleta juntamente com a prática do ciclismo nos Estados Unidos e Europa, no Brasil e em Fortaleza foram: consultas aos *sites* e *blogs* feministas, além de notícias de jornais e das redes sociais, armazenamento de vídeos, áudios e observações *in loco* de atividades do projeto, registradas em diário de campo. Utilizou-se livros e artigos sobre mobilidade urbana, meios de transporte, dinâmica das cidades, já que não foi encontrada nenhuma obra que relacionasse mulheres e bicicleta diretamente (ou falava-se das mulheres ou do ciclismo ou do espaço urbano), então a

partir desses temas separadamente foi possível formar uma unicidade entre eles a fim de entender essa relação de uma maneira mais singular.

As informações assim obtidas foram complementadas com entrevistas realizadas com as participantes do projeto, que ocorreram no primeiro semestre de 2017. As participantes entrevistadas do Projeto *Pedalzinho das Mina* são as que aderiram ou são ativistas no grupo mais fortemente e as que mais se destacam nas reuniões ou nos *posts* das redes sociais do grupo. Ouvi as falas de outras integrantes do grupo e de mulheres que não são do projeto, mas que são *ciclofeministas*, no seminário “*Ciclofeminismo em pauta: os desafios da mulher no trânsito*”, promovido pelo *Pedalzinho das Mina* em comemoração ao seu aniversário de um ano. Também foi feita a análise de conteúdo das palestras montadas e levadas aos eventos e ações realizadas pelo projeto.

REFLEXÕES ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE AS MULHERES E A BICICLETA NA TRANSIÇÃO DOS SÉCULOS XIX E XX

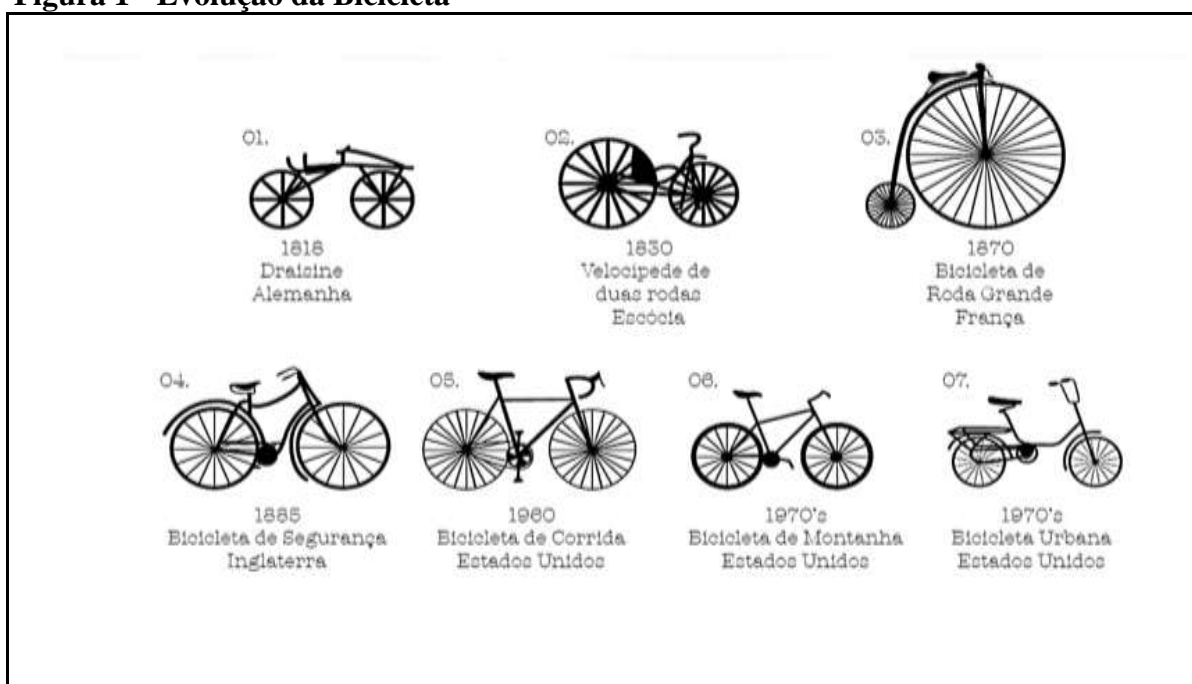
Segundo MELO & SCHETINO (2009), na Revista Estudos Feministas, o período de transição entre os séculos XIX e XX é marcado por intensas transformações sociais e tecnológicas. É nesse momento em que ocorrem as Revoluções Industrial, Norte-Americana e Francesa, e esse cenário é fortemente influenciado pelo surgimento de novas invenções propiciadas pelo avanço científico e tecnológico. Todas essas novidades vão modificar toda a dinâmica social dos lugares, as formas de viver das pessoas e os seus hábitos ou atividades de lazer, trazendo as primeiras impressões sobre o que viria a ser chamado de modernidade. Equipamentos como a máquina a vapor que vem alterar o modo como se processa o trabalho, assim como a criação da luz elétrica, da fotografia, dentre outros inventos que contribuíram para o advento de novas maneiras de socialização e formas de sensibilidades até então não existentes, ressaltando o ideal de uma vida mais veloz e dinâmica em todos os sentidos.

2.1 O Surgimento da bicicleta

A busca e o valor que se dá aos espaços públicos se evidencia no período compreendido entre os séculos XIX e XX, dando destaque às atividades de lazer que ampliaram seu “leque” de possibilidades com o cinema, o fonógrafo, as exibições de dança e música, a reconfiguração de horários dos cafés e teatros, agora abertos também à noite (fato possibilitado pela luz elétrica), os esportes agora sendo mensurados pelo uso do cronômetro e tantas outras coisas que tiveram condições para acontecer graças à tecnologia e seus avanços. O alvo de todas as transformações não era somente o desenvolvimento e aceleração das formas de trabalho, mas também da modernização e ampliação da diversão agora apreendida pela indústria cultural que surgia aliando os espetáculos à ideia de consumo.

Os autores afirmam que em meio a tanta modernização, surge um dos inventos mais criativos e singulares até então criados: a bicicleta. Apesar de ser um desdobramento de uma outra criação, o velocípede, a bicicleta traz junto a si características mais modernas que nascem junto com essa nova era tecnológica, potencializando a socialização dos indivíduos, tanto como meio de transporte quanto como forma de lazer e diversão, onde as pessoas podiam passear ou participar de competições, conforme podemos verificar na figura 1 sobre evolução da bicicleta ao longo dos anos no mundo todo.

Figura 1 - Evolução da Bicicleta



Fonte: Mayra Marcelino de Andrade Gomes (2015) / Ilustração: Taynara Marcelino (2014)

E, como toda nova invenção, vai dividir a sociedade em classes: a dos que podem comprá-la e a dos que apenas podem alugar ou ter emprestada, já que custava muito caro na época. Essa nova dinâmica social abriu possibilidades para uma quebra de antigos padrões, como por exemplo, a mistura de classes sociais diferentes em um mesmo espaço e a uma maior participação de mulheres nos espaços públicos que, antes, só era frequentado pelos homens. Os autores acrescentam que as ideias de liberdade e igualdade, que vinham se espalhando através dos movimentos sociais ascendentes a partir das revoluções do século XVIII e frutos do próprio sistema capitalista, encontraram apoio nessa nova configuração da sociedade.

2.2 A ligação entre os ideais de liberdade das mulheres e o surgimento da bicicleta

O que marca também profundamente este período é quando da presença de mulheres no cenário social ser visto tanto de forma positiva quanto negativa. Ao mesmo tempo em que todos celebravam os “novos tempos” e o uso da figura feminina enquanto objeto de beleza em meio aos inventos, existia um temor com relação ao pudor da mulher e à descentralização da figura masculina, até então sempre o foco da sociedade e de tudo que dela advém. Foi a partir disso que foram impostos limites à participação feminina nos espaços públicos. Portanto, é possível observar a relação que surge entre esse novo invento da modernidade, a bicicleta, que traz consigo a prática do ciclismo que, por sua vez, será a base, o instrumento usado pelas reivindicações feministas do fim do século. E, apesar das transformações ocorridas nos Estados Unidos e na Europa acontecerem em épocas, contextos e de maneiras diferentes das ocorridas no Brasil, é inegável as suas influências em nosso país, primeiramente, no Rio de Janeiro, cidade aspirante à metrópole do Brasil. Entretanto, é importante salientar que essas práticas estrangeiras foram “adaptadas” às particularidades do Brasil.

Eles afirmam ainda que todo esse processo de mudanças influenciou fortemente também as lutas femininas. No Brasil, o movimento feminino ainda não era tão crescente como na Europa e Estados Unidos, mas já ouvia-se falar em termos como “feminismo” e “feministas”, provavelmente influências desses países, que trouxeram junto com eles também a inspiração para a busca de direitos sociais pelas brasileiras e tudo a que isso implica, como por exemplo, a luta pelo fim de papéis socialmente impostos às mulheres que sucumbiam a sua liberdade.

Conforme relatam os autores, os velocípedes, atração das elites, datados do século XIII, foram inventados por Pierre e Ernest Michaudem em Paris no ano de 1863. Eles não tinham a finalidade de serem usados em competições ou como meios de transporte, mas apenas como uma forma de lazer. Com o passar dos anos, no século XIX, surgiram as bicicletas, uma modernização dos antigos velocípedes (ver figura 1). Nesse período, o ciclismo já era bastante praticado na França e em outros países, sendo um dos esportes mais populares da época e as competições em velódromos e estradas logo alcançaram as classes mais pobres da população. E, apoiando-se nesse contexto de modernização, as mulheres também aproveitaram a oportunidade para se envolver com os novos acontecimentos.

Eles acrescentam que na tentativa de ganharem visibilidade e se manterem ativas, muitas mulheres tornaram-se atletas competindo em velódromos ou estradas em diversos

países como Alemanha, França, Itália e Inglaterra. Essa era a maneira que elas encontraram de mostrar o seu valor e de reivindicar seu direito a participar das provas ciclistas, entretanto tais atitudes foram coibidas e as competições femininas proibidas. Contudo, as mulheres, em sua maioria, faziam uso da bicicleta com o objetivo de lazer e formavam o público que assistia às competições. Mas esse fato não deixou de ser também um importante instrumento de mudança social feminino, pois essa prática influenciou preponderantemente seus costumes e hábitos, suas condutas e até sua maneira de vestir-se.

2.3 A influência do surgimento da bicicleta nas vestimentas femininas

Figura 2 – Mulher pedalando em meados do séc. XX



Fonte: Site Vá de Bike

MELO & SCHETINO (2009) dizem que a prática do ciclismo contribuiu para o fim dos terríveis espartilhos, que atrapalhavam muito durante as pedaladas e as mulheres aderiram a roupas mais curtas e justas, a fim de possibilitar uma maneira mais cômoda para andar de bicicleta. Uma dessas roupas, foram as calças *bloomers*, que ganharam o sobrenome de sua criadora, Amelia Bloommer, feminista norte-americana responsável pela invenção

dessas calças estilo odalisca. As mulheres também aderiram ao uso de outras roupas esportivas que tinham o objetivo de facilitarem suas vidas ao sentar, caminhar e pedalar e, por consequência, darem uma maior liberdade de locomoção. Existia uma seção chamada *Às Cyclistas*, na revista *A Bicicleta*, de São Paulo, onde eram descritos os melhores modelos de roupas femininas para andar de bicicleta. Essa nova postura das mulheres diante da utilização da bicicleta ganhou muita repercussão na época e gerou muitas críticas, principalmente, no quesito vestimenta em que muitos diziam que elas pareciam homens e chegaram até a proibir o uso de roupas masculinas pelas mulheres, só sendo permitido durante as pedaladas.

Figura 3 – Calças *Blommers* utilizadas na época pelas mulheres para pedalar



Fonte: Site Vá de Bike

2.4 A relação entre o pedalar e a saúde das mulheres

Os médicos também eram contrários à prática das mulheres de pedalar, pois afirmavam que isso poderia causar danos físicos e morais, ou seja, se referiam tanto às estruturas anatômicas femininas quanto a excitação da mulher ao sentar-se no selim da bicicleta. Entretanto dois médicos aprovavam a utilização de bicicletas pelas mulheres: Lucas-Champonniere, crítico ferrenho do uso dos espartilhos e Ludovic O'Followell, que escreveu em 1900 um livro chamado “Bicicleta e órgãos genitais” em que vai defender a prática do ciclismo como de grande importância para a saúde da mulher, desmistificando o fato difundido na época sobre o prejuízo que traria para a maternidade. Ele ainda discute acerca da moralidade que envolve a questão do pudor e o fato de alguns pesquisadores terem percebido que as mulheres se excitavam ao movimentar-se sentadas no selim das bicicletas. Aqui ele explica que isso pode ocorrer com qualquer objeto, não sendo ‘culpa’ da bicicleta, mas da ciclista que se permitiu sentir-se dessa maneira.

2.5 A importância da prática do ciclismo para as mulheres

Relatam que a relação entre as mulheres e a bicicleta foi bastante discutido e apesar das contrariedades e apoios encontrados, os dois lados acabaram por contribuir com a legitimação da participação feminina nos espaços públicos. Afirmam que para Émile Zola, em *Les trois villes*, as mulheres usaram a bicicleta como instrumento de emancipação, libertando seus membros da prisão. Ou seja, para Émile Zola, o ciclismo abre possibilidade para uma maior sociabilidade entre as pessoas, contribuindo assim para uma maior igualdade entre os sexos, já que agora as mulheres e as crianças podem sair andando de bicicleta seguindo os maridos, porém nos seus próprios espaços, sentindo-se livres, sem incomodar a ninguém. Ressaltam que a presidenta da Liga Francesa de Direitos da Mulher, Maria Pognon, também reconhecia a importância do ciclismo para as mulheres, fato comprovado em sua fala no V Congresso Feminista Internacional, realizado na Paris de 1896, onde ela celebra a bicicleta como “igualitária e niveladora”, afirmando que a mesma ajudava a “libertar o sexo feminino”.

Os autores explicam que na França, o ciclismo ganhou notoriedade nos ideais femininos, mas nos Estados Unidos essa relação das mulheres com o ciclismo foi ainda mais forte. As bicicletas chegaram no país no ano de 1866 e em 1890 já viraram “febre”, sendo vendidas em 1897 mais de dois bilhões de exemplares. Além de utilizarem a bicicleta como meio de locomoção nos espaços públicos, as mulheres norte-americanas expandiram o uso do

artefato para outros setores da vida, como para diversão e como meio de protesto contra os diversos padrões impostos a elas na época. Logo, a partir daí, começou-se a relacionar o novo invento às características que moldam “a nova mulher”, uma mulher moderna contrária ao tradicionalismo e fortemente envolvida com movimentos sociais, como é o caso das Sufragistas, que reivindicavam dentre outras coisas o direito das mulheres ao voto. Igualmente ao que ocorreu na França, a líder feminina norte-americana Elizabeth Cady Staton, afirmou que a prática do ciclismo foi essencial para a mudança das vestimentas das mulheres abrindo possibilidades para elas terem a liberdade de usarem as roupas que quisessem.

Eles ainda ressaltam a importância da experiência de andar de bicicleta pela primeira vez vivenciada por uma mulher de 53 anos: Frances Willard. Isto lhe rendeu um livro chamado “*Como aprendi a andar de bicicleta*”, onde ela conta como foi essa experiência e destaca fortemente a bicicleta como ferramenta de emancipação feminina. Ela também convida as mulheres a superarem os obstáculos e começarem a praticar ciclismo, que para a autora do livro, está diretamente ligado à liberdade. Outro acontecimento que teve grande reconhecimento foi quando Annie Kopchovsky em 1894, largou filhos e marido para dar a volta ao mundo em cima de uma bicicleta, provando que as mulheres podiam realizar feitos iguais aos dos homens. Este desafio foi lançado por dois clubes de Boston que prometiam o prêmio de 10.000 dólares a quem conseguisse cumprir essa missão. Annie retornou após quinze meses de pedaladas, sendo celebrada pelo *New York Times*.

Todos esses fatores acabaram por sucumbir reprovações por parte das elites em aceitar que mulheres praticassem o ciclismo, além da disseminação de um ideal de respeitabilidade ciclista que colaborou para desmistificar a ideia de que a prática para as mulheres seria moralmente prejudicial. Entretanto, para além do contexto favorável a tais transformações e quebra de paradigmas tradicionais, evidenciamos o papel importantíssimo que as mulheres desenvolveram através de suas lutas incansáveis, reivindicações e movimentos sociais diversos, além das resistências a todas as condições que lhe eram impostas em meio a tantos outros obstáculos existentes em uma sociedade altamente conservadora. Sem essa coragem e força, as mulheres não teriam conseguido alcançar objetivos tão incríveis. É importante salientar que o ciclismo ganhou o mundo depois disso tudo, espalhando-se por diversos países como Canadá, Londres, Inglaterra, Nova Zelândia, Austrália e que as mulheres igualmente mostraram seus potenciais através das bicicletas.

2.6 O ciclismo no Brasil

Quando finalmente os autores passam a analisar o contexto que envolve as bicicletas e as mulheres no Brasil, mais especificamente no Rio de Janeiro, percebem um ambiente em que o público feminino vinha aos poucos mostrar suas reivindicações através da luta pela igualdade de direitos e a derrubada das imposições socialmente construídas acerca do papel da mulher. Os principais veículos informativos da época que sustentavam os ideais feministas eram os jornais e as revistas, os quais podemos destacar *O Quinze de Novembro do Sexo Feminino* (de 1889), *A Família* (de 1897) e *A Mensageira* (de 1897), que reivindicavam principalmente o acesso da mulher ao ensino superior, o sufrágio universal feminino e a liberdade sexual da mulher. Isso possibilitou muitos avanços como o direito da mulher ao trabalho formal, apesar das condições ainda não serem as melhores, era onde elas ganhavam seu salário e extinguiu a dependência econômica que tinha dos homens, fato este que afetava profundamente a moralidade feminina.

Eles explicam que a transformação da dinâmica social também vivenciada no Rio de Janeiro, através de uma crescente urbanização e desenvolvimento dos meios de transporte criavam condições favoráveis à ida em maior escala das mulheres às ruas e aos diversos espaços públicos, principalmente, no que diz respeito ao lazer. Entretanto essas conquistas encontraram muita resistência, fato que pedia das mulheres certa desenvoltura para lidar com os contratemplos em meio a todo um contexto histórico que lhe impunha papéis muito rígidos. Nas competições esportivas era crescente a participação de mulheres e isso desencadeou mudanças no padrão de feminilidade que agora enaltecem o corpo mais saudável e esbelto. Outros esportes, como o remo, a esgrima, o hipismo e o tiro ao alvo, que iam surgindo também abriram margem para as mulheres.

Afirmam que não foi diferente com relação ao ciclismo que se iniciou logo após a compra de bicicletas vindas de Paris em 1890, ganhando destaques as *Bicyclettes Clement* e *Bicyclettes Lambert*, que possuíam altos preços que eram pagos apenas por quem tinha mais condições financeiras, no caso, a elite. As primeiras competições de ciclismo no Brasil ocorreram no Velódromo Nacional, conhecido como Velo Club, localizado na Rua do Lavradio, no Rio de Janeiro. Logo a prática se espalhou também por outros clubes e velódromos da cidade. O ciclismo ganhou tanta repercussão que até foi lançada uma revista que discutia somente assuntos relacionados à prática, chamada *O Ciclismo* (no caso do Rio de Janeiro) e *A Bicicleta—semanário ciclístico ilustrado* (no caso de São Paulo).

2.7 O ciclismo feminino no Brasil

Esclarecem que a participação das mulheres como atletas ainda era reduzida, diferentemente do que acontecia com as crianças, que em celebrações especiais competiam entre si como forma de diversão, já que não eram vistas ainda separadas por sexos, sendo uma categoria à parte. Mais à frente e com ideias inovadoras, em 1897, o Frontão Velocipédico Fluminense (também chamado de *Velo-Sport*), realizou provas de competição feminina. Isto gerou polêmica e dividiu opiniões, alguns parabenizavam a iniciativa, destacando a beleza da mulher e outros criticavam reforçando que o ciclismo seria uma prática essencialmente masculina.

Entretanto, apesar de todo o envolvimento das mulheres no ciclismo, o público masculino sempre foi mais preponderante, mesmo diante de fortes influências externas de outros países em que o esporte já era familiarizado com a presença feminina. Era mais comum retratar as mulheres enquanto espectadoras das competições, “peças” que embelezavam os eventos, mas fora dos espetáculos, comumente encontravam-se mulheres passeando nas ruas em suas bicicletas.

Tudo o que foi apresentado nos traz a ideia de que o ciclismo feminino era aceito enquanto passeio, onde as mulheres expressavam toda a sua beleza e delicadeza, sendo sempre rechaçada a sua prática competitiva, privilégio dos homens. As mulheres sempre eram apresentadas como ciclistas românticas, contemplativas dos espaços, enquanto os homens eram os práticos, os velozes, que nunca se distraíam.

2.8 Comparações entre o ciclismo no Brasil e em outros países do mundo

Conforme observam os autores, o surgimento da bicicleta e a prática do ciclismo na Europa e nos Estados Unidos foi algo que transformou as diversas formas de sociabilidade, contribuiu com avanços no que diz respeito à presença de mulheres nos espaços públicos e também mudanças em seu comportamento, formas de vestir e também de agir, já que foi uma importante ferramenta de luta das mulheres na reivindicação de seus direitos.

Houve muitas críticas às mulheres enquanto praticantes do ciclismo, devido ao ideal que circunda as sociedades conservadoras, mas enquanto países onde o capitalismo estava em ascensão e buscava supremacia, também foi usado esse fator de relação entre mulheres e bicicleta de maneira espetacularizada visando o consumo e o conseqüente lucro que isso daria.

Já quando eles voltam as análises para o Brasil, no Rio de Janeiro, percebem que essas mudanças não foram tão intensas no que tange às mulheres, isso devido o país ainda estar em processo de construção das lutas femininas, num estágio ainda inicial, mas ressaltam a importância em salientar que essas reivindicações feministas já aconteciam e conquistaram alguns avanços mesmo que em menor escala do que nos outros países mais desenvolvidos. Afirmam que o Brasil não foi simplesmente um mero reprodutor das transformações ocorridas nos outros países, ele absorveu e modificou muitas coisas, sempre as mesclando conforme a realidade social aqui vivenciada.

Outro fator que destacamos é que a prática do ciclismo não foi tão abrangente e desenvolvida como foi no exterior, sendo muitas vezes camuflada por outras atividades esportivas e, isso se devia em parte à própria impossibilidade de aquisição das bicicletas, artefato muito caro na época. Aqui, o envolvimento das mulheres com o ciclismo era mais efetivo nos âmbitos de lazer, quase não existindo competidoras.

Existia uma grande preocupação e até temor quanto à prática ciclista feminina ser geradora de transformações nas suas vestimentas e nas suas posturas as quais eram sempre reduzidas ao caráter de delicadeza e embelezamento. Contudo, não podemos negar a importância que teve esse movimento para que anos mais tarde as mulheres conseguissem conquistar seu espaço, através de suas lutas, inclusive como competidoras em diversas modalidades esportivas.

3

O MOVIMENTO FEMINISTA NO BRASIL E NO MUNDO

A escritora nigeriana Chimamanda Ngozi Adichie¹⁹ realizou em 2012 uma palestra feminista no *TEDxEuston* intitulada, “Todos nós deveríamos ser feministas”, onde afirma que o Feminismo se define como “a luta por igualdade social, política e econômica entre os sexos e ainda, que o feminismo deve ser um partido cheio de diferentes feminismos”. Seu discurso foi incorporado em 2013 na música “Flawless” da cantora americana *Beyoncé*, e ganhou com isso mais notoriedade. Em encontros, ações e eventos, as mulheres se mobilizam pelas causas femininas e lutam pelo Empoderamento Feminino que, nada mais é do que o ato de conceder o poder de participação social às mulheres, garantindo que possam estar cientes sobre a luta pelos seus direitos, como a total igualdade entre os gêneros, por exemplo.

3.1 Relatos históricos acerca do surgimento da condição de subordinação da mulher ao homem.

O surgimento da condição de subordinação da mulher à figura masculina enquanto categoria social se remete aos tempos das cavernas. Houve uma grosseira reprodução dos valores patriarcais nos livros que contam sobre a pré-história, limitando o papel da mulher às atividades domésticas e familiares, já que a maioria dos fósseis encontrados eram de homens. Acreditou-se nisso durante muito tempo até a descoberta de Lucy e Luzia, dois fósseis femininos que acabaram por quebrar esse ideal de hegemonia masculina. As pesquisas recentes evidenciam que antes da descoberta da agricultura, existiam vestígios do papel ativo das mulheres no processamento da caça, no auxílio do corte das carnes e no deslocamento dos animais que eram mortos com fins alimentares. Elas eram as

¹⁹ Conforme site Wikipédia, Chimamanda Ngozi Adichie é uma escritora nigeriana. Ela é reconhecida como uma das mais importantes jovens autoras anglófonas que está tendo sucesso em atrair uma nova geração de leitores de literatura africana feminista.

grandes responsáveis por “colocar comida dentro de casa”. Além disso, também foram encontrados vestígios de pinturas, artesanato e fabricação de armas com comprovada autoria feminina.

Tais atividades que antes eram desenvolvidas igualmente por homens e mulheres (já que tudo era produzido por todos e para todos), foram se modificando após o advento da propriedade privada que, foi quando o homem conheceu a agricultura e a delimitação de território, sendo assim, teve a necessidade de ter herdeiros que pudessem continuar seu legado e cuidar da terra. Foi então que o papel da mulher se reduziu a cuidar do lar, dos afazeres domésticos e a ter filhos, enquanto o marido iria caçar. Instituiu-se, portanto, a propriedade privada e junto com ela o patriarcalismo e a ideia de que a mulher sempre teve um papel de subordinação ao homem.

3.2 A história das três ondas do movimento feminista no Brasil e no mundo

Depois de tanto tempo sendo delimitada ao papel de esposa, mãe, doméstica, a mulher aos poucos foi enxergando que sua função na sociedade iria muito além disso e, conforme site da UNIVESP acerca da história do movimento feminista, um dos primeiros momentos em que as mulheres lutam por seus direitos e que também marca o surgimento do Feminismo, foi quando da reivindicação do direito ao voto nas últimas décadas do século XIX. As conhecidas “Sufragistas” foram as primeiras feministas a organizarem diversas manifestações nas ruas de Londres. O termo foi dado pelo jornal *The Daily Mail* em 1906 como tentativa de ridicularizar o movimento, mas as feministas acabaram tomando para si o nome *Suffragettes*, já que *get* quer dizer “obter” em inglês, enfatizando que elas lutariam até o fim pelo que queriam. Em 1913, em um desses protestos organizados por elas, Emily Davison atirou-se na frente do cavalo do rei Jorge V durante uma corrida de cavalos, fato que desencadeou sua morte e sua consolidação como um dos símbolos do movimento. Cinco anos após esse fato, em 1918, o direito das mulheres ao voto foi conquistado no Reino Unido.

Simone de Beauvoir lança, em 1949, o livro “O Segundo Sexo”, obra que marcou o Movimento Feminista, com a célebre frase “Não se nasce mulher, torna-se mulher” e foi traduzida em mais de trinta línguas, lançando o conceito de “liberação feminina”, que seria a luta pela igualdade legal e social para as mulheres.

No Brasil, a primeira onda do feminismo também lutava pelo direito ao voto. Uma das lideranças das sufragistas brasileiras era Bertha Lutz, bióloga e fundadora da Federação Brasileira pelo Progresso Feminino em 1919. Por meio de um abaixo-assinado,

através dessa organização, que o projeto de concessão do direito ao voto criado por Juvenal Larmartine foi encaminhado ao senado e virou lei em 1932 com o Novo Código Eleitoral Brasileiro.

Dos anos 60 até meados dos anos 80, houve uma expansão do Movimento Feminista, que após a conquista do direito ao voto passa agora a reivindicar direitos culturais e sociais. A luta se pautava no direito à liberdade, autonomia e direito sobre a própria vida e seus corpos. Nessa época, outros movimentos estavam em ascensão como o movimento pelos direitos civis, o movimento ambientalista, contra a Guerra do Vietnã, o “Black-Power”, os *Hippies* e o “maio de 68”, na Europa, este fato contribuiu mais ainda para o reforço do Movimento Feminista. Surge nesse período a pílula anticoncepcional e as pautas feministas encontram embasamento teórico em obras neomarxistas e na Psicanálise, tecendo fortes críticas à condição de submissão da mulher (associada ao patriarcalismo e ao capitalismo), a normatização da heterossexualidade e a redução do papel social da mulher à função de mãe e esposa.

O livro que se tornou referência nesse período foi “A Mística Feminina” da ativista norte-americana Betty Friedan, lançado em 1963. Ela desmistifica a dona de casa dos subúrbios americanos um dos símbolos do “american way of life” (estilo americano de vida). Segundo ela, desde a infância as mulheres foram educadas para serem dóceis e cuidadosas, desestimulando seu interesse pela busca da independência e isso culminava com a frustração, na vida adulta, com a limitação do seu papel que era único e exclusivamente de mãe e esposa.

Ainda segundo o site UNIVESP, quando voltamos para o Brasil, nesse mesmo momento em que o grito de liberdade era dado no mundo, aqui essa efervescência durou pouco, pois em 1964 veio o golpe militar e a criação dos atos institucionais que restringiam diversos direitos da sociedade brasileira, fato que reprimiu o Movimento Feminista no país. A luta feminista só retornou no ano de 1975, período em que ocorreu a I Conferência Internacional da Mulher, no México, organizado pela ONU (Organização das Nações Unidas) e alguns debates sobre “O papel e o comportamento da mulher na realidade brasileira”. Neste mesmo ano foi criado o Movimento Feminino pela Anistia, tendo como líder a advogada e assistente social Terezinha Zerbini. Com a redemocratização, o Movimento Feminista se expande no Brasil e no mundo, acolhendo não só as mulheres brancas da elite como também todas as outras classes sociais e abre o debate para outros temas, além da política, como por exemplo, violência, sexualidade, direito ao trabalho, igualdade no casamento, direito à saúde da mãe e do bebê, racismo, etc.

O terceiro momento do Feminismo vem como uma continuação das lutas anteriores e uma tentativa de resposta às reivindicações que não deram certo nos períodos que se passaram. Começam a ser evidenciadas questões como aborto, violência, liberdade sexual, corpo e adoção, além de a desconstrução do uso de salto alto, decotes e batom, abrindo possibilidades dentro de tantas outras formas de se “ser mulher” e, inclusive, afirmando que é possível ser feminina e forte ao mesmo tempo. A beleza da mulher é usada como imposição contra a objetificação e o patriarcalismo sexista. A discussão vai além dos meros rótulos e estereótipos masculino/ feminino ou homem/ mulher, que são vistos como uma construção social artificial criada para reproduzir e perpetuar o poder da figura masculina.

No Brasil, na última década do século XX, o Movimento Feminista se preocupa com a profissionalização e a aprovação de medidas protetoras a fim de garantir a ampliação da participação política e social da mulher. A luta contra a violência, principalmente a doméstica, tem sido uma das principais pautas do feminismo atual. Já se teve algumas conquistas como a criação das delegacias especiais da mulher e a Lei Maria da Penha²⁰ (Lei n. 11.340, de 7 de agosto de 2006), que pune a violência contra a mulher. Outra pauta ainda em evidência é a descriminalização do aborto, pois, calcula-se que no Brasil, práticas clandestinas de aborto tiram a vida de mais de dez mil mulheres por ano. Para o Movimento Feminista, a criminalização do aborto é um meio de controle sobre o corpo da mulher, baseado numa ideologia patriarcal, reproduzindo sobre a sexualidade da mulher as marcas da exclusão e da dominação.

²⁰ Conforme site Wikipédia, Maria da Penha Maia Fernandes é uma farmacêutica brasileira que lutou para que seu agressor viesse a ser condenado. Com 71 anos e três filhas, hoje ela é líder de movimentos de defesa dos direitos das mulheres, vítima emblemática da violência doméstica. Sua luta deu origem a Lei Maria da Penha que, segundo o site do Planalto, cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, nos termos do § 8º do art. 226 da Constituição Federal, da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres e da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências.

4

O MOVIMENTO FEMINISTA EM FORTALEZA

Segundo SOUSA (2014), o movimento feminista cearense ganhou maior notoriedade a partir dos anos de 1980 com a criação da União das Mulheres Cearenses (UCM) em 1979. Este grupo mobiliza homens e mulheres na luta contra a violência imposta às mulheres e a impunidade que rodeia esse ato, a fim de construir uma sociedade mais igual e justa para todos. As líderes que comandam esse grupo são feministas que fundaram o Movimento Feminino pela Anistia nos anos de 1970 no Ceará, são elas: Maria Luiza Fontenele e Rosa da Fonseca. Outros grupos que atuavam nessas lutas também surgiram na época, mais precisamente, em 1980, como o Centro Popular da Mulher (CPM) e a União de Mulheres Brasileiras (UMB) Seção Ceará. Eles tinham uma forte ligação com o Partido Comunista do Brasil (PC do B) e até hoje permanecem ativos no estado.

Seguindo a ordem cronológica, conforme a autora, em 1990, foi construída, em Beijing, a IV Conferência Mundial sobre a Mulher e o Fórum de Mulheres Cearenses (FMC). Outra organização também criada nessa época por feministas ativistas e com o intuito de lutar pelas mulheres das localidades mais periféricas e rurais foi a Organização Não Governamental (ONG) Casa Lilás.

Quando a autora se reporta aos anos 2000, relata que surgiram outras entidades como o Elo Feminista, que por sua vez, tinha por objetivo o desenvolvimento de projetos pautados na auto-organização política, social e econômica das mulheres. Para isso, se utilizavam de uma educação popular. Também despontou nessa época, especificamente, em 2003, o Instituto Negra do Ceará (INEGRA), formado por negras ativistas do movimento feminista, lutando contra as desigualdades étnico-raciais e de gênero.

Explica que todos esses movimentos influenciaram bastante para a criação de alguns grupos de estudo e pesquisa nas universidades, que contribuíram muito para a fortificação das lutas feministas, como é o caso do Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre

Gênero, Idade e Família (NEGIF), da Universidade Federal do Ceará (UFC) e o Observatório da Violência Contra a Mulher (OBSERVEM), da Universidade Estadual do Ceará (UECE).

Ela relata que a Marcha Mundial das Mulheres, que surgiu no Canadá em 1995, quando cerca de 850 mulheres marcharam 200 quilômetros contra a pobreza no interior do Quebec, sendo recepcionadas em Montreal por um público de 15 mil pessoas, se consolidou, no Brasil, nos anos 2000, lutando contra o capitalismo, a violência e a miséria, além de reivindicar o aumento do salário mínimo, mais direitos para as mulheres imigrantes e apoio à economia solidária.

Segundo SOUSA (2014), com o objetivo de enfrentar o sistema capitalista e patriarcal, o racismo e as políticas neoliberais, surge a Articulação de Mulheres Brasileiras (AMB), em meio ao processo de construção da IV Conferência Mundial sobre a Mulher, em Beijing.

Explica que com a criação do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), em 2004, surge o Setorial de Mulheres Rosa Luxemburgo, em nível nacional e estadual, levando a luta feminista negra e classista na luta contra as opressões cotidianas, para dentro e fora do partido. Algumas de suas pautas era a aprovação da resolução de cotas de 50% nas direções do partido. Em Fortaleza, o setorial tenta articular os mandatos parlamentares com o movimento feminista local e lutam pelo combate à violência contra a mulher e a legalização do aborto com o intuito de trazer mais dignidade, liberdade e autonomia para as mulheres.

Outro movimento de destaque filiado à Central Sindical e Popular (CONLUTAS), é o Movimento de Mulheres em Luta (MML) explica SOUSA (2014) e, trata-se de um meio de organização e de luta das mulheres trabalhadoras do Brasil. Atuam junto aos sindicatos, movimentos populares, estudantis e culturais. O objetivo do grupo é reivindicar creches, o fim da violência contra as mulheres, igualdade salarial assim como melhores salários e lutar por uma sociedade sem exploração e machismo, baseada num sistema socialista. Em 2013, reuniram cerca de duas mil mulheres, no seu 1º Encontro Nacional, onde aprovaram a “Campanha Nacional contra a Violência à Mulher Trabalhadora”, além de outras resoluções em que podemos destacar o eixo voltado para mulheres jovens.

Ela acrescenta ainda o “Tambores de Safo” como movimento de destaque enquanto grupo realizador de diversas intervenções político-culturais a partir de uma consciência negra, lésbica e bissexual, tendo como propostas a transformação do mundo através do feminismo, desenvolvendo o pensamento crítico nas mulheres e participando de ações de conscientização política através da arte. Temos também a banda “Damas Cortejam”, grupo formado somente por mulheres que tocam versões percussivas de músicas que abordam

nomes, histórias e traços de moças que reafirmam a frase: “lugar de mulher é onde ela quiser!”.

4.1. Alguns dados acerca da violência contra a mulher

A autora explica que no ano de 2010, conforme taxa de feminicídio²¹, Fortaleza ficou na 16^o posição entre as capitais brasileiras que mais cometem homicídios contra as mulheres, representando 5,8 homicídios em cada 100 mil mulheres. Conforme pesquisas mais atuais, essa violência se intensificou. Segundo dados do Mapa da Violência 2013 (WAISELFISZ, 2013 *apud* SOUSA, 2014, p. 63), Fortaleza apresenta uma taxa de assassinatos de 6,4 para cada grupo de 100 mil mulheres. E, apesar da taxa de homicídios femininos corresponder a apenas 8% no Brasil, as características das mortes são bem mais cruéis e violentas que as dos homens. A faixa etária mais vitimada está entre 15 e 29 anos, se intensificando entre 20 e 29 anos.

Acrescenta que no ano de 2012 foram registrados 3.086 boletins de ocorrência com casos de violência contra a mulher, além de 176 assassinatos na cidade. Conforme estudos realizados, foi constatado que Fortaleza precisaria de em torno de mais de cinco delegacias especializadas em violência contra a mulher (CÂMARA DE VEREADORES, 2012 *apud* SOUSA, 2014, p. 64). Hoje existem dois centros de referência destinado às mulheres, um municipal e um estadual, um Juizado da Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher e uma Delegacia de Defesa da Mulher.

Relata que os casos de estupro aumentaram em 11,41% no Ceará entre os anos de 2011 e 2012 - dado do 7^o Anuário Brasileiro de Segurança Pública do Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) -. No Brasil, o aumento foi de 18%, com registro de 50,6 mil casos. Segundo o anuário, foram registrados 1.331 casos em 2011, o que corresponde a uma taxa de 15,6 estupros por grupo de 100 mil habitantes. Em 2012, foram 1.483 casos registrados, correspondendo à taxa de 17,2% (JORNAL O POVO, 2013 *apud* SOUSA, 2014, p. 64). Além desses problemas, a autora ainda destaca o alto índice de desemprego. De acordo com o Instituto de Desenvolvimento do Trabalho (IDT), 21% das pessoas com idade entre 18 e 24 anos encontram-se desempregadas no estado do Ceará, enquanto que a média de desemprego no país é de 14,1%. Fora isso, a cidade de Fortaleza está na quinta posição

²¹ Homicídio de mulheres.

mundial quando se trata de desigualdades sociais, ou seja, 7% da sua população detém 26% de toda a riqueza da cidade (JORNAL O POVO, 2013 *apud* SOUSA, 2014, p. 65).

A maioria das pessoas vivem em condições escassas, tem seus direitos violados, sem acesso aos meios mais básicos de sobrevivência como saúde, educação, lazer, alimentação. Tudo isso corrobora para o aumento da exploração, das desigualdades, do desemprego, da pobreza, precarização das relações de trabalho, baixa dos salários, dentre outros fatores que vão refletir muito fortemente no público mais “frágil” e com histórico de maior exclusão: as mulheres, principalmente as das camadas mais pobres. O Estado adotou algumas ações que visam combater a pobreza, copiando modelos internacionais, mas acabam por não implantar soluções eficazes.

Conforme artigo publicado no jornal O Povo, com base nos dados do Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico), a autora esclarece que Fortaleza apresenta hoje cerca de 41.791 famílias em situação de extrema pobreza, vivendo com menos de R\$70 por mês, e que entre os anos 2005 e 2012, saltou de 95 mil para quase 200 mil o número de famílias beneficiárias do Programa Bolsa Família (PBF) (JORNAL O POVO, 2013 *apud* SOUSA, 2014, p. 65).

Diante dessas questões, percebemos o quanto o movimento feminista tem estreita relação com o quadro explicitado acima e luta para mudar essa realidade, desde o espaço nobre à periferia. Em especial, o *Ciclofeminismo*, articula essas lutas com o empoderamento da mulher no trânsito, um dos meios também onde é muito suscetível a ocorrência de mortes e violência e, onde o público que poderia ser mais afetado seria o das mulheres da periferia que são as que mais utilizam a bicicleta como transporte. Quando se trata de mulheres no trânsito esse desrespeito é ainda maior, além disso temos altos índices de assédio, colaborando para a disseminação do medo entre o público feminino que, muitas vezes, se priva do seu direito à cidade e da experiência de viver Fortaleza seja a pé, de carro, de moto ou de bicicleta. Diante disso, essa pesquisa visa contribuir com a disseminação desse empoderamento através do conhecimento e estudo acerca das ações desenvolvidas pelo projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Mina* e da poderosa contribuição trazida pela bicicleta, enquanto instrumento de encorajamento feminino.

5

O CICLISMO, AS MULHERES E A MOBILIDADE URBANA EM FORTALEZA

“O processo de formação da cidade está centrado nos indivíduos de “carne e sangue” e nas suas performances de socialização” (PIRES, 2012, p.166) e, para isso, os meios de transporte, como a bicicleta, são imprescindíveis, pois “neles é que se tornam visíveis as formas adequadas de comportamento em público” (ELIAS, 1993, *apud*, PIREs p. 166). Uma das coisas mais importantes e prioritárias para uma cidade seria a circulação de pessoas, suas relações sociais, suas vivências e tudo o que mais advém dessas experiências e os fatores responsáveis que permitem que esse processo aconteça são a mobilidade urbana juntamente com a acessibilidade, que irão garantir às pessoas condições adequadas para o seu deslocamento dentro da cidade. Essa combinação de fatores envolve a construção de calçadas, ruas, ciclovias, estacionamentos, terminais, dentre outros. Porém, deve-se ter atenção quanto à diferença entre os conceitos de transporte e mobilidade:

[...] os transportes, modais associados aos processos de organização territorial (urbana, metropolitana, regional, nacional e internacional) estão articulados aos processos econômicos e a seus impactos na urbanização, na metropolização, na formação e no desenvolvimento dos fenômenos de periferização²² e periurbanização²³. Transportar, porém, é deslocar-se no espaço, o que difere da noção de mobilidade. Os dois guardam conexão constante. Para ter mobilidade, necessita-se de transportes. Contudo, não são sinônimos. Transporte como deslocamento cotidiano implica fluxos, ou seja, deslocamentos somente no espaço

²² Segundo o Observatório das Metrôpoles, a periferização se dá quando as cidades não permitem que as classes menos favorecidas permaneçam nas regiões que se valorizam, devido às forças de especulação imobiliária. Ou seja, a periferia surge quando ocorre uma alta elevação do valor dos terrenos do centro da cidade, fazendo com que os moradores com menor poder aquisitivo procurem moradias com valores acessíveis, porém, em áreas distantes e desprovidas de infraestrutura. Esse processo está relacionado a dinâmica das cidades, elas crescem e não agregam todos os moradores de forma semelhante, sua expansão causa a expulsão dos pobres do centro e os segrega em regiões pouco desenvolvidas.

²³ Segundo o dicionário informal, a periurbanização define-se como a concentração da população e das atividades econômicas numa área situada para além dos subúrbios de uma cidade. Essa desconcentração urbana em direção às áreas da periferia decorre de uma fase centrífuga de expansão urbana, iniciada na década de 70, resultando na interpenetração do espaço rural e urbano.

físico-geográfico, enquanto mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica interações sociais” (KLEIMAN, 2011, p.1:19-40 *apud* PIRES, 2012, p.168).

Entretanto, quando observamos esse sistema em Fortaleza e outras cidades do Brasil, verificamos que nem sempre tem sido aplicado de maneira adequada, com um modelo de mobilidade que prioriza os carros em detrimento dos transportes coletivos, bicicletas e até mesmo dos modos ativos, como andar a pé, traz dificuldades de locomoção para muitas pessoas retirando seus direitos de viver a cidade e gera problemas diversos em variados âmbitos, como nas questões urbanísticas, ambientais e sociais.

Com relação à mobilidade urbana, ao mesmo tempo que Fortaleza é uma metrópole regional que cresceu aceleradamente nas últimas décadas e, hoje, encontra situação limítrofe no equilíbrio entre o tamanho da população e o uso do solo, destaca-se também como a capital mais rica da região Nordeste do Brasil, com Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 43,4 bilhões (IBGE, 2015) e a quinta cidade mais desigual do mundo, conforme relatório das Nações Unidas *State of World's Cities 2012-2013* (UN, 2013). Portanto, conclui-se que se trata de uma metrópole que se construiu muito rapidamente sem o devido planejamento ou preparo e, isso pode ser facilmente verificado (LIMA FILHO, 2015, p. 5).

As políticas públicas de mobilidade urbana, a sustentabilidade ambiental e a inclusão social devem estar intimamente ligadas para que se possam garantir direitos igualitários e plenos a todos os indivíduos de viverem a cidade da melhor forma possível. E, visando a atender essas necessidades, foram criadas e regulamentadas várias leis no Brasil a fim de garantir eficácia nos planos de mobilidade urbana, acessibilidade e políticas públicas.

5.1 O que diz a Constituição Federal de 1988 acerca da mobilidade urbana

Segundo o site da Ciclovida, desde 1988, a Constituição Federal, através do art. 21, XX, e o art. 182 da política urbana, já garante o direito à cidade com todas as funções sociais de desenvolvimento e ordenação que lhe pertencem assim como a garantia do bem-estar social das pessoas. Entretanto, o regulamento dessas políticas só foi realizado com o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), em 2001, que obriga constitucionalmente a União a instituir diretrizes para os transportes urbanos e isso só se concretizou em 2012, por meio da Lei 12.587, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana. Essa lei tem por objetivo garantir o planejamento e implementação de políticas de mobilidade urbana pelos municípios, visando o crescimento das cidades de forma sustentável e organizada, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social. Para tanto, “pregam” que devem ser priorizados os transportes coletivos e os modos ativos de locomoção, assim como o uso da bicicleta em detrimento dos

carros que, por sua vez, acabam produzindo uma extrapolação nos espaços públicos e intermináveis engarrafamentos, comprometendo a mobilidade na cidade.

Nos últimos anos, tivemos um “aumento exponencial no consumo de automóveis, além da ascensão da chamada classe C – a nova classe média – que coloca toda uma nova parcela da população tendo maior acesso aos bens de consumo” (SOUZA; LAMOUNIER, 2010, *apud* LIMA FILHO, 2015, p. 2), “também o consumo de automóveis foi entendido pelo Governo Federal como uma estratégia para diminuir os impactos da crise econômica mundial no Brasil” (LIMA FILHO, 2015, p. 2.). Contrariando a ideia que a lei traz de priorização dos transportes não-poluentes. Essa estratégia vem a prejudicar o uso em maior escala da bicicleta pela população que, cada vez mais compra carros em detrimento de um transporte que, dentre vários outros benefícios, contribui para “desinchar” as ruas, fugindo dos intermináveis engarrafamentos, além de ajudar no equilíbrio climático das cidades, já que não emite CO₂.

Diante desse quadro é inegável reconhecer que a Lei da Mobilidade Urbana foi uma importante iniciativa no que diz respeito ao uso dos espaços públicos e ela se relaciona diretamente à outras políticas sociais como a de habitação, saneamento básico, etc., evidenciando que o maior patrimônio que temos são as pessoas e garantir seu bem-estar é e sempre será prioridade, possibilitando-as acesso à cidade, através da inclusão social sem esquecer de promover a sustentabilidade para que tais avanços perdurem. Porém, ainda falta pôr em prática de verdade essas iniciativas.

Conforme site da Ciclovida, mesmo que haja concordância quanto aos benefícios do uso das bicicletas, tanto em questões de mobilidade urbana, melhora da saúde e do bem-estar geral e outros, a legislação que trata desse aspecto ainda é muito recente, apesar da bicicleta e da prática do ciclismo serem bem antigos, conforme verificamos na história do seu surgimento. E, por vezes, apenas tratam a questão de maneira superficial e complementar. Enquanto a “bicicleta” é citada 13 vezes em 7 artigos do nosso Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503/1997), os “veículos” são citados 660 vezes, uma diferença gritante e que reflete bem sobre o grau de interesse e importância que se dá à regulamentação da atividade no país. Até quando o artigo trata especificamente sobre a bicicleta e os ciclistas, como por exemplo, no art. 49, sobre os equipamentos de segurança obrigatórios, ressaltam-se o retrovisor e a “campainha” e esquecem-se de outros, que para os ciclistas são mais importantes ainda.

A Ciclovida também relata que quando observamos a legislação contida na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei 12.587/2012), percebemos que é analisado todo o planejamento e gestão dos transportes, mas no caso das bicicletas, tratam-nas

como transportes “não-motorizados”, evidenciando-as de maneira negativa em comparação aos carros, os “motorizados”.

Se formos para as legislações municipais, temos a Lei 13.303/2014, que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI, e a Lei 10.445/2016, que garante vagas para bicicletas em estacionamentos privados. Mas, mesmo com tais leis, que por sinal são bem mais recentes, ainda estamos lentos quanto à instituição de políticas públicas de mobilidade ciclística eficazes. Logo abaixo temos uma lista de algumas leis que tratam desse assunto e que devem ser de interesse não só dos ciclistas urbanos como de toda a população:

Legislação federal:

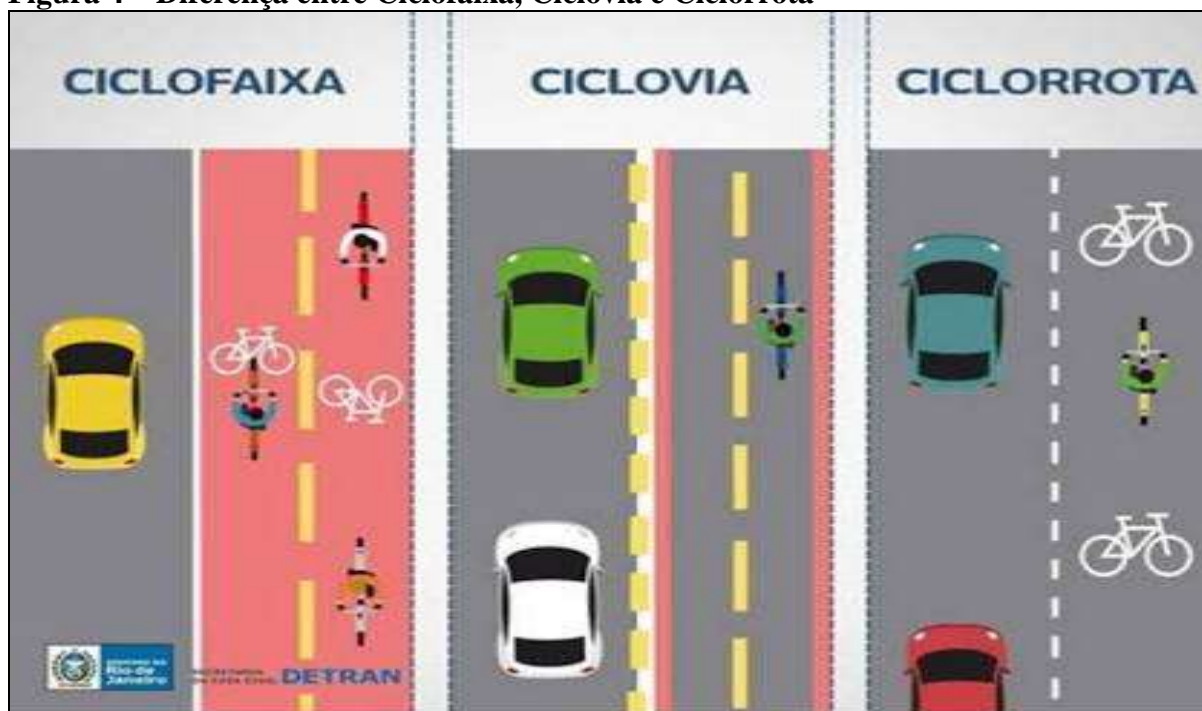
- Lei **9.503/1997** – **Código de Trânsito Brasileiro**;
- Lei **12.587/2012** – Institui as diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana**;

Legislação municipal:

- **Lei Orgânica de Fortaleza** – 2006;
- Lei 7.987/1996 – consolidada 2006 – **Lei de Uso e Ocupação do Solo** (deve ser revisada em 2016, a minuta do novo PL);
- Lei complementar 062/2009 – **Plano Diretor Participativo de Fortaleza**;
- Lei 10.303/2014 – Institui a **Política de Transporte Cicloviário**, aprova o **Plano Diretor Cicloviário Integrado**;
- **Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI** – versão revisada em 10/2015 (na íntegra);
- Minuta do PL do **Código da Cidade** – 2015;
- Portaria 95/2015 – SEINF – Determina que: **Todo projeto viário analisado pela SEINF deve atender a Lei 10.303/2014**;
- Lei 10.445/2016 – Destinação de **Vagas para bicicletas em estacionamentos privados**;
- Parecer normativo N. 33/2017 – SEUMA – **Regulamenta os Paraciclos**.

5.2 O Sistema de bicicletas compartilhadas “Bicicletar”, as Ciclovias, as Ciclofaixas e as Ciclorrotas.

Figura 4 – Diferença entre Ciclofaixa, Ciclovía e Ciclorrota



Fonte: *Blog* do Luciano Egídio / Detran

Diante desse quadro e de todos os obstáculos existentes à prática do ciclismo, tem-se a necessidade de reivindicar a efetivação do seu pleno desenvolvimento e uma das maneiras eficazes de fazer isso é através da comprovação de fatos e dados que mostram todos os seus benefícios. Sabemos que é através da estruturação adequada de mobilidade urbana que se possibilita o ciclismo e isso pode ser verificado quando observamos a cidade de Fortaleza que após a construção de ciclovias²⁴, ciclofaixas e ciclorrotas²⁵ e a implementação do sistema de bicicletas compartilhadas, teve um crescimento de 55 % de ciclistas só no ano passado, entre os meses de março e setembro, conforme pesquisa realizada pela Associação Ciclovida

²⁴ Segundo o site Mobilize, ciclovía é um espaço separado fisicamente para o tráfego de bicicletas. Supõe-se que esse seja o modo mais seguro, porque há um isolamento impedindo o contato com os demais veículos. Essa separação pode ser através de meio fio, grade, muretas, blocos de concreto ou outros tipos de isolamento fixo. Esse tipo de segregação é encontrado em avenidas e vias expressas, pois protege o ciclista do rápido e intenso trânsito.

²⁵ Segundo o site Mobilize, ciclorrota é uma das mais novas opções para os ciclistas. Ela consiste no caminho que pode ou não ser sinalizado que represente uma determinada rota de melhor acesso ao destino onde o ciclista deseja ir. Não é nem uma faixa pintada no chão nem um trecho da via separado para tal, embora parte ou toda a rota possa passar por ciclovias ou faixas. Enfim, todos esses são meios para maior segurança e comodidade dos ciclistas de nossas metrópoles.

em setembro de 2016, no **Dia Mundial sem Carro**, comemorado no dia 22 desse mesmo mês, na avenida Domingos Olímpio.

Figura 5 - Mapa das Estações do Bicicletar, Ciclovias e Ciclofaixas



Fonte: Site da prefeitura de Fortaleza/ Bicicletar

Foram realizadas duas contagens, uma no dia 8 de março e outra no dia 22 de setembro em dois turnos: manhã (de 6h às 8h) e a tarde (de 17h às 19h) e daí comprovou-se que o número de ciclistas deu um “salto” de 807 para 1.251. O número de mulheres pedalando cresceu significativamente também, de 34 mulheres para 107, porém se compararmos com a quantidade de homens ciclistas, essa parcela ainda é muito ínfima.

Figura 6 - Contagem de Ciclistas em Fortaleza



Fonte: Site da prefeitura de Fortaleza/ Bicicletar

Conforme o site da Prefeitura de Fortaleza, o sistema de bicicletas públicas **Bicicletar**, idealizado pela prefeitura, visa oferecer um transporte sustentável e não poluente à cidade de Fortaleza. É composto por Estações inteligentes, conectadas a uma central de operações via *wireless*, alimentadas por energia solar, distribuídas em pontos estratégicos da cidade, onde os clientes cadastrados podem retirar uma Bicicleta, utilizá-la em seus trajetos e devolvê-la na mesma, ou em outra Estação.

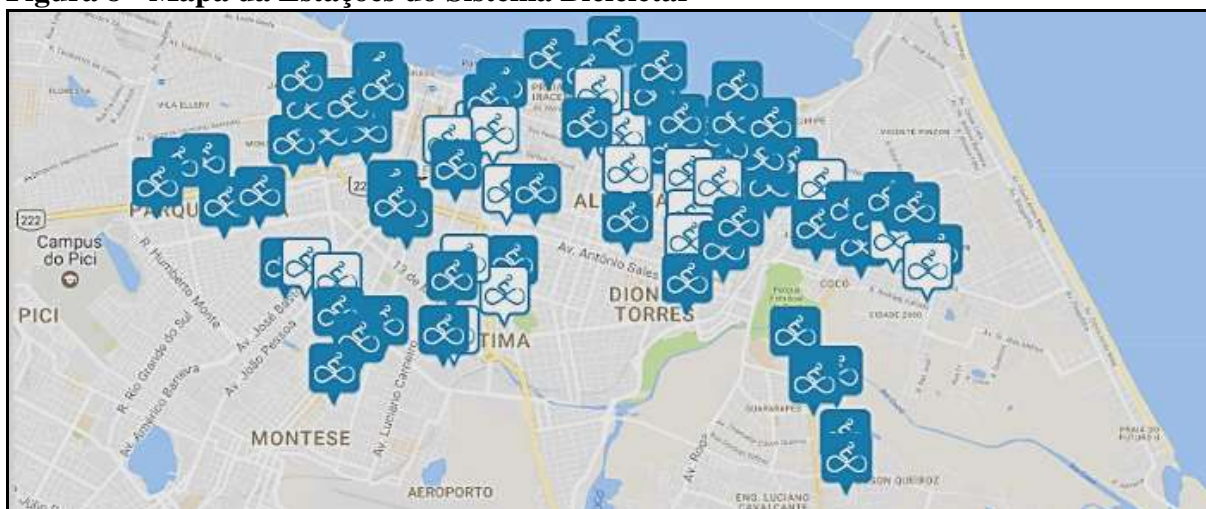
Figura 7 - Sistema de Bicicletas Compartilhadas – Bicicletar



Fonte: Portal CNews

Segundo o site oficial, o objetivo desse projeto é introduzir a bicicleta como modal de transporte público saudável e não poluente; combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais da cidade e promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas.

Figura 8 - Mapa das Estações do Sistema Bicicletar



Fonte: Site da prefeitura de Fortaleza/ Bicicletar

5.3 Obstáculos enfrentados pelos ciclistas em consequência de projetos mal executados

Segundo a Ciclovida, a promessa da nova gestão da prefeitura municipal de Fortaleza foi construir 216 km de malha cicloviária até o final de 2016, mas até o momento temos um total de 194 km e desses 73 km foram feitos em gestões anteriores, faltando ainda 22 km e já estamos em 2017. E, desse total da malha construída, apenas 2,5 km foram reformados devido ao corredor de ônibus que teve que ser implantado na Avenida Bezerra de Menezes.

Apesar de já ser um grande avanço para a mobilidade urbana de Fortaleza, muitos quilômetros dessa malha cicloviária construída são inapropriados para o uso da bicicleta e isto se deve à sua má conservação, falta de acessibilidade, manutenção, limpeza e arborização, além de uma péssima pavimentação. Outro fator que podemos destacar são as periferias, locais onde ainda é muito pequena a quantidade de ciclovias, ciclorrotas, ciclofaixas e bicicletar, mesmo tratando-se de áreas que utilizam a bicicleta mais fortemente como meio de transporte. Percebemos, portanto, que a bicicleta foi introduzida nos espaços públicos da cidade, mas ainda falta garantir sua efetivação e democratização que só será possível através do cumprimento dos outros objetivos pautados no projeto e que ainda deixam a desejar. Faz-se necessário também a criação de campanhas de conscientização no trânsito para que as pessoas respeitem os ciclistas, independentemente da existência de espaços específicos destinados a eles que, por vezes, geram uma segregação espacial desnecessária. Só após tudo isso ser feito é que podemos avançar mais e mais na implementação do uso das bicicletas.

O que pode ser observado é que a bicicleta apesar de ser um invento antigo, ter virado “febre” em muitos lugares e ser usado já há bastante tempo pelas pessoas, foi perdendo um pouco sua popularidade ao longo dos anos e, diante do grande caos que tomou conta das cidades cada vez mais “inchadas” de carros, o aumento da poluição do ar, além de uma mobilidade urbana totalmente deficiente, foi-se criando uma conscientização acerca da volta necessária e mais intensa do uso da bicicleta, uma alternativa saudável e que só traria benefícios para a cidade e para os indivíduos que fazem parte dela.

Foi justamente por isso, que projetos como a construção de ciclofaixas, ciclovias, ciclorrotas e do sistema biciletar foram criados, como vimos. Isto acabou por influenciar fortemente às pessoas à deixarem mais seus carros na garagem para aderir as pedaladas. Umas como transporte, outras para passear e ainda como prática esportiva na busca de uma vida mais saudável. E, independente de qual seja o motivo dessa adesão, o fato é que hoje na cidade de Fortaleza os dados comprovam um crescimento significativo de ciclistas e junto com essas transformações, surgiram também vários coletivos e projetos de ciclismo pela cidade.

5.4 Surgimento de grupos mistos de pedal em Fortaleza

Cada grupo tem seus objetivos específicos, mas todos em prol de uma única ideia: pedalar e incentivar as pessoas a aderirem à bicicleta nas suas vidas. Esses ciclistas se reúnem em determinado ponto de encontro e partem para diversos locais levando as mais variadas propostas às ruas. Um dos fatores que justificam a escolha por pedalar em grupos que as pessoas dão é o fato de se sentirem mais seguras e protegidas. Geralmente eles são acompanhados por carros de apoio com lanches e equipamentos de segurança e prevenção caso algo aconteça e também caso alguém precise descansar, pedem para isso contribuições mínimas dos participantes, que giram em torno de R\$ 4,00. Para quem não tem bicicleta, elas também podem ser alugadas por um valor que varia entre R\$ 15,00 e R\$ 20,00 e já acompanha o capacete. Alguns grupos mistos (homens e mulheres) que praticam essa modalidade em Fortaleza, conforme notícia da rádio Verdes Mares, são:

- **Fortal Bike: recomendado para iniciantes**, reúne de 60 a 100 pessoas por passeio e possui cerca de 2000 pessoas envolvidas, percorrendo, em média, 20km em cada trecho. Tem como destino bairros como Cidade 2000 e Cambéa. O ponto de encontro se dá na Av. Washington Soares, 2565, todas as sextas-feiras às 20 horas.

- Super 20: para quem prefere radicalizar, esse grupo reúne-se todos os domingos às 6 horas da manhã para fazer trilhas por locais como Eusébio e Aquiraz. O grupo reúne, em média, 40 participantes por passeio. Também sai da Av. Washington Soares, 2565.
- Itaoca Ciclo: reúne cerca de 50 pessoas 3 vezes por semana e tem algumas rotas definidas, como a Avenida Beira-Mar e o Lago Jacaré. Os percursos variam de 20 a 50km. Parte da rua Equador, 890, no bairro Itaoca nas segundas, quartas e sextas, às 19h30.
- Massa Crítica: existe em cidades ao redor do mundo, como São Francisco, nos EUA, e Madri, na Espanha, reúne-se em Fortaleza sempre na última sexta-feira de todo mês. A intenção do grupo é propor melhorias para os ciclistas. Segundo um dos participantes, o movimento já chegou a reunir cerca de 100 pessoas. O roteiro é definido na hora, de acordo com demandas e problemas de ciclistas pela cidade, com o uso de faixas e cartazes. Os percursos são em média de 18 km por passeio. Saem da Praça da Gentilândia, no bairro Benfica, sempre na última sexta-feira de cada mês, às 19horas.

5.5 Surgimento de projetos e coletivos ciclofeministas em Fortaleza

Entretanto, em meio a tantos grupos, existem alguns muito peculiares: são os projetos de mulheres ciclistas, ou mais especificamente, os projetos *ciclofeministas* e que tem uma proposta que vai para além das já citadas anteriormente por outros ciclistas. Elas têm o ciclismo como forma de reivindicação e luta feminina, uma maneira de resistir e viver a cidade e os seus maiores medos não são os assaltos e a violência que hoje circunda Fortaleza, mas os assédios sofridos diariamente simplesmente por serem mulheres. E, com o objetivo de fortalecer o ciclismo entre as mulheres, extinguir o medo de pedalar pela cidade através da prática da *sororidade* (união entre as mulheres) e estimular também o uso da bicicleta como transporte, além de oferecer aulas para iniciantes e oficinas de mecânica básica de bicicletas, os grupos foram criados. Podemos destacar dois dos que mais se sobressaem e atuam hoje em Fortaleza: *Pedalzinho das Mina e Ciclanas*.

Figura 9 – Logomarca Ciclanas



Fonte: Internet

As *Ciclanas* atuam em Fortaleza desde março de 2015, mês em que se celebra o Dia Internacional de Luta das Mulheres e possuem mais de duas mil integrantes. Nesta data, elas recusaram as flores e todos os presentes que reforçam uma ideia estereotipada de feminilidade e foram em busca de autonomia e voz, hoje o coletivo já se reúne há dois anos e nele as mulheres debatem sobre o uso da bicicleta na capital cearense. Em entrevista concedida ao “*Vá de Bike*”, no dia 11 de março de 2015, uma das integrantes, Alessandra Miloch, explica que

Um ciclista sugeriu num grupo no *Facebook* que no oito de março flores e cartões fossem distribuídos para mulheres em uma ciclofaixa da cidade (Alessandra).

E ela acrescenta:

Sabíamos que a intenção era boa, mas o significado desse dia é outro (Alessandra).

Relata que as mulheres que se recusaram a participar da iniciativa foram hostilizadas pelos membros do grupo que não compreendiam suas motivações.

Afirma Alessandra:

A Ciclovida (Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza) já havia nos procurado para realizar uma ação. Quando esse fato ocorreu ficou ainda mais evidente a necessidade de um espaço seguro para falar abertamente sobre o que

vivíamos enquanto mulheres e ciclistas, sem ter que nos preocupar com o julgamento dos homens (Alessandra).

Figura 10 – Ciclanas: Roda de Conversa



Fonte: Internet

Diante desses fatos, duas mulheres ciclistas que participavam desse grupo do *Facebook* decidiram se juntar e organizaram uma roda de conversa para mulheres que já usavam a bicicleta ou gostariam de adotar o veículo. E, assim, as *Ciclanas* surgiram. Conforme, o “*Vá de Bike*”:

No espaço virtual elas falam sobre assédio, machismo dentro do *cicloativismo*, mecânica de bicicleta, violência urbana e outros temas ligados a gênero e bicicletas. Fora da internet, palestras, debates, pedaladas, oficinas de alongamento, mecânica para mulheres e até uma *ciclovagem* são algumas das ações já realizadas pelo grupo.

As integrantes relatam a contribuição das *Ciclanas* em suas vidas e especialmente no que compete ao combate do machismo, explica Carol Emboava²⁶:

Ter conhecido a realidade de outras mulheres em relação ao seu cotidiano, sua relação com a bike para locomover-se para trabalho, faculdade e afins, assim como assédio e violência que enfrentamos, a constante luta contra o machismo tanto no trânsito quanto na sociedade (...) tudo isso fez meu pensamento resgatar o que eu tinha esquecido em mim (Carol Emboava).

²⁶ Conforme o site *Trekking Brasil*, Carol Emboava é uma ciclista que realizou várias ciclovagens e atualmente está com o projeto *Giramérica*, que tem a proposta de dar a volta em países da América de bicicleta: Brasil, Uruguai, Argentina, Chile, Bolívia e Peru.

Figura 11 – Coletivo *Ciclanas*



Fonte: Internet

Ela também acredita na necessidade de criação desses grupos também em outras cidades, expandindo o movimento. Já existem as *Ciclanas* Blumenau, inspirado na experiência em Fortaleza e também o coletivo *Pedalinas* que iniciou suas atividades em 2009 na cidade de São Paulo.

Para outra *ciclana*, Renata Falzoni²⁷,

As mulheres estão se unindo e percebendo a potência disso, elas estão lutando mais, aceitando menos o machismo nosso de cada dia e estão nas ruas (Renata).

Para ela, o machismo ainda é forte em Fortaleza, mas o *ciclofeminismo* tem contribuído bastante colocando mais mulheres nas ruas pedalando, lutando, discutindo e reivindicando seu espaço não só no trânsito, mas em todos os lugares e, isso consequentemente, é combater o machismo.

Já o *Pedalzinho das Mina* é um projeto feito de mulheres que usam a bicicleta como meio de transporte e tem por objetivo incentivar mais mulheres a tornar a bicicleta como modal (meio de transporte). Elas promovem passeios, aulas para ensinar a pedalar e ocupam a cidade da periferia às áreas nobres.

²⁷ Conforme site Wikipédia, Renata Falzoni é fotógrafa, videorepórter, bikerrepórter e cicloativista. Foi pioneira na valorização do uso da bicicleta no Brasil, tendo sido uma das fundadoras do *Night Biker's Club* do Brasil no ano de 1989.

Figura 12 – Logomarca *Pedalzinho das Mina*



Fonte: Internet

O projeto completou um ano em junho de 2017 e surgiu da ideia de uma das integrantes e fundadoras que, ao andar de bicicleta sentia a necessidade de uma companhia, foi então que convidou algumas mulheres em um grupo de *Facebook* para passear de bicicleta num fim de semana qualquer. Desde então o *Pedalzinho das Mina* não parou mais, tendo cada vez mais mulheres interessadas no projeto, fato que repercutiu em mais eventos e ideias a fim de conseguir a adesão de mais meninas ao grupo. Hoje, o projeto tem um total de 58 integrantes no grupo do *WhatsApp* e 799 participantes no *Facebook*. Durante todo esse período, o grupo conseguiu “colher muitos frutos”.

Muitas mulheres compraram sua própria bicicleta e ganharam as ruas pedalando, não só à passeio como também a utilizaram como meio de transporte. Foram promovidos até fevereiro deste ano, cerca de dezessete passeios para vários roteiros em Fortaleza, desde os bairros mais elitizados aos mais periféricos. Aulas são promovidas pelas mulheres e exclusivamente para mulheres todo primeiro sábado de cada mês. Foi promovido também um almoço num restaurante vegetariano, já que elas entendem que andar de bicicleta é uma maneira de pensar a cidade e o meio ambiente como um todo.

Teve também passeio até às Tapioqueiras com um lanche no final para celebrar a viagem. E, além de todos esses eventos, teve o seminário de comemoração a um ano do coletivo, intitulado “*Ciclofeminismo em pauta: os desafios da mulher no trânsito*”, que ocorreu de 02 a 05 de junho de 2017.

Figura 13 - Passeio do *Pedalzinho das Mina* para as Tapioqueiras



Fonte: Internet

Conforme relato de uma das integrantes das *Ciclanas* durante o seminário “*Ciclofeminismo em pauta*”, a principal diferença entre o *Pedalzinho das Mina* e as *Ciclanas* é o fato do primeiro se reconhecer como projeto, onde cada integrante vai construindo aos poucos essa rede, umas permanecem e outras ao aprender a andar de bicicleta e perder o medo da cidade, saem e ganham as ruas; já o segundo, trata-se de um coletivo que engloba vários projetos e, além da pauta do ciclismo e das reivindicações urbanas, as integrantes se dividem conforme as temáticas que mais se identificam como, por exemplo, as questões indígenas, as políticas ambientais, etc.

As *Ciclanas* já promoveram e esporadicamente promovem alguns pedais, como o evento emblemático que foi o “pedalada de saia” em que várias mulheres saíram

de saias e vestidos pedalando pela cidade, a fim de reivindicar o direito das mulheres de pedalarem da forma que quiserem, inclusive de saias.

Figura 14 – Projeto Pedalzinho das Mina



Fonte: Internet

Entretanto, esses pedais não se dão de maneira fixa como ocorre no *Pedalzinho das Mina*, tendo um caráter mais de passeio e voltado para mulheres que já pedalam. Até já promoveram aulas de *bike*, mas hoje elas se dedicam a outras pautas. Os dois grupos se complementam dentro do universo do *ciclofeminismo*, cada um com suas propostas específicas, colaborando com a disseminação do uso da bicicleta como transporte e como meio de empoderamento na vida das mulheres.

Figura 15 – Pedalzinho das Mina: Piquenique + Roda de Conversa pós-pedalada



Fonte: Internet

Como vimos, a proposta do *ciclofeminismo* além de empoderar as mulheres nos diversos aspectos da sociedade, tem como objetivo principal transmitir encorajamento, criar laços de amizade e extinguir o medo delas em andar nas ruas da cidade através do uso da bicicleta tanto em passeios como também um meio de transporte. Através disso, elas promovem uma forma saudável e enriquecedora de viver a cidade, promovendo além do bem-estar das participantes, a sustentabilidade e uma melhor maneira de utilizar o espaço público.

6

**FORMAÇÃO, ATUAÇÃO E SENSIBILIDADES:
ESTUDO SOBRE O PROJETO CICLOFEMINISTA
“PEDALZINHO DAS MINA”**

Pensando os vários olhares sobre o universo feminino e na necessidade de discutir sobre isso e realizar ações que visam promover o empoderamento feminino, ampliar o conhecimento sobre o feminismo e combater a misoginia, além de encorajar as mulheres a usarem a bicicleta como meio de transporte, fortalecer a *sororidade*²⁸ e ocupar a cidade, o Projeto *Pedalzinho das Mina* surge no dia 05 de junho de 2016 em Fortaleza. A ideia veio da integrante, Annie Kopchovsky, professora e fotógrafa que já participava de um grupo, o “Roda de Mulheres”, localizado na UFC, campus Benfica, mais especificamente, no CH2, que visava discutir várias questões relacionadas ao público feminino. Mas, ela queria juntar essa experiência da roda de conversa com o prazer de andar de bicicleta e, também pedalar junto com outras mulheres, pois até então pedalava sozinha. Então decidiu criar um evento no *Facebook*. Com a bicicleta e uma caixa de som, Annie deu o pontapé inicial e o *Pedalzinho das Mina* surgiu.

Conforme reportagem do Tribuna do Ceará e do Canal Movimento, o grupo tem a proposta de realizar um *ciclofeminismo*, encorajando mulheres que não usam a bicicleta como meio de transporte a sair nas ruas da cidade. Annie explica como se dá a dinâmica do projeto que tenta sempre criar um roteiro que esteja próximo as estações de bicicletas compartilhadas, a maioria localizada em áreas nobres da cidade:

A gente não é como os pedais que existem aqui, porque a nossa proposta não é passear. A gente faz passeio, mas o nosso objetivo é uma ação direta e política. Saímos de 15 em 15 dias e temos uma dinâmica de nos adequar a quem está participando. Não queremos excluir ninguém. Já tentamos ir para a Barra do Ceará duas vezes, mas pela ausência do Bicicletar não foi possível (Annie).

²⁸ União, laço entre as mulheres

Os percursos são escolhidos através de enquetes realizadas nos encontros em que ocorrem piqueniques e almoços, a fim de promover a criação de laços de amizade e *sororidade* além de discutir a relação da mulher com a cidade, ou também através de votação no grupo do *Facebook*.

Para algumas das integrantes do *Pedalzinho das Mina*, como é o caso de Annie Kopchovsky, Edna Eileen Gray e Judith, e também para muitas outras mulheres, o maior medo que elas têm ao andar na rua não são os assaltos e nem os acidentes, mas os assédios a que ficam mais suscetíveis quando estão andando sozinhas. Uma pesquisa divulgada em 2016 pela *ActionAid*, feita com mulheres de todas as regiões do Brasil, mostra que 86% das brasileiras afirmam já ter sofrido assédio em público e 70% têm mais medo de serem abordadas ao andar pelas ruas. Foi esse medo um dos motivos que encorajou Annie Kopchovsky a criar o *Pedalzinho das Mina*:

Queremos desconstruir a ditadura do medo que existe em Fortaleza. Ocupamos uma via e mostramos ao trânsito que temos direito aquele espaço. A gente sofre uma cultura misógina, machista, uma sociedade patriarcal em que somos coadjuvantes em algumas áreas. Diferente dos homens a gente não tem só medo de assalto e acidentes, mas de assédio. Várias meninas que usam *bike* têm muito mais medo porque passam o dia escutando assédio, piadinhas e cantadas de mal gosto (Annie).

A professora de filosofia também fala que sua relação com a bicicleta começou há dois anos e tudo surgiu a partir do momento em que decidiu tirar a carteira de motorista e o instrutor disse que só poderia ter aulas de motocicleta se aprendesse, antes, a andar de bicicleta:

Comprei uma bicicleta do Ben 10, de criança, porque eu tinha certeza que com essa não tinha como não aprender. Eu consegui comprar minha *bike* e comecei a fazer percursos pequenos, depois eu comecei a ir para a faculdade, foi muito difícil porque eu não tive a ajuda de ninguém. Cada movimento de ônibus, de carro, de qualquer coisa eu parava com medo, levei muitas quedas no início, hoje eu rodo Fortaleza inteira (Annie).

Para ela, a bicicleta é um meio de transporte e de empoderamento:

Minha relação com a bicicleta tem muito a ver com eu ter me tornado feminista. Eu utilizo a *bike* no sentido de mostrar que a cidade não é só para os homens e não é só para os carros, é para todo mundo (Annie).

Ela ganhou as ruas de Fortaleza na sua bicicleta, mas a insegurança e o medo de estar sozinha e de sofrer agressões no trânsito instigou-a a criar um espaço onde ela e outras mulheres pudessem se sentir mais seguras e unidas:

Era mesmo a necessidade de ter alguém para pedalar, para não pedalar sozinha (Annie).

Explica ainda que o grupo é construído coletivamente sendo ela apenas uma mobilizadora:

O projeto é uma construção das pessoas que vão vindo, por isso que é um projeto autogerido (Annie).

Annie Kopchovsky define que:

O risco para homens e mulheres é o mesmo (no trânsito). A diferença é que existe um agravante, uma questão de fragilidade e sexualização da mulher. Por causa disso, a falta de segurança da mulher é muito maior, o risco, o medo. Então o projeto existe para dizer que é possível, as mulheres podem ganhar as ruas. Há perigo, mas esse perigo pode se transformar em força (Annie).

A professora ainda reforça sua fala sobre o medo que as mulheres sentem do assédio:

Assédio é um ponto muito importante para as meninas não enfrentarem o trânsito. Por essa razão, também, o projeto é feminista. É muito importante que a gente se fortaleça como mulheres, dar força umas para as outras, cuidar umas das outras (Annie).

O *Pedalzinho das Mina* completou um ano em junho deste ano e percebemos que seu objetivo de colocar as mulheres na rua sabendo que podem contar umas com as outras, extinguindo o medo, tem se concretizado, pois com a ajuda do grupo, várias mulheres compraram sua própria bicicleta e hoje estão se sentindo mais à vontade para usá-la como meio de transporte. O projeto também promove aulas para ensinar a quem ainda não sabe, além de oficinas de mecânica básica de bicicleta e seminários sobre o *ciclofeminismo* e os desafios da mulher no trânsito.

Figura 16 – Oficina de mecânica básica de bicicleta



Fonte: Internet

Figura 17 – Aulas de *Bike* que ocorrem no primeiro sábado de cada mês



Fonte: Internet

As aulas ocorrem uma vez por mês sempre no primeiro sábado, na praça da Gentilândia, no bairro Benfica em Fortaleza, onde também é o ponto de partida para outros roteiros que o grupo promove aos domingos e as mulheres podem levar suas bicicletas ou usar as bicicletas compartilhadas. Quem quiser aprender ou ensinar é só ir aos encontros, ressaltando-se que as aulas e todos os outros eventos são gratuitos e dados por mulheres exclusivamente para outras mulheres, aumentando a *sororidade* entre elas. O *Pedalzinho das Mina* entende que as mulheres trans²⁹ também são mulheres e, por isso, são bem-vindas ao grupo.

Logo abaixo temos alguns depoimentos de mulheres integrantes do *Pedalzinho das Mina* que contam um pouco das suas experiências com o grupo e o uso da bicicleta na cidade de Fortaleza:

Eu cheguei aqui sabendo quase nada de bicicleta. Foram umas duas sessões de 20 minutos e no final eu “tava” relativamente segura e já conseguia pedalar sem elas estarem me guiando (Judith).

²⁹ Segundo site Wikipédia, mulher transgênero, mulher transexual ou, simplesmente, mulher trans é a pessoa que se identifica como sendo do gênero feminino embora tenha sido biologicamente designada como pertencente ao sexo/ gênero masculino.

Conta Judith, estudante universitária que há tempos queria usar a bicicleta como transporte, mas não sabia pedalar e teve o Pedalzinho como um grande parceiro nesse momento tão importante. Ela acrescenta que se sente mais segura estando entre as mulheres e acredita que o grupo é uma forma de enfraquecer pensamentos machistas:

Como mulher, a gente é educada desde cedo a ter mais medo das coisas, a não fazer as coisas como a gente quer, o homem é educado para se arriscar mais. Ter essa organização para colocar meninas para andarem mais de bicicleta vai totalmente contra uma cultura patriarcal. É exatamente isso que eu acho importante que aconteça, porque a gente consegue ver mulher fortalecendo mulher e a gente pode avançar na luta contra o patriarcado, e finalmente ter uma sociedade mais justa e igualitária (Judith).

Edna Eileen Gray, estudante universitária e voluntária no Pedalzinho, conta que o grupo mudou sua relação com trânsito:

O Pedalzinho é muito legal porque encoraja a gente. No começo, todo quarteirão eu achava que ia morrer umas três vezes, eu era muito insegura, sempre que passava um carro eu ficava toda tensa. Eu aprendi que os maiores têm que respeitar os menores e aprendi umas regras de respeito e convivência no trânsito para que tudo flua bem (Edna).

Simone de Beauvoir, outra integrante e voluntária do grupo fala da vontade que tem de ver outras mulheres perdendo o medo do trânsito:

Eu quero que a menina veja que é possível sim, porque eu também aprendi, e é muito legal aprender uma coisa nova. Se você tem um conhecimento, você pode passar para uma pessoa que também quer aprender, o aprendizado não tem que ser egoísta (Simone).

Outras integrantes também relatam sobre a importância do *Pedalzinho das Minas* em suas vidas:

Bertha conta:

Eu fiquei sabendo do Pedalzinho por meio de um grupo de atividades físicas e resolvi participar com a cara e a coragem. A princípio, tenho usado o sistema de bicicletas compartilhadas, mas graças a minha presença constante no grupo já estou me programando para adquirir uma bike própria. Às vezes acontece de pessoas na rua não gostarem e dizer grosserias contra nós, mas também há quem nos veja e admire e compartilhe um olhar simpático (Bertha).

Para Pagu:

O Pedalzinho veio para a minha vida em um momento muito difícil. Comecei andando com a bicicleta compartilhada só pela praia pois tinha medo do trânsito, assédio e assaltos. Então entrei em contato com o grupo e fiquei tão empolgada que comprei minha bicicleta. No primeiro dia tive medo, mas as meninas me encorajaram e ficaram por perto para dar apoio. Comecei a fazer pequenos percursos sozinha próximos da minha casa e hoje estou mais livre para ir de bicicleta aonde quero (Pagu).

Chiquinha relata:

Apesar de eu usar a bike como transporte há alguns anos, eu me interessei em participar do Pedalzinho porque achei a proposta extremamente importante. Vi um dia desses uma contagem de ciclistas feita na Av. Domingos Olímpio e havia uma discrepância enorme entre o número de homens e de mulheres. Acho que o Pedalzinho tem a função de fazer as mulheres ocuparem esses espaços e lutarem por melhorias na mobilidade urbana (Chiquinha).

Como vimos, o *Pedalzinho* é formado por diversas mulheres que insistem em se desafiar e perder seus medos através do apoio que encontram em outras mulheres, levando além da mensagem de que a mulher tem direito à cidade, inúmeros ensinamentos que colaboram para uma melhor sociabilidade das mulheres em Fortaleza, trazendo o sentimento de acolhimento e amizade que é tão forte entre elas. Através da bicicleta, elas exercitam a *sororidade*, a emancipação e o empoderamento das mulheres no trânsito, nas ruas, na vida. Assim sendo, resolvi aprofundar os estudos acerca dessas dinâmicas desenvolvidas pelo projeto, através de uma investigação *in loco*, colhendo dados e entrevistas, além de conversas informais. Todos os dados podem ser conferidos através dos tópicos que seguem com os pontos que foram ressaltados nas entrevistas realizadas com as integrantes.

6.1 As Jovens *ciclofeministas* entrevistadas

Além das consultas aos *sites* e *blogs* feministas, notícias de jornais e das redes sociais, armazenamento de vídeos, áudios e observações *in loco* de atividades do projeto, registradas em diário de campo, a pesquisa de caráter qualitativo baseou-se em entrevistas e observação-participante como técnica de coleta de dados junto às integrantes do projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Minas* durante os meses de março, abril e maio de 2017, porém o conhecimento e acompanhamento do grupo via internet gira em torno de quase um ano. O objetivo seria entrevistar pelo menos quatro meninas de maneira mais aprofundada, priorizando as que são mais ativas dentro do projeto.

Como já escrito, a fim de garantir o sigilo de suas identidades, foram dados nomes fictícios em alusão às mulheres mais significativas na história do *ciclofeminismo* mundial. Os nomes escolhidos foram Annie Kopchovsky, Kittie Knox, María Ward e Edna Eileen Gray.

Annie Kopchovsky: 35 anos, solteira, parda, não possui filhos e com relação à orientação sexual, ela diz gostar de pessoas. Suas ocupações perpassam por várias áreas: é professora de filosofia, tradutora de libras e fotógrafa. Tem dois anos e meio de experiência

no *ciclofeminismo*. Participa do projeto *Pedalzinho das Mina* e do grupo Roda de Mulheres da UFC com encontros quinzenais (Annie).

Kittie Knox: 23 anos, casada, parda, não possui filhos e se autodenomina pansexual, diz gostar de pessoas. Trabalha como auxiliar de dentista e é estudante do curso de Letras na FGF e de língua portuguesa no centro de línguas da UECE. Há um ano e meio participa do *ciclofeminismo*. Não participa de nenhuma outra organização político-cultural além do *Pedalzinho das Mina* (Kittie).

María Ward: 25 anos, casada, parda, não tem filhos, é lésbica. Trabalha como costureira e é estudante universitária do curso de Serviço Social. Há dois anos que vivencia o *ciclofeminismo*. Não participa de nenhuma outra organização político-cultural além do *Pedalzinho das Mina* (María).

Edna Eileen Gray: 21 anos, solteira, branca, não possui filhos e se autodenomina como bissexual. Não trabalha, é estudante universitária do curso de Biologia da UFC. É ativista no *ciclofeminismo* por cerca de seis meses. Não participa de nenhuma outra organização político-cultural além do *Pedalzinho das Mina* (Edna).

Diante dos dados acima expostos, observamos que a média de idade entre as integrantes do grupo é de 24 anos, com variações entre 21 e 35 anos. O tempo de ativismo no *ciclofeminismo* é demarcado entre seis meses e dois anos e meio. A maior parte das entrevistadas participa apenas do projeto *Pedalzinho das Mina*, não tendo vivências em outros grupos políticos-culturais, apenas a Annie Kopchovsky, fundadora do projeto, já tinha outras experiências semelhantes. Elas se organizam uma vez por mês para dar aulas de bicicleta para as iniciantes e realizar os passeios, onde no final de cada percurso, realizado na presença de muita música, elas param para fazer um piquenique e conversar, debater sobre as diversas pautas feministas, dando ênfase à reflexão acerca dos obstáculos enfrentados pelas mulheres no trânsito, nas ruas da cidade e traçando estratégias para sanar esses problemas, encorajando as integrantes a seguirem em frente e ocuparem a cidade.

Com relação à vida estudantil, três são universitárias e uma já se graduou. Três delas trabalham e uma é somente estudante. Quanto à orientação sexual, duas se declararam pansexuais, ou seja, sentem atração sexual ou amorosa por pessoas, independentemente do sexo ou identidade de gênero. Uma outra se denomina como lésbica (mulher que tem preferência sexual ou mantém relação afetiva e/ou sexual com outra mulher) e, a última como bissexual (atração afetiva e sexual por mais de um gênero). Três se declaram pardas e uma branca.

6.2 A aproximação das jovens ao movimento *ciclofeminista*

Quando as jovens foram questionadas acerca de como se deu a aproximação delas com o *ciclofeminismo*, duas delas revelaram que só começaram a praticá-lo após a entrada no projeto *Pedalzinho das Mina*, enquanto que a fundadora e uma outra integrante já faziam percursos de bicicleta antes de integrarem o grupo Pedalzinho.

Entretanto, percebemos que as que já andavam de bicicleta antes de ingressar no projeto, somente se encorajaram para realizar percursos mais longos e passaram a utilizar mais a bicicleta como modal (transporte), após a entrada efetiva no grupo Pedalzinho.

A maioria relata a importância e relevância do projeto *Pedalzinho das Mina* na contribuição para o seu encorajamento enquanto mulher na ocupação das ruas da cidade, fazendo do medo uma força motriz nas suas conquistas diárias e não mais um sentimento limitante que freia as liberdades femininas.

Annie Kopchovsky afirma que começou a andar de bicicleta há 2 anos e meio e desde então observou que a sua vida política e todas as questões que lhe interessavam nesse âmbito perpassava pelo uso da bicicleta.

Acrescenta que a forma como vê o mundo hoje tem uma relação muito intrínseca com o fato de utilizar a bicicleta como modal.

Ela relata que começou com o ativismo político através de um grupo misto de ciclistas chamado Massa Crítica, ao qual participava com ações diretas promovidas por eles. Entretanto, ela sentia a necessidade de participar de algum projeto que envolvesse mais fortemente as mulheres, foi então que tentou ir para alguns pedais, até então mistos (homens e mulheres), mas não ficou muito satisfeita com as propostas desses grupos, até que conheceu o coletivo *Ciclanas*.

Foi à uma reunião do grupo, onde afirma que a proposta política do grupo não condizia muito com o que ela buscava e, ao questionar se existiam organizações para passeios, lhe foi relatado que não tinham passeios planejados, pelo menos, oficialmente naquele momento não.

Foi a partir dessa experiência que Annie viu a necessidade de criar um projeto que envolvesse propostas diferenciadas e que até então não existiam nos grupos visitados e, desse desejo nasceu o *Pedalzinho das Mina*.

Ela afirma que

O Pedalzinho é a construção de quem vai (Annie).

Ou seja, não se intitula como “dona” ou “líder” do projeto, mas explica que o grupo é formado por todas as meninas que vão frequentando, vendo as necessidades e fazendo com que tudo seja realizado de modo que seja viável para todas, sem fugir da proposta inicial do projeto que é a bandeira feminista engajado no uso da bicicleta.

Figura 18 – Bicicleta que Annie utiliza desde o início do Pedalzinho com caixa de som acoplada



Fonte: Internet

Destaca o fato de que tudo começou com um evento criado por ela no *facebook*, com o intuito de chamar mulheres para pedalar. No dia do evento, participaram cerca de 38 meninas e quase nenhuma ela conhecia. Acrescenta que nesse dia, ocorreram muitos problemas, como por exemplo, não tinha caixa de som (às vezes funcionava, às vezes não) que era algo que Annie Kopchovsky achava fundamental para o projeto. Ela queria que a música fosse um dos pilares de condução do Pedalzinho. Outro obstáculo foi o fato de nesse dia, ela estar sem sua própria bicicleta (onde ela carrega a caixa de som).

Mas enfim, elas seguiram o passeio para a praia, onde estava acontecendo um evento na época, chamado “Ocupa MINC” que, tratava-se de uma ocupação do Ministério da Cultura, no centro de Fortaleza, por diversas pessoas a fim de reivindicar pautas para a instituição e seus integrantes, onde também foram realizados alguns shows e eventos culturais, como o show do “Damas Cortejam” que ocorria nesse dia. Muitas meninas que estavam participando do *Pedalzinho*, decidiram “esticar” o passeio e assistir a esse show,

então cerca de 16 das 38 meninas foram e ela relata que essa noite foi bastante divertida, apesar de todas os obstáculos ocorridos.

Annie afirma que, ao chegar em casa, recebeu muitas críticas pelo *facebook*, principalmente, de meninas do coletivo *Ciclanas*, mas por outro lado, também teve muitos elogios. Nesse momento da entrevista, a integrante se emocionou afirmando que tinha sofrido e batalhado muito para que o evento acontecesse e que naquele dia tudo o que precisava era ser acolhida, cuidada e não criticada. Mas, decidiu ver o lado bom de tudo, os elogios e fazer dessas críticas uma forma de ganhar força e continuar a desenvolver o projeto, criando já uma próxima data para um novo encontro, tornando o *Pedalzinho* como algo com datas fixas e pré-estabelecidas em conjunto com as outras meninas participantes.

Relata que, durante muito tempo, os passeios ocorriam todos os domingos à tarde, tinham as aulas e oficinas de bicicleta aos sábados também à tarde, mas aos poucos, o número de meninas participantes dos passeios foi diminuindo, fato que fez com que atualmente o projeto reduzisse a quantidade dos encontros que, agora ocorrem uma vez por mês, sempre aos domingos à tarde e as aulas sempre às vésperas desse domingo, também uma vez por mês.

Annie Kopchovsky fala do encorajamento e ousadia que teve ao querer reunir num domingo, diante de um sol escaldante, um grande número de mulheres que, por vezes, não tinham a bicicleta como transporte e sentiam bastante medo das ruas, a passearem pela cidade de Fortaleza, em trechos longos e sem nenhum daqueles aparatos de segurança que eram comuns aos outros pedais, como batedores, carros de apoio, apito:

Eram elas por elas mesmas e continua sendo (Annie).

Acrescenta que a ideia é que as mulheres exerçam seu direito de andar nas ruas de bicicleta, independente de ciclofaixas ou qualquer outro tipo de apoio. Afirma que o respeito deve ser a base de tudo e deve haver uma convivência harmônica entre todos os meios de transportes, onde o carro entende a fragilidade da bicicleta e, essa por sua vez, respeita a fragilidade do pedestre e assim por diante, sem a necessidade de enquadrar as diferentes categorias de transporte em “caixinhas separadas”:

A rua é de todos e todos podem ocupar todos os espaços, bastando que para isso, tenha respeito e essa é a luta do projeto (Annie).

Para Kittie Knox, a aproximação com o *ciclofeminismo* se deu a mais ou menos 1 ano e meio e a primeira motivação que a levou a participar do movimento foi o fato de perceber a necessidade que as mulheres tem de ocupar as ruas, seja a pé, de carro, de moto, de ônibus ou de bicicleta e todos os obstáculos a que isso implica, em especial, o assédio sofrido

pelas mulheres cotidianamente. E ela relata que enquanto houver assédio, haverá mais e mais mulheres ocupando as ruas e lutando para que isso acabe.

A primeira aproximação de Kittie Knox se deu com o feminismo, o qual lhe deu força para se aceitar como é, dando condições para que ela passasse pela transição capilar, pela aceitação de sua identidade de gênero e orientação sexual. Aliado a essa luta, ela sentia a necessidade de praticar algum esporte (foi jogadora de *rugby*³⁰) e quando se deparou com o *Pedalzinho das Mina*, viu ali a oportunidade que buscava: praticar um esporte, no caso o ciclismo e, atuar politicamente enquanto feminista.

Afirma ainda que devido à impossibilidade de continuar praticando o *rugby*, começou a pedalar, mas ainda tinha muito medo das ruas e evitava fazer percursos longos. Foi após a entrada no projeto *Pedalzinho* que conseguiu se encorajar e ganhar as ruas de Fortaleza, utilizando a bicicleta como transporte e em percursos mais distantes (Kittie).

María Ward conta que começou a andar de bicicleta há cerca de dois anos e relata que nunca gostou muito de utilizar ônibus e também não tinha outras opções de transporte. Acrescenta que desde os seus 15 anos tinha muita vontade de andar de bicicleta para todos os lugares, mas tinha muito medo e também enfrentava o receio da mãe em deixá-la andar de bicicleta sozinha pelas ruas da cidade. Mas então, um determinado dia que ela não especificou, começou aos poucos a se planejar para comprar sua bicicleta.

Feito isso, conta que o primeiro percurso já se deu de maneira muito rápida, no impulso e também devido a necessidade, pois em um determinado dia, estava ela precisando ir para a faculdade, não tinha dinheiro, estava desempregada e viu na bicicleta a possibilidade de fazer o trajeto e então pegou a *bike* e foi do bairro Cristo Redentor, próximo à Barra do Ceará até a sua faculdade, localizada na Caucaia, um percurso longo para quem estava iniciando.

Conta que nesse início ainda não fazia parte do grupo *Pedalzinho*, encontrou muita resistência por parte de sua mãe, que tinha muito medo, mas as duas conversaram e a filha a convenceu de que daria tudo certo e que teria cuidado. Apesar de tudo isso, María Ward fala que durante o percurso sentiu muito medo e deu vontade de chorar, mas prosseguiu a viagem.

³⁰ Conforme o site Educação e Esportes, *rugby* é um esporte coletivo que surgiu numa escola na cidade de Rugby (Inglaterra) no ano de 1823. Ele é disputado por duas equipes, em que os jogadores conduzem uma bola oval com as mãos, podendo também utilizar os pés para chutes e lançamentos. O *rugby* é um esporte em que ocorre muito contato físico entre os jogadores. A versão original e mais tradicional é disputada por duas equipes de quinze jogadores, já a olímpica é disputada por duas equipes de sete jogadores.

Relata que depois de um tempo que andava de bicicleta, acabou conhecendo o projeto *Pedalzinho das Mina*, também originado recentemente na época, só tinham ocorrido apenas dois encontros. Ela foi ao terceiro passeio para conhecer e fala que uma das razões que a levou a querer fazer parte do projeto foi a proposta de encorajamento das mulheres a ocuparem as ruas e o trânsito da cidade, utilizando a bicicleta como transporte. Desde então, sempre participa do projeto (María).

Já para a última entrevistada, Edna Eileen Gray, as razões pelas quais ingressou no *ciclofeminismo* foram além do ciclismo ser uma atividade que lhe agrada, ela percebe a necessidade que a sociedade tem de mudar a forma de se relacionar com a cidade, tendo respeito pelas pessoas e com o transporte de cada uma delas, seja moto, carro, bicicleta, até, inclusive se a pessoa estiver numa charrete, como bem enfatiza a entrevistada, esse respeito deve acontecer. Ela afirma que a visão das pessoas a respeito da mobilidade urbana ainda precisa evoluir muito e ela vê isso como uma missão, uma luta que está nas pautas principais do projeto.

Acredita que as mulheres devem se impor e ter essa missão diária com a educação no trânsito, além de ter uma atitude mais política também, exigindo que mudanças sejam realizadas, cobrando das pessoas que estão nas ruas mais respeito no trânsito e, dos órgãos públicos, ações eficazes que possam alterar esse quadro de desrespeito, principalmente, com as mulheres nas ruas da cidade, além de dar melhores condições estruturais para o ciclismo. Aliado a essas questões, ressalta a importância de as mulheres terem o direito à cidade, de poderem sair sem medo de sofrerem assalto ou assédio, na pior das situações. Esses fatos foram os que mais a motivaram a se aproximar do *ciclofeminismo*.

Figura 19 – Passeio com o *Pedalzinho das Mina* pelas ruas de Fortaleza



Fonte: Internet

Ela conta que o primeiro contato dela se deu com o projeto *Pedalzinho das Mina* e depois com o *ciclofeminismo*. Relata que tinha vontade de começar a andar de bicicleta mesmo antes da criação do sistema de bicicletas compartilhadas e da criação das ciclofaixas, mas quando essas mudanças ocorreram na cidade e que mais pessoas começaram a pedalar, essa vontade foi aumentando, mas o medo e a insegurança barravam o seu desejo. Foi com o *Pedalzinho das Mina* que Edna Eileen Gray, através do encorajamento passado pelas outras integrantes, conseguiu desmistificar o medo que sentia de andar pela cidade.

Todas as entrevistadas relatam o medo como principal barreira, mas que hoje o utilizam como força motriz para ocuparem as ruas da cidade e percebem que, muitas vezes, é uma espécie de pânico incutido na cabeça das pessoas bastante difundido pela mídia, que traz uma sensação de insegurança muito maior do que o que realmente é vivido em Fortaleza. Durante os percursos que fazem e após essa vivência maior da cidade, elas sabem que a violência existe, que há perigo, mas que isso não é motivo para as limitarem e que a cidade é muito maior que esse medo e tem muito mais coisas a serem vividas e isso deve encorajá-las a sempre seguir em frente.

Afirma ainda que na época que entrou no Pedalzinho ainda não tinha bicicleta, passando a utilizar o bicicletar, mas enfrentava algumas dificuldades, como ter sempre a limitação de devolver a bicicleta dentro do prazo, algumas vezes as correntes davam problema durante o trajeto, havia problema com as trancas quando tentava retirar as *bikes* dos postos do bicicletar, etc. Aos poucos, com o Pedalzinho, foi se encorajando a comprar sua bicicleta, aprendendo a andar nas ruas, saber das regras de trânsito e conseguir adentrar mais profundamente no mundo do *ciclofeminismo*. A aproximação com o projeto se deu através do convite de uma amiga que viu o *post* do Pedalzinho no site da UECE.

Então, ela foi com mais duas amigas a um dos passeios promovidos pelo grupo em dezembro de 2016. Não sabia ainda como tudo funcionava, mas ficaram a par de toda a movimentação nesse encontro e logo participaram de outros eventos, se voluntariaram para dar aulas de bicicleta para as novas integrantes que chegavam e assim continuam até hoje, apoiando da maneira que podem, as ações mobilizadoras que Annie Kopchovsky traz para o grupo (Edna).

6.3 Surgimento e atuação do projeto *Pedalzinho das Mina*

Ao ser questionada sobre o surgimento e atuação do projeto, Annie Kopchovsky explica que tudo começou da necessidade de pedalar nos fins de semana e de ter companhia,

já que sempre pedalava sozinha e os pedais noturnos não tinham muito a ver com o que ela buscava, já que não se tratavam de pessoas que utilizavam a bicicleta como modal, mas apenas naquele momento de lazer. Ela queria sair com pessoas que utilizassem realmente a *bike* como transporte e que lutassem por essa causa, o que inclui reivindicar mais ciclofaixas, ciclovias ou por um trânsito mais humano e compartilhado. Acrescenta que os outros pedais têm uma proposta apenas de lazer, em que as pessoas pagam para estar ali e não se conhecem nem trocam experiências entre elas.

Annie fala que queria um lugar em que ela pediasse com pessoas em que fosse possível conversar, conhecê-las, ter pelo menos um mínimo de contato, criar laços de amizade realmente e que o grupo tivesse uma proposta política também, onde a bicicleta fosse uma ferramenta de luta. Foi então, que ela lançou a ideia de sair para pedalar dentro do grupo do coletivo *Ciclanas* no *facebook* e muitas meninas gostaram da proposta.

No primeiro passeio, conta que apareceu apenas uma menina, fator pelo qual não aconteceu o pedal, mas a ideia continuou sendo difundida, até que, como relatou anteriormente, o Pedalzinho aconteceu com a presença de cerca de 38 meninas, algumas já eram do *Ciclanas* e foi então que percebeu, a partir daí, que o Pedalzinho era uma necessidade e que as meninas precisavam de um espaço só para elas aprenderem a andar no trânsito e tivessem um apoio. Como já fazia parte do Roda de Mulheres, onde diversas pautas feministas eram tratadas, onde tem o objetivo de ser sempre um espaço aberto e de acolhimento a todas as mulheres que chegam, percebeu que o projeto poderia englobar essas propostas juntamente com o ciclismo. Daí, ressalta que o projeto *Pedalzinho das Mina* tem três objetivos principais: encorajar as mulheres a utilizarem a bicicleta como meio de transporte, criar laços de amizade e ocupar a cidade, vendo-a através de um olhar diferente, sempre tentando chegar também às áreas mais periféricas, como os passeios que já foram realizados no Cuca Barra e Titanzinho (Annie).

Figura 20 – Passeio *Pedalzinho das Mina* na praia do Titanzinho



Fonte: Internet

Kittie Knox conta que o projeto iniciou com a ideia da Annie Kopchovsky em reunir as meninas para pedalar e ressaltou que no grupo não existe líder, sendo formado por todas elas. Houve um grande aumento de mulheres no grupo, entretanto, boa parte delas não sabia pedalar, foi então que elas decidiram iniciar as aulas de *bike* e as meninas que participam dessas aulas também realizam os percursos de bicicleta junto com o Pedalzinho, pois Kittie resalta que uma coisa é aprender a andar de bicicleta e outra é ter coragem de fazer percursos na cidade de bicicleta. Hoje, essas mulheres que participaram dessas aulas aderiram a bicicleta como meio de transporte em suas vidas e fazem os mais variados percursos de bicicleta na cidade de Fortaleza (Kittie).

Com María Ward, a atuação do Pedalzinho se deu de uma maneira muito positiva, resalta que os momentos de passeio, as músicas, o piquenique, a forma como se conhecem é muito gratificante, fato que a faz sentir vontade de não vir embora. Acrescenta que o espaço acolhedor proporcionado pelo Pedalzinho ajuda a todas e independentemente do estado em que uma menina chegue lá, é impossível sair da mesma forma, ou seja, estando triste melhora o humor e estando feliz sai mais feliz ainda. Destaca a importância em conhecer novas pessoas e as novas histórias que ali são compartilhadas (María).

Edna Eileen Gray, explica que o Pedalzinho surgiu a partir das propostas que Annie lançou, pelo *facebook*, no coletivo *Ciclanas*, mas que algumas integrantes não acolheram muito bem, fato que fez com que o primeiro passeio só tivesse a presença de uma menina. Isto acabou por influenciar na saída de Annie do *Ciclanas* que, na verdade, nem chegou a fazer parte, tendo ido a apenas uma das reuniões, pois ainda estava num momento em que buscava um grupo que enquadrasse suas ideias.

E após a saída, decidiu criar um projeto que pudesse englobar suas pautas, também através de um evento no *facebook* em que convidava as mulheres para uma nova tentativa de realizar o pedalzinho. Agora, não era mais uma proposta dentro de um grupo, mas uma proposta aberta a todas as mulheres que se interessassem, por isso o *Pedalzinho* não é um coletivo, mas um projeto que vem sendo desenvolvido e atualizado por todas as mulheres que vão chegando e adequando-o à realidade de cada uma delas. Edna relata que o *Pedalzinho* aos poucos foi acontecendo, ganhando cada vez mais adesão das mulheres e fala que Annie sempre procura continuar mobilizando, criando eventos, indo recepcionar as meninas que chegam nos dias de passeio na praça da Gentilândia, ponto de encontro e de retorno de todos os pedais realizados (Edna).

6.4 Concepção de Feminismo para as entrevistadas

Annie Kopchovsky fala que entende o feminismo como uma necessidade das mulheres de serem reconhecidas no espaço público. Explica que o mundo existe sob a cultura do patriarcado, desde a origem do homem, ou seja, trata-se de uma cultura em que o homem tem privilégio nas relações sociais, nas instituições, nas mais diversas áreas, inclusive no trabalho, o homem tem um salário maior mesmo que a mulher exerça a mesma função e tenha o mesmo nível de conhecimento. Na instituição familiar, o homem também é dotado de privilégios, como por exemplo,

É o homem quem dá as ordens e a mulher é quem acata essas ordens, a mulher existe ali em função desse homem (Annie).

Afirma que o feminismo veio com o objetivo de “quebrar” essas ideias, disseminando que as mulheres não existem em função dos homens, mas que elas têm o mesmo valor que os homens e que, por isso, merecem respeito como tal. Explica que as mulheres precisam ter essa vivência de liberdade e ocupar também os espaços. Exemplifica que em muitos espaços, até mesmo nos pedais noturnos, sempre são homens que estão à frente dos bateadores, da escolha dos destinos dos passeios e a presença de mulheres nesses pedais é bem reduzida, conforme verificou ao participar de alguns desses grupos.

Figura 21 - Roda de conversa *Pedalzinho das Mina*



Fonte: Internet

Então, o feminismo vem no intuito de criar espaços para as mulheres onde elas também possam ser protagonistas desses espaços, como é o caso do *Pedalzinho das Mina*, do Roda de Mulheres e de outros coletivos e movimentos que vem surgindo baseados em pautas feministas. Acrescenta que o feminismo vem para trazer equidade entre homens e mulheres, de forma que as mulheres não sejam subservientes aos homens, mas que elas existam em função delas mesmas (Annie).

Para Kittie Knox, o feminismo se define em lutas por igualdade entre homens e mulheres, buscando reivindicar o direito das mulheres aos espaços, além de procurar pôr fim ao machismo que tem tomado conta da sociedade oprimindo as mulheres. Considera que todas as pautas feministas são primordiais, pois o machismo já está muito espalhado na sociedade, fato que faz com que algumas mulheres nem enxerguem que estão passando por determinadas situações machistas.

Cita alguns exemplos, como o fato de um casal ter filho e, se algo acontecer à criança, sempre a culpa cai para a mãe justificando que a mesma não teve o cuidado devido, eximindo o pai dessa obrigação; no trabalho, a mulher exerce a mesma função de um homem, mas ganha um salário inferior ao dele; no trânsito, se uma mulher bate num carro, as pessoas sempre acham que a culpa é da mulher, jamais do homem que estava atrás dirigindo e que possa ter causado o acidente, pois a mulher que é sempre tida como “lesada” ou que “não presta atenção”, ou seja, em todas as situações a mulher é sempre oprimida, rebaixada (Kittie).

María Ward afirma que o feminismo é a luta das mulheres por igualdade. Ressalta que, apesar das muitas vitórias conquistadas no passado, atualmente as mulheres ainda tem muito para conquistar. Acrescenta que o feminismo vem como principal meio de luta contra o machismo e de empoderamento feminino.

Fala que, apesar de não ser muito ativista, não participar de grupos que discutam o feminismo (apenas do *Pedalzinho das Mina*), entende a importância do movimento que é muitas vezes tratado no seu curso de Serviço Social. E relata ainda que tem muita vontade de participar do Roda de Mulheres, por influência da Annie Kopchovsky, mas devido ao tempo de trabalho ainda não deu certo ir.

Destaca que o ponto principal do feminismo é a conquista do espaço pelas mulheres, encorajando-as a fazer o que tiverem vontade, excluindo as ideias de inferioridade ou limitação da mente das mulheres. O feminismo vem para mostrar que as diferentes situações machistas vivenciadas pelas mulheres não são culpa delas, também para

desmistificar a reprodução do machismo até mesmo entre as mulheres, para que elas tenham *sororidade* umas com as outras, mostrando que elas podem ser o que quiserem (María).

Edna Eileen Gray afirma que feminismo é todo um movimento, atitude das mulheres para mulheres, onde estas são protagonistas de sua própria luta. Ainda não entende o motivo dos homens não poderem se auto intitular como feministas, pois acredita que os homens devem se somar a esta luta. Acrescenta que não se trata de um movimento em que as mulheres queiram ser superiores aos homens, pois aí já se configuraria como um “femismo” (contrário de machismo), mas uma luta pela igualdade de direitos entre homens e mulheres, onde haja o respeito com o ser humano acima de tudo (Edna).

6.5 A relação das ciclofaixas com o *ciclofeminismo*

Ao pôr em questão a relação existente entre as ciclofaixas construídas recentemente na cidade de Fortaleza com o desenvolvimento do *ciclofeminismo*, tinha-se o objetivo de descobrir e entender se as ciclofaixas contribuíram ou não para o surgimento de projetos *ciclofeministas*, como é o caso do *Pedalzinho das Mina*.

Figura 22 – Pedalada nas ruas de Fortaleza com *Pedalzinho das Mina*



Fonte: Internet

Conforme as falas das integrantes, que serão descritas abaixo, a presença de ciclofaixas é importante, pois acaba por contribuir para uma maior disseminação do uso da

bicicleta, porém para elas, não foi um fator determinante para que surgissem os projetos *ciclofeministas* que, dentre as várias propostas, tem o objetivo de colocar as mulheres na rua pedalando, na via pública, nas ruas, compartilhando o mesmo espaço dos carros, das motos, dos ônibus. Segundo *post* no *facebook* de uma das integrantes, é na periferia em que o fluxo de bicicletas é maior e é também onde não existem ciclofaixas, enfatizando bem que a relação entre a utilização da bicicleta com a construção de ciclofaixas ainda não é tão direta o quanto se possa imaginar:

Onde as manas fazem o uso da *bike* com mais frequência? Na periferia. Onde não tem ciclofaixa? Na periferia (Kittie).

Se observarmos o confronto existente entre as desigualdades socioespaciais e a recente produção habitacional, veremos um profundo processo de segregação residencial na região metropolitana de Fortaleza que, também se configura como periferia e, esta segregação é algo que se estende das casas para as ruas dessas regiões.

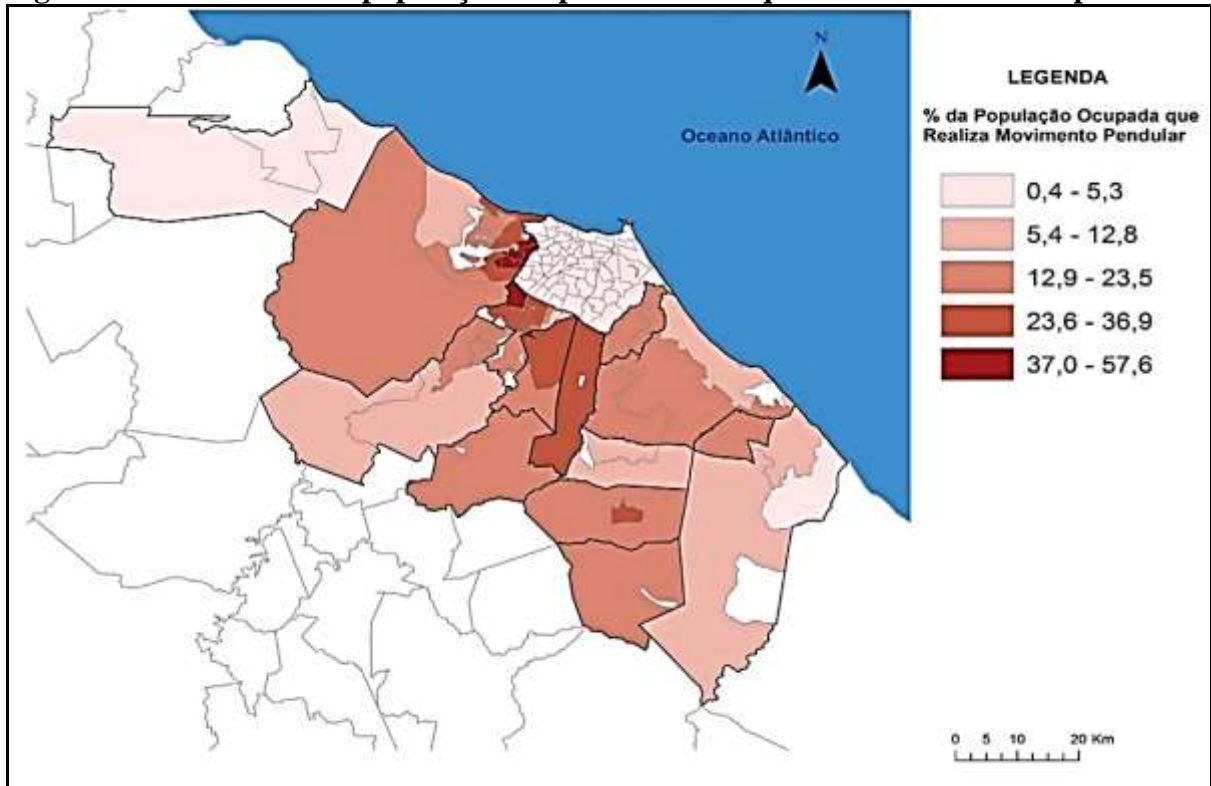
Evidencia-se uma metrópole cada vez mais apartada, percebendo-se a retração de determinados deslocamentos residenciais, assim como a expansão de outros, onde o espaço urbano produzido mostrou-se mais diversificado e heterogêneo. Todavia, ao chegar às franjas periféricas, os grupos mais abastados, a nova classe média e mesmo a habitação de interesse social adotam a forma condomínio como alternativa preferencial. Com isso, denota-se um processo de fragmentação social que impede convivências, mesmo entre semelhantes, além de acirrar o distanciamento entre os desiguais (PEQUENO; COSTA, 2015, p. 274).

Conforme explanado acima e trazendo para o contexto das ruas com ciclofaixa, as integrantes do Pedalzinho acreditam que esta, por sua vez, promove uma segregação social, “encaixotando” cada meio de transporte em seu lugar e contribui com a ideia de que as bicicletas só podem estar naquele espaço pré-determinado, o que, na concepção das integrantes, não é verdade, pois mesmo morando em regiões mais afastadas, como a região metropolitana, ou nas periferias de Fortaleza, onde a presença de ciclofaixas é pequena ou inexistente, isso não significa que seus deslocamentos se deem apenas dentro desses espaços. Se dependessem de um transporte coletivo para se locomoverem, conforme é mostrado na figura,

[...] identificaríamos uma predominância dos deslocamentos com tempo de duração abaixo de uma hora, indicando que os movimentos pendulares na Região Metropolitana de Fortaleza ocorrem, sobretudo, entre municípios que além de proximidade física possuem sistemas de transporte que possibilitam o deslocamento diário, mas como a integração dos sistemas de transporte na RMF ainda é incipiente, a escolha do local de trabalho se restringiria ao município de residência e outros próximos com boas condições de deslocamento (vias de circulação e transporte coletivo) (Figura) [...] Portanto, limitar-se-iam as escolhas dos moradores residentes

em municípios periféricos (Tabela). (ACCIOLY; MARINHO; NOGUEIRA; 2015, p.300-301)

Figura 23 - Percentual da população ocupada da RMF que realiza movimento pendular



Fonte: Anuário Antropológico, 2012.

Tabela 1 – RMF – Tempo de trajeto casa-trabalho por tipologias socioespaciais

Tipologia	Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho					Total
	Até 5 min.	6-30 min.	30min- 1h	1h-2h	Mais de 2h	
Rural	102	4.677	3.678	1.791	221	10.469
Popular	223	5.681	13.869	8.102	535	28.409
Médio	27	1.979	2.109	967	89	5.171
Médio Superior	90	4.735	7.580	3.468	318	16.190
Operário e rural	190	9.584	10.751	5.319	430	26.275
Popular Operário	74	5.281	11.301	7.972	806	25.433
Superior	19	255	1.191	605	25	2.095
Tipologia	% Até 5 min.%	% 6-30 min.	% 30 min- 1h	% 1h-2h	% Mais de 2h	Total
Rural	1,0	44,7	35,1	17,1	2,1	100
Popular	1,0	44,7	35,1	17,1	2,1	100
Médio	0,5	38,3	40,8	18,7	1,7	100
Médio Superior	0,6	29,2	46,8	21,4	2,0	100
Operário Rural	0,7	36,5	40,9	20,2	1,6	100
Popular Operário	0,3	20,8	44,4	31,3	3,2	100
Superior	0,9	12,2	56,8	28,9	1,2	100

Fonte: Observatório das Metrôpoles.

Portanto, se pensássemos dessa forma apenas no âmbito das condições proporcionadas por um transporte coletivo, essa ideia poderia até fazer sentido, mas com a bicicleta, todo esse cenário se modifica, pois, com a *bike*, elas ganharam essa liberdade de ir e vir com um alcance muito maior, onde a ligação entre a periferia e o centro se dá de uma maneira muito mais forte, frequente e, num espaço de tempo muito menor que de ônibus, além de o percurso ser muito mais agradável.

Por outro lado, nesse espaço de “segregação”, nas ciclofaixas, da periferia à zona nobre, também ocorrem encontros e compartilhamentos entre os ciclistas que por lá sempre passam alguma hora do dia, gerando uma maior sociabilidade entre eles. Podemos traçar um comparativo entre esse contexto e algumas contribuições de José Guilherme Cantor Magnani,

[...] sob uma perspectiva construída “de perto e de dentro”, a partir dos conceitos de *pedaço* e *circuito*. “A primeira, captada em suas etnografias sobre relações de vizinhança e problematizada antropológicamente, se refere não apenas a um espaço social, mas sobretudo a uma identidade compartilhada entre pessoas. É construída a partir do compartilhamento de certos gostos ou no domínio de certas informações resultantes da sua frequência em determinados lugares. Estes últimos se transformam, assim, num ponto de referência comum, sendo “destacados” do plano físico e projetados nos sujeitos que, desta forma, são parte de e reconhecidos como do “pedaço”. Em diálogo com Roberto Da Matta, o autor propõe que entre a casa e a rua existiria um espaço intermediário. Neste se poderia conceber um outro tipo de sociabilidade – entre os “chegados” – organizando planos de interação distintos daqueles em que os registros domésticos (ou familiar) e público (ou impessoal) são predominantes. Já a noção de *circuito* designa “um uso do espaço dos equipamentos urbanos – possibilitando, por conseguinte, o exercício da sociabilidade por meio de encontros, comunicação, manejo de códigos”. Entretanto, estes se exercem de forma mais independente em relação ao espaço, não se atendo à contiguidade, como ocorre, por exemplo, no *pedaço*”. (MAGNANI, 2007 *apud* PIRES, 2012, p.170)

Para Kittie Knox, as mulheres já faziam o uso de bicicletas antes de existirem ciclovias nas ruas, porém depois de terem surgido as ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas, muitas mulheres começaram a pedalar por se sentirem mais seguras. Para ela, as ciclofaixas foi um benefício comum a toda população em relação à segurança, mas também criou uma certa limitação, principalmente, por não existirem ciclovias na periferia, local onde a maioria das mulheres pedalam, como rota de atalho, percurso mais curto.

Este fato induz mais ainda os motociclistas e aos motoristas de carro ou ônibus acharem que as bicicletas só podem estar em ruas que tenham ciclofaixas, o que não é verdade e o que também não se aplica na realidade, pois muitas das meninas andam em ruas sem ciclofaixas na maioria das vezes, pois boa parte delas mora em áreas periféricas.

Portanto, a implementação das ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas teve seu ponto positivo com relação à uma maior sensação de segurança sentida pela população, em contrapartida, trouxe algumas limitações, como as explicadas anteriormente (Kittie).

María Ward acredita que houve uma contribuição por parte das ciclofaixas para que mais mulheres começassem a pedalar, por se sentirem mais seguras, principalmente, nos espaços de maior trânsito, nas avenidas, em que muitas sentiam muito medo. Mas, por outro lado, afirma que ainda há muitas mudanças que deverão ser feitas para que a utilização da bicicleta seja efetiva (María).

Para Edna Eileen Gray, as ciclofaixas e ciclovias foram importantes para que mais mulheres perdessem o medo de pedalar nas ruas e avenidas, gerando uma maior segurança no trânsito. Ressalta que, na cidade de Fortaleza, as ciclorrotas ainda são poucas, mas as ciclofaixas tem contribuído para que as mulheres se sintam mais seguras e “ganhem as ruas” (Edna).

6.6 A bicicleta como ferramenta de transporte, empreendedorismo e inclusão social

Durante as entrevistas e o seminário sobre o *ciclofeminismo* promovido pelo *Pedalzinho das Mina*, existe uma predominância de temas como transporte, empreendedorismo e inclusão social que, de acordo com as participantes e as experiências que foram relatadas, estão diretamente ligados à bicicleta e aos usos que fazem dela.

Figura 24 – Logomarca do seminário sobre o *ciclofeminismo* promovido pelo *Pedalzinho das Mina*



Fonte: Internet

Em praticamente todas as falas foi ressaltado o uso da bicicleta como modal e do quanto isso favoreceu a dinâmica de suas vidas. Para algumas, usar o transporte coletivo sempre foi uma experiência negativa e, dentro do que seria negativo, inclui-se a lotação, o cansaço de ter que ir andando até a parada e ficar esperando às vezes horas pelo ônibus, além da demora para chegar ao destino que, quase sempre era um momento em que muitas já estavam totalmente desarrumadas, com roupa amassada e suadas, além de muito estressadas. A primeira pedalada é inesquecível e quando isso se torna uma rotina, os benefícios logo aparecem, conforme relato de uma convidada do evento.

A sensação que se tem é a de liberdade, de sentir o vento “na cara”, de entrar em contato com a natureza, sentir o cheiro da cidade, mesmo que poluída, mas sentir esse cheiro, algo que dentro de um carro fechado ou de um ônibus jamais será possível.

Elas contam que, quando passaram a utilizar a *bike* como modal, saíam de casa, com calma, iam pedalando, sentindo o vento bater em seus corpos e só em saber que não precisavam andar para nenhuma parada de ônibus, não precisavam de dinheiro, nem ficar esperando por nada e que também podiam voltar a hora que quisessem e ir para onde quisessem, isto ampliou mais ainda a sensação de liberdade promovida pela bicicleta.

Aquilo só dependia delas mesmas e, sabendo que tudo estava em suas mãos e que podiam fazer o que quisessem, a hora que quisessem, onde quisessem e quando quisessem, sendo o que quisessem, se depararam com algo muito forte e singular: o empoderamento e, porque não dizer, “empoderamento pela bicicleta”!

Não são negados os vários problemas enfrentados por elas diariamente no trânsito, nas ruas da cidade, afinal, em pleno século XXI, o machismo ‘reina’ e, ver uma mulher pedalando nas ruas da cidade ainda é algo difícil de digerir para muitos homens e, na tentativa de limitar essa liberdade, são impostas duras provas às ciclistas, sendo a mais dolorosa delas, o assédio e o medo dele que, por sua vez, impede que essa experiência seja vivida por outras mulheres que nem sequer ousam realizar esse feito. O *Pedalzinho das Mina* vem como uma espécie de antídoto contra essas imposições e vem para dizer para as mulheres que sim, elas podem e elas devem pedalar e que só assim poderão mudar essa realidade.

Kittie Knox conta que começou a usar a bicicleta como meio de transporte pela necessidade de se locomover mais rapidamente, o que não é possível fazer utilizando um transporte coletivo. Além disso, outros problemas também enfrentados dentro dos ônibus como assédio e assaltos fizeram com que ela abandonasse esse tipo de veículo. Conta que possui carteira de habilitação A e B (moto e carro), no entanto, não possuía nenhum dos

veículos mencionados, mas tinha uma bicicleta, que surge como solução a todos esses problemas.

Relata que fez alguns reparos na *bike* e logo começou a pedalar, primeiro realizando percursos mais curtos, principalmente, de casa para o trabalho e para a faculdade. Após, habituar-se mais a andar de bicicleta, foi desbravando seus medos e começou a realizar rotas mais longas, como a praia e outros.

Hoje, Kittie vai a praticamente todos os lugares de bicicleta. Conta que quando você passa a utilizar a *bike* como meio de transporte, aos poucos, os medos se esvaem. Já faz uso da bicicleta há um ano e meio e define a bicicleta como uma ferramenta de liberdade que mostra para as mulheres que elas podem fazer o que quiserem, irem a qualquer lugar, fazerem modificações em suas *bikes* como tivessem vontade, dentre várias outras coisas que só trazem empoderamento a todas as mulheres.

Ressalta o cuidado que se deve ter nas avenidas, procurando andar sempre do lado esquerdo, pois os ônibus costumam não respeitar. Destaca que a bicicleta proporcionou a ela a ida a qualquer lugar, a qualquer tempo, fato que de ônibus, já era um fator a se pensar. Por exemplo, ao querer ir à praia, de ônibus, o percurso dura em média 2 horas, do bairro Parangaba, onde mora, para a Praia de Iracema, mas de bicicleta, o mesmo percurso, dura somente quarenta minutos, além de ser bem mais agradável. Todos esses fatores contribuíram, definitivamente, para que, hoje, Kittie escolha a bicicleta como meio de transporte (Kittie).

Outra entrevistada, María Ward, conta que utiliza a bicicleta como modal há dois anos e meio. Afirma que sempre teve muita vontade de andar de bicicleta, mas tinha muito medo, entretanto, devido a necessidade de ir para a faculdade num dia em que não tinha dinheiro, decidiu se aventurar e fez o percurso de bicicleta. Acrescenta que o Pedalzinho ajudou muito, ensinou muitas coisas a ela, principalmente, sobre como reagir no trânsito, destacando algumas questões, como o assédio, por exemplo. Hoje, María faz quase todos os seus percursos de bicicleta (María).

Edna Eileen Gray relata que utiliza a *bike* como transporte há cerca de seis meses, mas já andava de bicicleta em suas brincadeiras desde a infância, mas sempre dentro de casa, nunca na rua. Conta que quando despertou a vontade de voltar a usar bicicleta, foi um pouco complicado, pois ainda não possuía *bike* e utilizar as bicicletas compartilhadas do bicicletar era um problema: às vezes elas não encaixavam, não funcionavam perfeitamente e isso fazia com que escolhesse outros meios de transporte. Mas quando conseguiu comprar sua própria *bike*, tudo mudou, foi se encorajando e tentando usá-la cada vez com mais frequência. Ressalta que é um meio muito mais rápido de se chegar a qualquer lugar (Edna).

Sabe-se que a cidade é de todos e todas e isto precisa ser lembrado sempre. A bicicleta também tem atuado nesse sentido de inclusão social para as mulheres, não só enquanto mulheres, mas também enquanto mulheres com deficiência. Uma das convidadas do seminário promovido pelo *Pedalzinho das Mina*, Frida Kahlo, nasceu sem um dos seus braços e isso nunca foi visto por ela como algo limitante, sendo algo bastante naturalizado em suas vidas, mas quando ela utiliza a bicicleta, esse empoderamento só cresce.

Conta que a bicicleta lhe trouxe ainda mais liberdade e que, apesar de sofrer algumas críticas, inclusive com relação à sua cor, negra, recebe muito mais elogios das pessoas que admiram sua força e determinação, além da imensa coragem de ganhar as ruas de uma sociedade que não é feita para mulheres e muito menos mulheres deficientes e negras. O preconceito é vivenciado todos os dias, mas a luta e a vontade de vencer tudo isso também e a bicicleta tem sido uma ferramenta bastante importante na sua vida, conta ela (Frida).

Outro importante tema de destaque seria o empreendedorismo com a bicicleta, ou seja, muitas mulheres, após se “apaixonarem” pela *bike*, decidiram “apostar suas fichas” nesse meio de transporte também como um meio de “ganhar a vida”. Uma delas, Virgínia Woolf, de Recife, formada em *Marketing*, que sempre teve sua vida muito ligada ao uso da bicicleta, decidiu escrever sua monografia, intitulada “*Bike courier*³¹ *app*: o *design* e a mobilidade (urbana e tecnológica) nas empresas de ciclo entregas” que, conforme a autora, trata-se de um

Projeto de desenvolvimento de *design* informacional aplicado a dispositivos móveis para uso em negócios do tipo *bike courier*, com foco na logística urbana e no gerenciamento de frota e de ordens de serviço. Apresenta fatores culturais relacionados ao uso da bicicleta e a utilização deste veículo na logística urbana em cidades brasileiras; discute sobre a mobilidade urbana como modo de locomoção, interação e comunicação nas cidades atuais; enfoca o *design* de interação, a arquitetura da informação e o *design* de aplicativos móveis; investiga o uso de dispositivos móveis no mercado brasileiro de ciclo entregas e propõe o *design* como ferramenta para solução de problemas de comunicação, gestão e segurança do trabalho de ciclistas entregadores (Virgínia).

Entretanto, esse projeto não chegou a ser desenvolvido devido aos custos serem muito altos e Virgínia Woolf, sozinha, não teve como arcar com esses gastos. Diante desse fato e, já fora do mercado de *Marketing*, alguns de seus amigos, sabendo do seu grande apreço por bicicletas e de sempre gostar de estar andando em cima delas, deram a ideia para que ela começasse a realizar serviços de entregas em sua *bike*. Então, ela iniciou essa jornada em Recife juntamente com outras duas amigas, no dia 13 de junho de 2014.

³¹ Segundo site Wikipédia, *Bike Courier* é um sistema de entregas feita por bicicletas.

A maioria dos pedidos eram feitos por telefones públicos (orelhão) e telefone fixo. Quando perceberam, já estavam realizando entregas de bicicleta por quase todo o Recife, dando início então ao surgimento da empresa *Z Ciclo Entregas*, que acabou expandindo-se também aqui em Fortaleza, nesse ano de 2017. Conforme relato da fundadora na página da empresa no *Facebook*, há toda uma conscientização do uso da bicicleta também por ser um veículo não-poluente, ágil, que não emite barulho, estaciona facilmente em qualquer lugar, dentre outros benefícios:

Mensageria fundada em Recife, PE, no ano de 2014, por mulheres ciclistas que acreditam nos benefícios da bicicleta como veículo propulsor de mudanças para as nossas cidades. A partir de 2017, a ZCiclo pedala pelas ruas de Fortaleza, CE. As entregas rápidas solucionam o transporte de pequenos ou médios objetos. Pedalando, a ZCiclo agiliza a rotina empresarial ou pessoal de modo consciente, com mais economia, independência, liberdade e bem-estar. Bicycletas são veículos ideais para a mobilidade no dia-a-dia de muitas pessoas. Não poluem, não emitem CO₂, nem fazem zuada. São ágeis e fáceis de estacionar, se movimentam bem no trânsito. Na logística urbana, as bicycletas garantem rapidez nas operações locais de mensageria. Com respeito ao meio ambiente, a ZCiclo utiliza bicycletas para transportar pequenas ou médias encomendas e, realiza serviços de retirada e entrega (s) por meio da mobilidade sustentável, com rapidez e segurança (Virgínia Woolf In *ZCiclo Entregas*, 2016).

Outra mulher que também se aventurou e deu muito certo no empreendedorismo com a bicicleta, foi Lélia González, formada em Arquitetura, mas sempre gostou muito de mecânica de *bikes*.

Sempre que ela precisava realizar reparos em sua bicicleta e procurava oficinas especializadas, onde sempre encontrava somente homens, eles não lhe davam atenção, ou eram grosseiros, assediavam e quando ela mesma tentava consertar sua bicicleta, eles não deixavam, já tomavam a sua frente, menosprezando sua capacidade, enquanto mulher, de atuar na mecânica.

Tudo isso a chateava muito, então aos poucos foi aprendendo ela mesma a realizar reparos e até a montar bicycletas inteiras. Este era um serviço que, até hoje, não é realizado por mulheres, exceto ela.

Com isso e, vendo a necessidade que as mulheres ciclistas tinham de ter uma mulher com que pudessem contar para a mecânica de suas bicycletas, Lélia González, resolveu investir tudo numa loja que ofertasse, a oficina e também a venda de bicycletas “fixas³²”, uma

³² Conforme o site *Vá de Bike*, o principal das *bikes* fixas é não terem roda livre, ou seja, os pedais se movem o tempo todo junto com as rodas. Por essa característica, os próprios pedais são utilizados para frenagem, o que faz com que tradicionalmente não precisem de um sistema de freios. Também não possuem marchas. Em se tratando de fixas, menos é mais.

paixão da dona da loja. Com a ajuda de vários amigos, conseguiu inaugurar sua loja, chamada *Bitelli Bikes*, definida como

Bike shop conceito, uma bicicletaria montada para ciclistas urbanos e fixeiros de Fortaleza que buscam peças e serviços de oficina (Lélia González In *Bitelli Bikes*, 2017).

O horário de funcionamento é de segunda à sábado, das 10 às 20 horas.

Ela passou vários anos se dedicando exclusivamente a essa loja e ela atuava sempre na oficina, fato que fazia com que muitas mulheres a procurassem para consertar suas bicicletas, por se sentirem mais à vontade. Hoje, ela tem a ajuda de um sócio, mas procura se dividir entre a *Bitelli* e seu mais novo projeto, recém-inaugurado: *Piccolore Pinturas*, definido como

Projeto e execução de pinturas para bicicletas e outros veículos ativos, onde o trabalho é realizado em conjunto com a *Bitelli Bikes*, oferecendo serviços de personalização” (Lélia González In *Piccolore Pinturas*, 2017).

O empreendedorismo com a bicicleta tem sido mais um importante feito dentro do *ciclofeminismo*, transmitindo cada vez mais empoderamento entre suas adeptas, nos mais variados âmbitos, como é o caso das duas ciclistas empreendedoras acima mencionadas.

6.7 Cicloviagem: relatos sobre os projetos “Giramérica” e “Em busca de novos ares”

Figura 25 - Projeto “Giramérica”



Fonte: Internet

Carol Emboava é uma dessas mulheres que tem grande paixão pela bicicleta, porém esse sentimento é mais ousado, ela adora fazer *ciclovagens* e, já é uma *cicloturista* bastante conhecida no Brasil. Depois de viajar por vários lugares de bike, hoje planeja se aventurar novamente sob duas rodas: percorrer 13.000 quilômetros por 6 países da América Latina durante um ano. Ela esteve em Fortaleza e, concedeu uma entrevista ao projeto *Pedalzinho das Minas* no dia 1º de maio deste ano, que foi exibida durante o seminário sobre o *ciclofeminismo*. Conta algumas experiências que teve no *cicloturismo*, dando algumas dicas para quem deseja começar a realizar essas viagens. No *Portal Extremos*, ela relata um pouco sobre quem é e conta um pouco sobre sua vida aventureira:

Tenho 31 anos e moro na cidade de Taubaté (interior de SP). Bem, pelo menos até agosto de 2013, quando pretendo colocar o pé na estrada e não ter CEP por 1 ano. Sou técnica em Nutrição e Dietética e graduada desde 2006 em Educação Física. Comecei minhas primeiras pedaladas na mesma época da faculdade e meu objetivo sempre foram as ciclovagens. Me encantava o fato de poder conhecer lugares e pessoas apenas com a força do meu corpo, com a liberdade que só uma bicicleta proporciona. Em 2004 planejei uma pequena ciclovagem, de Pindamonhangaba para São Sebastião, em 4 dias. No segundo dia, ainda em Ubatuba, uma lesão no joelho se agravou e não consegui dar continuidade aos meus planos. A decepção foi maior ao voltar pra casa e descobrir que além de fazer uma cirurgia não poderia mais pedalar, segundo meu ortopedista. Operei o joelho, vendi minha bike 1 ano depois (ainda a contragosto), e me apaixonei pelo montanhismo, onde eu conseguia administrar bem a lesão. E desde então minha paixão pelas montanhas só foi crescendo. Ainda quero subir as 10 maiores montanhas do Brasil, faltando apenas 2 para atingir o cume. Mas essa é outra história e são planos para mais tarde. Hoje, depois de alguns bons anos da cirurgia, muita fisioterapia e fortalecimento dos membros inferiores me sinto segura novamente para voltar a pensar nesse sonho, agora já não tão distante. Tenho um site de culinária *outdoor*, o Cozinha na Mochila, onde preparo receitas e dou dicas para viajantes independentes, mochileiros e campistas. E pretendo nessa ciclovagem unir essas duas atividades que me dão tanto prazer, pedalar e cozinhar. Meu interesse não é somente conhecer pessoas e lugares, mas sim interagir da forma mais próxima possível com eles, vivenciando parte do seu dia-a-dia, da cultura e culinária local. Grandes desafios vêm com grandes aprendizados, e espero que eles sejam um dos maiores pesos da minha bagagem (Carol Emboava).

Conforme podemos observar na fala dela, trata-se de uma mulher bastante forte, determinada e que adora aventuras. Seu projeto de dar a volta em 6 países da América Latina em 1 ano de bicicleta intitula-se “Giramérica” e já está acontecendo. “Ela partiu de Curitiba (PR) em agosto de 2013, pedalou para o sul até a primeira fronteira, passou pelo Uruguai, entrou na Argentina e atualmente está conhecendo pessoas e lugares da Patagônia ao sul do país”, conforme informação do site *Bike é Legal*. Em seu roteiro ainda estão previstos mais 3 países: Chile, Bolívia e Peru. Carol Emboava relata todas as aventuras na página do Giramérica no *Facebook*.

Figura 26 – Percurso do projeto “Giramérica”



Fonte: Internet

Para que esse projeto desse certo e continuasse a ser realizado, Carol Emboava contou e ainda conta com a colaboração das pessoas, na arrecadação de dinheiro, conforme o site *Cartase*, a *cicloturista* fala resumidamente dos três anos em que está pedalando pelo mundo e pede a contribuição das pessoas para continuar a cumprir seu objetivo:

Você que acompanhou esses 3 anos do Giramérica na estrada sabe de todas as dores e delícias que uma cicloturagem proporciona. A transformação interna e externa foi enorme nesses mais de 1000 dias de viagem. Agora chegou a hora de planejar a volta pra casa, e nada mais emblemático que voltar pedalando. A viagem "de ida" termina no Peru, em janeiro/2017, sendo custeada pelos meses de trabalho que venho fazendo aqui em San Pedro de Atacama. De lá começa a contagem regressiva e a viagem "de volta". Pedalar pelo nosso Brasil e conhecer um pouco mais do turismo lado B sempre foi um sonho. O roteiro vai passar por lugares pouco conhecidos, desbravando um pouco mais do nosso lindo país e sua gente acolhedora, em 6 meses de viagem. Você pode colaborar desde R\$ 30,00 escolhendo algumas das recompensas aí do lado direito. Se eu passar por sua cidade também podemos combinar um cafezinho pra papear ou um pedal para conhecer a região. Mas se quiser também pode ajudar espalhando a mensagem do Giramérica e compartilhando a campanha, que é tudo ou nada. Se no final do prazo conseguirmos conquistar a meta o projeto acontece. Caso isso não aconteça você recebe sua contribuição de volta! Colabore e participe desse sonho comigo! Vamos comer muito arroz e feijão com farofa! (Carol Emboava)

Figura 27 - Logomarca do Projeto Giramérica



Fonte: Internet

Esse sonho de Carol Emboava é compartilhado por várias outras ciclistas espalhadas pelo mundo, uma delas, é Annie Kopchovsky, integrante e fundadora do *Pedalzinho das Mina*.

Ela tem o sonho de percorrer quase dez mil quilômetros do Brasil numa *bike* aro 24 e de ferro, um desafio grande e, se inspira muito na Carol Emboava.

Em entrevista concedida para essa pesquisa, ela fala sobre o seu projeto “Em Busca de Novos Ares” que deve começar no fim de agosto de 2017 com duração de 1 ano.

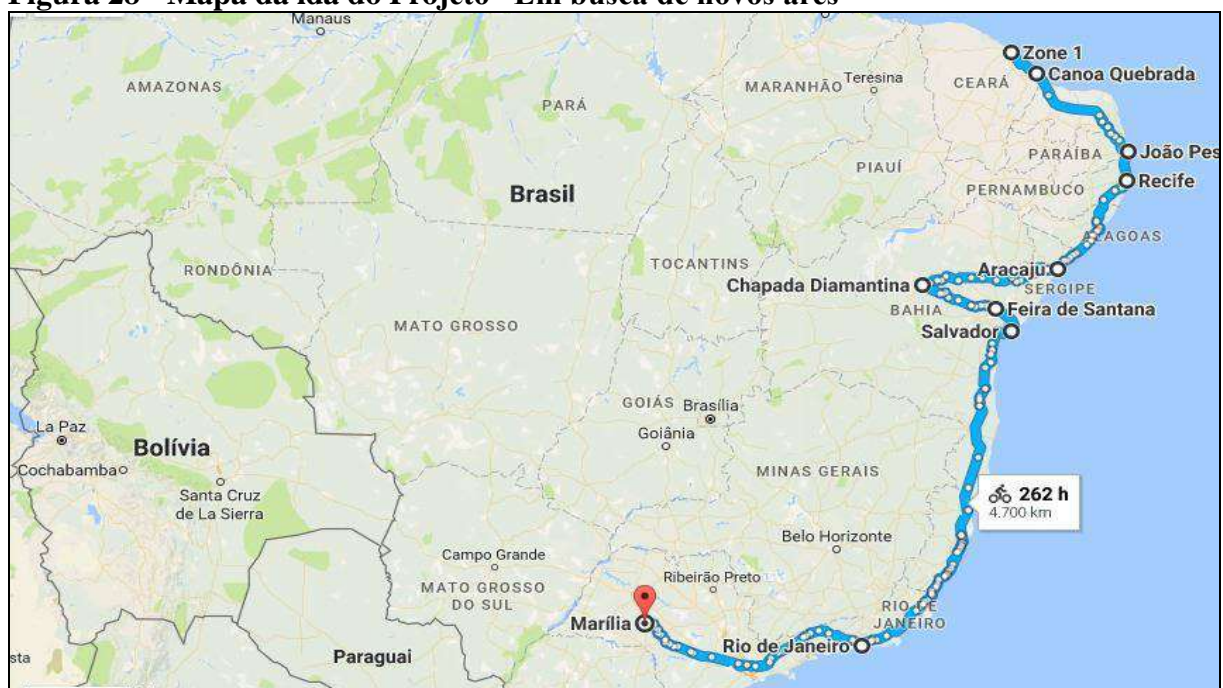
Este projeto tem o objetivo de conhecer o litoral brasileiro de bicicleta, registrando fotograficamente as nuances que a cultura brasileira tem a oferecer, trazendo como desafio o fato de ser uma mulher sozinha pedalando (Annie).

Explica que fez uma poupança de R\$ 10.000, 00 para custear a viagem e comprar tudo o que precisar para que tudo ocorra bem e que não passe por contratemplos, o que nem sempre será possível.

Mas, ainda precisa da colaboração das pessoas, pois os gastos são muitos e só esse valor não irá cobrir todos os custos.

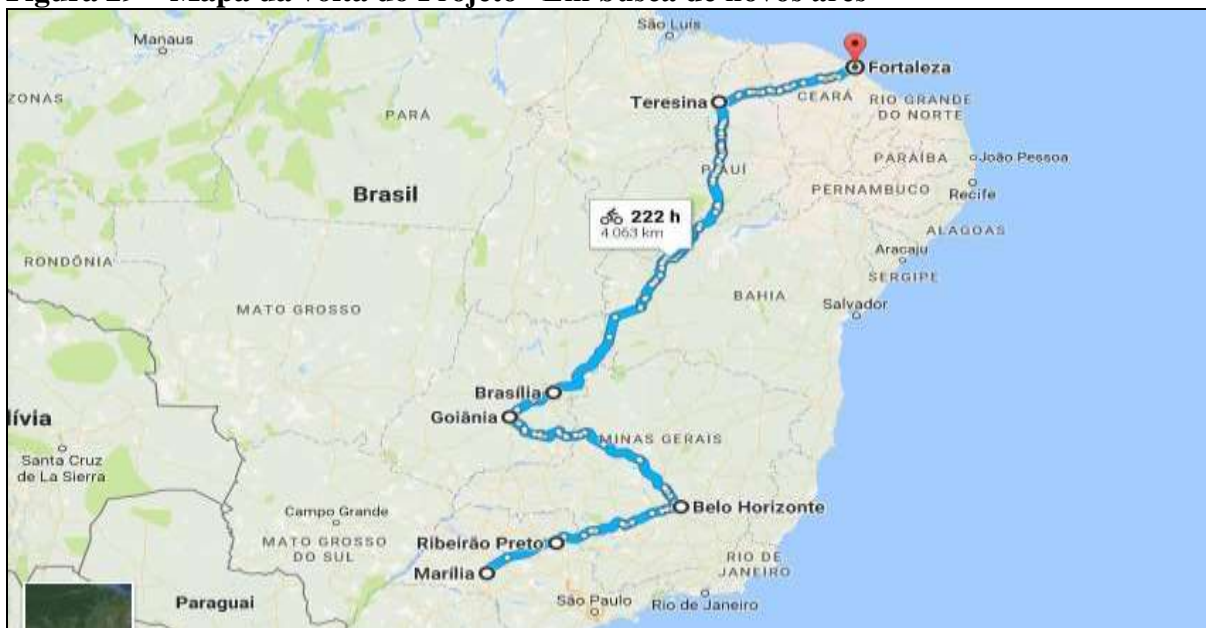
Para isso, criou um grupo no *facebook*, onde está vendendo seus objetos de casa, se desfazendo de muitas das suas coisas.

Figura 28 - Mapa da ida do Projeto “Em busca de novos ares”



Fonte: Internet

Figura 29 – Mapa da volta do Projeto “Em busca de novos ares”



Fonte: Internet

Conforme o plano exibido durante o seminário sobre o *ciclofeminismo*, a *ciclovagem* “Em busca de novos ares” terá um percurso que irá pelo litoral de Fortaleza até chegar à Marília, em São Paulo e de Marília, SP, até Fortaleza, CE, sendo 5.363 quilômetros de ida e 4.546 quilômetros de volta.

O Percurso de ida do Projeto “Em busca de novos ares” passará pelas seguintes cidades: Fortaleza – CE/ Canoa Quebrada – CE/ Mossoró – RN/ Ceara Mirim – RN/ Natal – RN/ Campina Grande – PB/ João Pessoa – PB/ Recife – PE/ Caruaru – PE/ Maceió – AL/ Aracaju – SE/ São Cristóvão – SE/ Macaé – RJ/ Duque de Caxias – RJ/ Rio de Janeiro – RJ/ São Paulo – SP/ Sorocaba – SP/ Bauru – SP/ Marília – SP.

A volta será pelas cidades: Marília – SP/ Pompéia – SP/ Jatobá – SP/ Ribeirão Preto – SP/ Belo Horizonte – MG/ Goiânia – GO/ Brasília – DF/ Palmas – TO/ Teresina – PI/ Morro Branco – CE/ Fortaleza – CE.

É estimado um gasto diário com hospedagem e comida que gira em torno de R\$ 50,00, com um gasto mensal de R\$ 1.500,00, gerando um total de R\$ 10.000,00 a viagem inteira, mas sem contar com alguns imprevistos possíveis, o que justifica a arrecadação de um valor maior por Annie. Os gastos são principalmente com: bagageiros, alforjes, bolsa para guidão, barraca, colchonete, saco de dormir, travesseiro inflável, peças novas para a bicicleta (selim, guidão borboleta, etc.), GPS, *GoPro* (Câmeras digitais voltadas para o público esportista), *notebook*, calças de ciclista, blusas com proteção UV.

6.8 Assédio no trânsito

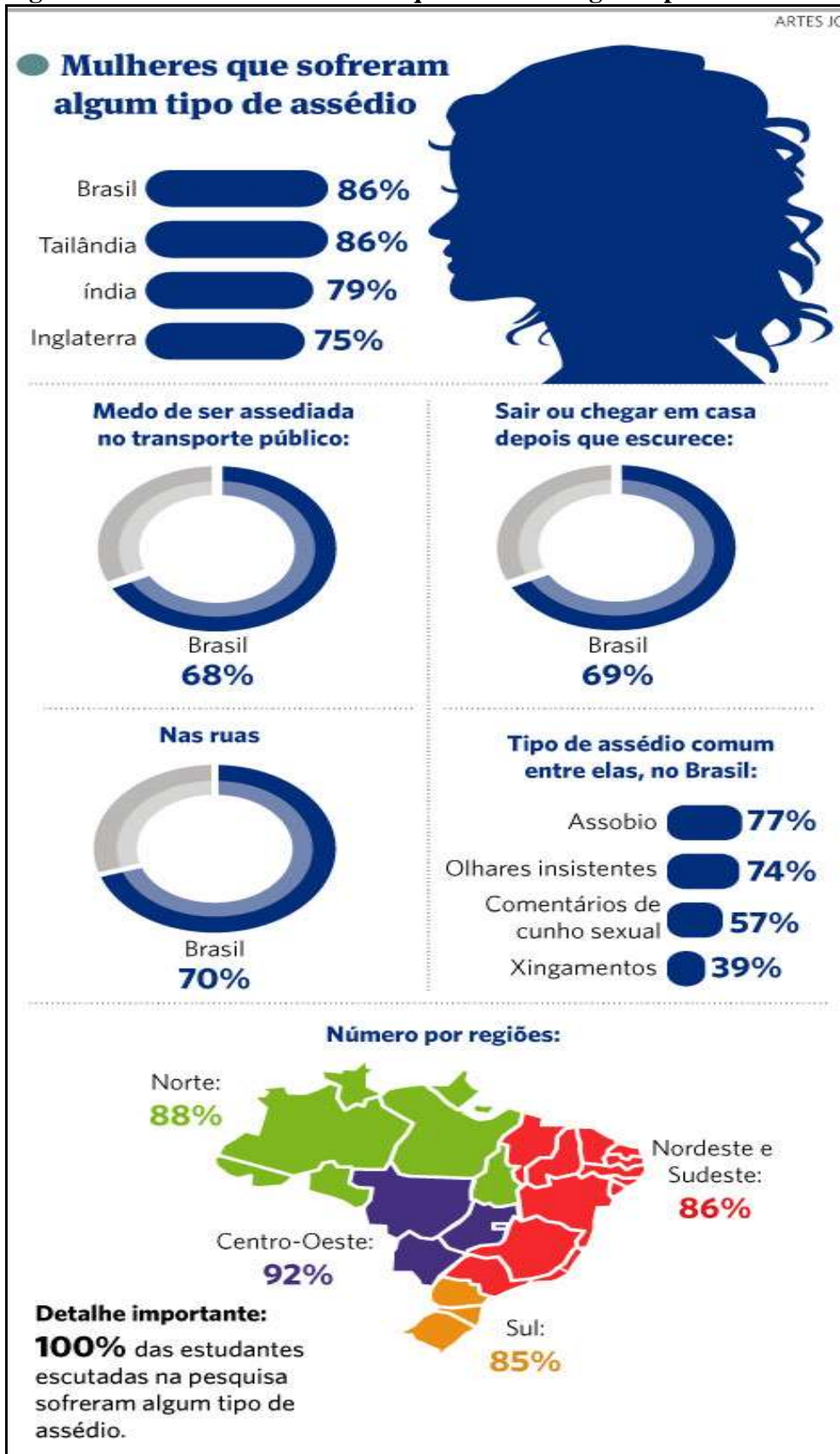
Quando algumas notícias relatam que o número de mulheres no trânsito, andando de bicicleta aumentou, isso é feito de maneira muito abstrata, pois se formos relativizar esse número com o total de homens pedalando, veremos que esse percentual ainda é muito pequeno: num grupo de 807 homens, somente 34 eram mulheres e num grupo de 1.251 homens, somente 107 eram mulheres (exemplo dado em uma palestra no evento sobre *Ciclofeminismo*). Podemos relacionar esse fato ao problema do assédio, pois a bicicleta por si só já é um transporte vulnerável e, quando temos mulheres em bicicletas, temos uma dupla vulnerabilidade. A relação entre vulnerabilidade e mulher é tão intrínseca que podemos medir o nível de segurança de um determinado local baseado na quantidade de mulheres que ali estão.

Quanto mais mulheres, mais seguro. A maioria das mulheres afirmam que se houvesse mais segurança na cidade, elas mudariam de transporte, por exemplo, muitas trocariam o transporte coletivo pela bicicleta. Conforme, a maioria delas, uma maneira de tratar a insegurança na cidade é “ganhando as ruas” e utilizando meios para estimular mais e mais pessoas a usarem o espaço público. Só será possível naturalizar a presença das mulheres nos espaços públicos se elas os ocuparem cada vez mais, fazendo os homens entenderem que não é porque estão ali que eles têm livre acesso aos seus corpos.

De acordo com a página do UOL, em reportagem recente, feita em maio de 2017, sobre o assédio sofrido pelas mulheres, Brasil e Tailândia lideram o *ranking* de países onde acontecem os maiores índices de assédio, com uma taxa de 86%. Em seguida, temos Índia com 79% e Inglaterra com 75%. Em uma pesquisa realizada no Brasil acerca do sentimento das mulheres frente ao assédio, 68% delas dizem ter medo de serem assediadas no transporte público, 69% tem medo de sair de casa após escurecer e a pesquisa identifica ainda que 70% dos assédios acontecem nas ruas. Quanto aos tipos de assédio sofridos, verificou-se que 77% se dão por meio de assobios, 74% por olhares insistentes, 57% através de comentários de cunho sexual e outros 39% ocorrem por xingamentos.

Um detalhe importante dessa pesquisa é que 100% das entrevistadas já sofreram algum tipo de assédio. Quando analisamos por região, esses índices ficam mais evidentes, conforme podemos ver no mapa: temos uma taxa de 92% na região Centro-Oeste, 88% na região Norte, 86% no Nordeste e Sudeste e 85% no Sul.

Figura 30 – Dados sobre mulheres que sofreram algum tipo de assédio



Fonte: Site UOL

Os dados relatados na pesquisa exprimem muito bem o sentimento de medo que as mulheres têm das ruas e isso, é explicado nas falas das integrantes do *Pedalzinho das Mina*. O medo de assaltos e da violência urbana é grande, mas o temor de sofrer algum tipo de assédio na rua é ainda maior, tendo sua extrapolação quando da culminação do ato através do estupro. Podemos dizer que o assédio no trânsito é um desdobramento do assédio geral, sendo uma das facetas da violência contra a mulher.

Ser mulher e andar na rua sozinha é sempre um desafio, agora se junto a isso temos mulheres sozinhas andando de bicicleta, mostrando toda sua autonomia e liberdade, esse desafio aumenta ainda mais. Sabemos que numa sociedade patriarcal, onde o machismo domina, é quase inadmissível assistir a liberdade das mulheres sem incomodar-se.

Os homens sempre vão tentar de alguma maneira “ferir” essa liberdade de ir e vir das mulheres, seja na objetificação ou sexualização dos seus corpos, seja dizendo que aquele espaço não é para mulheres, já que as ruas são tidas como espaços masculinos.

O tempo todo a sociedade e a mídia vêm dizer que a rua é perigosa, que a cidade é violenta e que esses lugares não são para as mulheres. Isso é constantemente reproduzido no inconsciente das pessoas que, acabam por absorver essa ideia muito fortemente. Então, lugar de mulher continua sendo dentro de casa, no imaginário da maioria da população. E, quando mulheres vem quebrar a lógica difundida por problemas estruturais como é o caso do machismo e do patriarcalismo, ocupando o espaço urbano, isso gera repressão contra elas.

Entretanto, projetos como o *Pedalzinho das Mina* vem para quebrar essas barreiras e para dizer para as mulheres que a rua é delas, que elas devem ocupá-la, que este medo só será vencido se for enfrentado e que o assédio só terá fim um dia, se todas juntas forem para as ruas, mostrando que a rua também é delas, até que a ideia de que a cidade é de todas as mulheres se torne algo natural para a sociedade. É através desse empoderamento que o projeto trabalha baseado no *ciclofeminismo*. Mulheres pedalando vai muito além de um mero passeio de bicicleta, sendo este, antes de mais nada, um ato político.

Mas e se caso a mulher se sinta ameaçada durante suas pedaladas ou sofra algum tipo de assédio, o que poderá ser feito? Alguns relatos de mulheres explicam suas táticas diante de algumas situações comuns, como por exemplo: se algum carro estiver te seguindo enquanto você pedala, você deve imediatamente começar a pedalar na contramão, em sentido contrário ao carro, pois dificilmente assim ele conseguirá te alcançar; escolher sempre os percursos onde tenham pessoas por quem você possa “gritar”; se cair da bicicleta, procurar locais públicos como postos de gasolina ou borracharias até que se recupere ou alguém te

ajude; andar com *spray* de pimenta caseiro na bolsa; fugir sempre que possível; estar acompanhada de alguém também ajuda e procurar rotas seguras.

Se mesmo após essas ações, a mulher ainda sofra algum tipo de violência na rua, ela deverá partir para políticas mais concretas, denunciando o agressor. Ainda não existe na nossa constituição lei específica sobre o assédio e este é um problema que ainda é tratado numa delegacia comum e não na delegacia da mulher que, por sua vez, só trata de casos de violência doméstica. Entretanto, existem alguns artigos que, reunidos, são utilizados para julgar esses casos de assédios, como é o caso do artigo 61 da Lei de Contravenções Penais que trata sobre o pudor e o artigo 65 que trata desde gestos que se configuram como atentado ao pudor a outros que se configuram como estupro, que vai da injúria aos atos mais obscenos e que exigem do agressor o cumprimento de penas mais duras.

Sabendo disso, a vítima, primeiramente, se possível, deverá tentar identificar o assediador através de foto, vídeo ou testemunhas. Entretanto se não conseguir, a denúncia poderá ser realizada sem essas provas. Após isso, deverá dirigir-se à delegacia mais próxima do local onde ocorreu o assédio para fazer o B.O.³³ presencial, pois nesses casos, não se faz B.O online. Por fim, o delegado vai colher todos os depoimentos e provas e enviá-los para o Ministério Público que, por sua vez, dará início ao processo.

A denúncia é importante para que os casos não fiquem impunes e constitui uma importante ferramenta de luta das mulheres pelo seu direito de ocupar a cidade. O agressor, ao reincidir uma agressão contra a mulher e se dirigir a uma delegacia, já terá no seu nome a constatação de uma violência anterior que dificultará, por conseguinte, sua situação, por isso é tão imprescindível denunciar esses casos.

6.9 Vivências e sensibilidades na cidade de Fortaleza através da bicicleta

“A cidade é vista como uma potência social capaz de gerar através de sua influência as mais diferentes consequências na vida social” (OLIVEN, 2007, p. 18).

Um dos fatores que mais instigou nessa pesquisa foi entender como seria viver e sentir a cidade de Fortaleza através da bicicleta, além de perceber que diferenças isso proporcionaria na vida dessas mulheres e qual a percepção delas acerca da cidade, agora vivida sob um novo olhar. Para isso, toma-se como base na pré-realização das perguntas,

³³ B. O: (Boletim de Ocorrência)

[...] as noções de *trajeto* e *trajetória* propostas por Patriota de Moura e Vasconcelos, a fim de que se pense acerca das formas pelas quais se podem imbricar mobilidade espacial e mobilidade social dentro do espaço urbano de Fortaleza (Lênin Pires, 2012). Conforme os autores referidos, “*trajeto* pondera sobre a dimensão criativa dos deslocamentos dos sujeitos no espaço urbano; *trajetória* é sintetizada para refletir sobre a maneira pelas quais sujeitos complexos se constituem em movimento, ‘por meio de processos intersubjetivos e transgeracionais (PATRIOTA DE MOURA & VASCONCELOS, 2012, P. 87-112 *apud* PIRES, 2012, p.169-160)

Conforme Kittie Knox, ao pedalar nas ruas, sente a cidade, o ar puro, mas também a poluição dos gases emitidos pelos carros. Conta que é possível observar como é feito “cada pedacinho da cidade”, além de conhecer todas as rotas e locais existentes em Fortaleza. Afirma que dentro de um carro não é possível observar os detalhes da cidade, principalmente, devido à velocidade do veículo e da própria pressão dos outros carros para que você seja veloz. A velocidade, os vidros fechados, a pressão de sempre estar naquela tensão do trânsito, impede as pessoas de terem um olhar mais observador da cidade. Na bicicleta não é necessário ser veloz nem ter pressa para chegar aos lugares, simplesmente, você sai, sentindo o vento e olhando cada detalhe dos locais por onde vai passando. “É algo mágico”. Apesar de toda poluição e falta de estrutura existente na cidade, existem muitos lugares e paisagens lindas em Fortaleza que muitas pessoas desconhecem e que, através da bicicleta, é possível descobrir e vivenciar dia após dia (Kittie).

María Ward relata que, logo no início, o sentimento mais forte era de muito medo da cidade e que aos poucos foi conseguindo vencer esse obstáculo. Afirma que ainda tem algumas barreiras a serem vencidas e acredita que na cidade de Fortaleza ainda há muita coisa para mudar com relação ao ciclista, independentemente, que seja homem ou mulher, mas principalmente para a mulher, que já sofre com todo o machismo presente na sociedade. A mulher enfrenta muitas dificuldades e falta de respeito no trânsito e esse sentimento expresso por María, do medo, acaba ‘roubando a cena’ de outras sensibilidades mais positivas sobre a cidade (María).

Edna Eileen Gray descreve que “é muito gostoso viver a cidade através da bicicleta”, pois explica que nunca possuiu carteira de motorista e devido a isso nunca chegou a conduzir um carro e, todas as vezes que trafegou nas ruas foi de carona com alguém dirigindo. Em consequência disso, desconhecia muitas regras de convivência no trânsito, pois ou era pedestre ou estava de carona. Conta que na escola não aprendeu muito sobre como se comportar nas ruas, mas que hoje, através da bicicleta, tem conseguido aprender muitas coisas e estar entre os carros, muda a perspectiva de como vivenciar o trânsito, antes somente experimentado pelo viés de pedestre ou de carona. Quando você está de carona, nem presta atenção ao que acontece ao seu redor durante o percurso, não lida com os outros motoristas,

nem se preocupa e, quando você está conduzindo sua bicicleta, passa a prestar atenção ao todo que te cerca nas ruas, passa a lidar com as outras pessoas, mesmo que de maneira positiva ou negativa.

Acrescenta que após o uso da bicicleta como transporte é possível viver realmente a cidade, pois enquanto pedestre ficava meio recuada e hoje, “tomando as ruas”, sente que pode ir a qualquer lugar, fazer qualquer coisa e lidar de maneira mais adulta com as pessoas. Percebeu que os motoristas dos carros que antes ela respeitava, admirava, hoje percebe que fazem coisas muito erradas no trânsito, além de xingá-las nas ruas. Afirmo que não é porque o motorista está com uma “máquina mortífera” (carro) em seu poder que isso significa que ele sabe o que fazer e como fazer. Ela relata que essa relação “de adulto para adulto” só foi possível pela bicicleta, vivendo a realidade do trânsito da cidade, pois como ainda é muito jovem, sempre viu o mundo dos adultos como algo estranho a ela e quando passou a lidar de perto com eles, sendo ela também adulta, percebeu que toda a ideia que tinha de que adultos eram responsáveis, mereciam respeito e sabiam o que faziam, modificou-se completamente, pois, na verdade, os adultos “são bem mais idiotas e menos sensatos” do que ela pensava (Edna).

Figura 31 – Vivendo e sentindo a cidade com Pedalzinho das Mina



Fonte: Internet

Conforme conferimos nos relatos acima, a bicicleta trouxe a essas mulheres a liberdade que tanto sonhavam. Algumas delas relatam durante o seminário que quando estão em cima da bicicleta, inclusive nas *cicloviagens*, parece que o coração pedala junto com todo o corpo; é possível sorrir para as pessoas que passam por você, sem nenhuma pressa ou competição, no tempo e ritmo da natureza em compasso com o seu corpo. Muitas dizem que antes que a rotina tome conta de você, viajar é preciso e quando se pensa em realizar desafios em cima da *bike*, é sempre bom ter a companhia de outras pessoas, apesar da mobilização ser algo difícil, elas acreditam que sozinhas vão mais rápido, mas juntas vão muito mais longe e é isso que no final se sobressai.

6.10 Contribuições do projeto *Pedalzinho das Mina* para o movimento feminista geral

O movimento feminista trouxe e continua a trazer inúmeras contribuições para as mulheres, como já foi explicitado em capítulos anteriores e, para isso, conta com a ajuda de vários órgãos, projetos, coletivos, etc. Diante desse fato, questionou-se sobre as contribuições que o projeto *Pedalzinho das Mina* tem trazido para o movimento feminista geral.

A integrante Kittie Knox explica que o pedalzinho tem a intenção de juntar as mulheres para pedalar nas ruas e se empoderar e o empoderamento, difundido largamente pelo feminismo, nada mais é do que a luta das mulheres por seu espaço em todos os âmbitos, sendo as ruas um desses.

Figura 32 – A sororidade compartilhada entre as mulheres do *Pedalzinho das Mina*



Fonte: Internet

Afirma que o trânsito é algo difícil de enfrentar, seja para carros, motos ou ônibus, mas de bicicleta essa dificuldade é ainda maior. A maior dificuldade das mulheres em pedalar ainda é o medo e o pedalzinho vem com o objetivo de desmistificar esse medo de assédios, xingamentos, preconceitos, etc., e de encorajar aquelas mulheres, que muitas vezes, tem uma bicicleta guardada em casa, a “ganharem as ruas” da cidade pedalando. Através das aulas de *bike*, as mulheres aprendem e depois passeiam junto com o grupo pela cidade e isso ajuda a encorajá-las e se sentirem seguras no trânsito para que aos poucos consigam pedalar sozinhas pela cidade (Kittie).

María Ward conta que a maior contribuição do *Pedalzinho das Mina* vem pelo empoderamento transmitido às mulheres que chegam no projeto, encorajando-as. Afirma que existem muitos relatos de várias meninas que falam sobre essa vivência com a bicicleta no trânsito de Fortaleza e isso acaba incentivando outras mulheres a procurarem pedalar, não ficando “resguardadas”.

O Pedalzinho mostra que toda mulher pode fazer o que quiser e isso traduz-se como uma importante influência na saída dessas mulheres às ruas e, conseqüentemente, contribui para a disseminação dos ideais que o movimento feminista propaga (María).

Figura 33 – Pós - almoço no restaurante vegetariano “Mandir”



Fonte: Internet

Para Edna Eileen Gray, o projeto *Pedalzinho das Mina* contribui com o movimento feminista no sentido de encorajamento das mulheres à “tomarem as ruas”, a usar um meio de transporte majoritariamente masculino, a lidar com as pessoas na rua, com os assédios, a lidar com sua mobilidade e sua presença na rua.

Portanto, para ela, esse projeto “de mulher para mulher”, uma mulher ajuda a outra, promovendo a *sororidade* entre elas, sendo isso algo bastante importante. O Pedalzinho vem para dizer que as mulheres podem fazer o que quiserem, da maneira que quiserem e as ajudam nessa tarefa, empoderando-as e transmitindo força para que elas enfrentem o trânsito e as ruas da cidade (Edna).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente monografia constituiu-se em uma tentativa de analisar a relação entre as mulheres, a bicicleta e o direito à cidade a partir de um estudo sociológico acerca do projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Mina*. A preocupação com a pesquisa e a aproximação com o tema, veio a partir do surgimento do interesse pela prática do ciclismo juntamente com inquietações acerca dos diversos papéis impostos à mulher, os quais, muitas vezes, são evidenciados em detrimento dos direitos que ela tem. Quando se toma conhecimento de que a bicicleta historicamente desempenha um importante papel de luta dentro do cenário feminista, a pesquisa acerca dessas questões, até então pouco exploradas, tornou-se essencial, a fim de entender a dinâmica dessas relações mais profundamente na atualidade. Por esse motivo, a convivência através da observação-participante e as entrevistas com as ativistas nesse âmbito foram tão importantes.

Nesse sentido, de acordo com os objetivos do estudo buscou-se identificar as motivações que incitam as mulheres a adentrarem o “universo” do *ciclofeminismo*, como se deu essa aproximação e de que maneira foi possível construir um projeto especificamente voltado para o público feminino e preocupado com as questões políticas das mulheres, como é o caso do *Pedalzinho das Mina*. Também procurou-se saber quais as principais pautas feministas reivindicadas pelo projeto, perpassando principalmente pela reivindicação do direito à cidade e pelo respeito no trânsito, além de entender as relações de aproximação ou distanciamento entre as ciclofaixas e o desenvolvimento de grupos *ciclofeministas*. Identificar que contribuições esse projeto traz hoje para o cenário atual do movimento feminista. E, por fim, levantou-se questões acerca do uso da bicicleta como transporte, principal bandeira de luta do grupo, além de perceber como é viver e sentir a cidade através da bicicleta.

O feminismo é entendido como a luta pela igualdade de direitos políticos, sociais e econômicos entre homens e mulheres, que visa extinguir a opressão sofrida pelas mulheres ao longo dos anos em consequência do machismo e do patriarcalismo fortemente presente na sociedade. Essa pauta é verificada em todos os depoimentos colhidos como uma questão política essencial do projeto. A bicicleta é a principal ferramenta de empoderamento dessas mulheres e é o meio de transporte que utilizam para se locomover e também o meio pelo qual

todos os dias elas lutam para mudar essa realidade machista nas ruas, em meio aos carros e ao caos do trânsito da cidade de Fortaleza. Seja a passeio ou como modal, a bicicleta tornou-se um importante símbolo de luta das mulheres desde a sua criação, como podemos ver através dos relatos históricos ao longo da pesquisa e continua a perdurar esse compromisso com a luta feminina por liberdade e igualdade. É daí que surge o termo *ciclofeminismo* que, nada mais é do que a luta pela igualdade de direitos entre mulheres e homens através da bicicleta, do ciclismo. Quanto mais elas pedalam, mais liberdade elas ganham, esse é o lema.

Apesar de tudo que é propagado nas mídias acerca das ciclofaixas, informando que houve um crescimento do uso da bicicleta pelas pessoas, os dados são muito relativos e, mesmo tendo tido esse aumento, o número de mulheres pedalando ainda é bem inferior ao dos homens. Conforme relatado nas entrevistas, a criação das ciclofaixas foi importante, porém não foi decisiva para que as mulheres começassem a pedalar, pois muitas já pedalavam antes da existência das ciclofaixas e, a maioria são moradoras da periferia, locais que, ainda hoje, não tem a presença de ciclofaixas.

Por isso, que a maioria reconhece a importância da criação dessas vias para a bicicleta, mas preferem utilizar “o meio da rua”, compartilhando a via pública junto aos outros veículos e lutam pela educação e respeito no trânsito, onde as pessoas entendam que o “maior” sempre deve respeitar e entender a situação de fragilidade do “menor”, ou seja, o ônibus respeita o carro que, por sua vez, respeita a moto e, por fim, que respeita a bicicleta. Esta, deve respeitar o pedestre. Só assim será possível ter uma mobilidade urbana eficaz com paz e humanidade no trânsito e na vida. Além disso, as entrevistadas levantam outras questões importantes acerca dos benefícios do uso da bicicleta, dentre eles, estão a melhora da saúde e do bem-estar, além de ser um transporte não-poluente, contribuindo para o equilíbrio do planeta.

Por fim, um dos aspectos mais felizes e determinantes do uso da bicicleta pelas mulheres é a sensação de liberdade, de prazer, de perceber os detalhes da cidade, de conseguir sentir o “vento na cara”, mesmo que poluído, mas o mais importante é que se sinta. Segundo os depoimentos, as conversas informais, no seminário e em todos os lugares que estive desenvolvendo esta pesquisa, os relatos acerca das sensibilidades vividas são os mesmos e os mais positivos possíveis. Apesar do medo, principalmente do assédio sofrido por elas cotidianamente, poder se sentir pertencente à cidade, parte integrante dos locais que circundam suas vidas, recompensa o risco que correm ao se aventurar todo dia pelas ruas de Fortaleza. Seja de casa para o trabalho ou faculdade, seja para viajar o mundo, a bicicleta é amiga inseparável dessas mulheres e o instrumento de luta mais potente que possuem.

Os resultados da pesquisa apontam para a importância da relação entre as mulheres e a bicicleta, ressaltando o *ciclofeminismo* como essencial para o empoderamento feminino na luta pelo direito à cidade, além de evidenciar os benefícios de se utilizar a *bike* como modal, vivendo e sentindo a cidade através de um outro ângulo, singular a cada uma das mulheres ativistas. Evidencia-se a necessidade que temos de propagar essas informações para que todos tenham ciência desse potencial transformador da bicicleta na vida das mulheres e, com isso, possam estimular mais mulheres à essa prática além de contribuir no meio científico para que mais pesquisas nessa área sejam desenvolvidas, a fim de que possamos cada vez mais entender esse “universo” tão amplo e magnífico, sob as mais variadas perspectivas, proporcionado pelo *ciclofeminismo*.

REFERÊNCIAS

ADICHIE, Chimamanda Ngozi. **Sejamos todos feministas**. Tradução: Christina Baum. Companhia das Letras, 2015.

ANTHONY, Susan B. “Champion of her sex”. *New York Sunday World*, 2 Feb. 1896. p. 10. Disponível em: <<http://www.annielondonderry.com/womenWheeles.html>> Acesso em: 7 Jul. 2017.

ARCHDAILY. **Três mulheres que mudaram a história do ciclismo urbano**. Disponível em:<http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?tres_mulheres_que_mudaram_a_historia_do_ciclismo_urbano&id=33131> Acesso em: 8 Abr. 2017.

ARONOVICH, Lola. Escreva Lola, Escreva. **Aborto, Direita Cristã, Estupro, Política**. Disponível em: < <http://escrevalolaescreva.blogspot.com.br/> > Acesso em: 17 Fev. 2017.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html> > Acesso em: 3 Mar. 2017.

CICLOVIDA. **Mobilidade urbana via bicicleta em Fortaleza**. Disponível em: < <https://www.ciclovida.org.br/> > Acesso em: 30 Abr. 2017.

CNEWS, O Portal de Notícias da Cidade. **Bicicletar completa um ano com 60 estações**. Disponível em: <http://cnews.com.br/cnews/noticias/93530/bicicletar_completa_um_ano_com_60_estacoes > Acesso em: 8 Abr. 2017.

COORDENADORIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO - COURB / SEUMA CÉLULA DE NORMATIZAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO – CENOR. **Regulamenta os Paraciclos**. Disponível em: < https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/parecer_normativo/parecer_normativo_33.pdf > Acesso em: 15 Jun. 2017.

COSTA, Maria Clélia Lustosa & PEQUENO, Renato [edição]. **Fortaleza: Transformações na Ordem Urbana**. 1. ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.

CRUZ, Willian. **O que é uma bike fixa?**. Disponível em: < <http://vadebike.org/2011/10/bicicletas-de-roda-fixa-fixed-gear/> > Acesso em: 13 Jun. 2017.

DICIONÁRIO INFORMAL. Disponível em: < <http://www.dicionarioinformal.com.br/periurbanização/>> Acesso em: 30 Jun. 2017.

EGIDIO, Luciano. **Você conhece a diferença entre ciclofaixa, ciclovia, ciclorrota**. Disponível em: <<http://blogdolucianoegidio.blogspot.com.br/2016/05/voce-conhece-diferenca-entre-ciclofaixa.html> > Acesso em: 30 Mai. 2017.

EMBOAVA, Carol. **Giramérica - Depois de 3 anos na estrada é hora de pedalar de volta pra casa! Participe desse sonho!**. Disponível em: < <https://www.catarse.me/giramerica> > Acesso em: 18 Mai. 2017.

FEDERAL, da Constituição. § 8º do art. 226. **Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres e da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111340.htm > Acesso em: 1 Jun. 2017.

FERNANDES, Carlos. **Saiba a diferença de ciclovía, ciclofaixa e ciclorrota.** Disponível em: < <http://www.mobilize.org.br/noticias/1221/saiba-a-diferenca-de-ciclovía-ciclofaixa-e-ciclorrota.html> > Acesso em: 04 Mai. 2017.

FRAZÃO, D. **Biografia de Frida Kahlo.** Disponível em: < https://www.ebiografia.com/frida_kahlo/ > Acesso em: 20 Abr. 2017.

FURLANI, Lúcia Maria Teixeira. **Viva Pagu.** Disponível em: <<http://www.pagu.com.br/blog/home/> > Acesso em: 13 Abr. 2017.

GAETE, Constanza Martínez. **Três mulheres que mudaram a história do ciclismo urbano.** Tradução: Romullo Baratto. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/776093/tres-mulheres-que-mudaram-a-historia-do-ciclismo-urbano>> Acesso em: 07 Abr. 2017.

GEGNER, Martin. **A decadência da cidade europeia: tendência social ou repetição de uma figura retórica?** Sociedade e Estado, Brasília, v. 21, n. 3, p. 753-770, set/dez 2006.

GOMES, Mayra Marcelino de Andrade. **Bike courier app: o design e a mobilidade (urbana e tecnológica) nas empresas de cicloentregas.** 2015. 161 f. Monografia (Graduação em Design) – Centro Acadêmico do Agreste, núcleo de Design, Universidade Federal de Pernambuco, Caruaru, 2015.

KLEBIS, Daniela. **O Movimento Feminista no Brasil e no Mundo.** Disponível em: < <http://pre.univesp.br/o-movimento-feminista#.WUqNP5Lytdg> > Acesso em: 10 Jun. 2017.

LEIS MUNICIPAIS. **Plano de zoneamento uso e ocupação do solo Fortaleza.** Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-fortaleza-ce>> Acesso em: 23 Jun. 2017.

LIMA FILHO, Irapuan Peixoto. “Uma rua que vai, outra que vem”: análise da política de mobilidade urbana na cidade de Fortaleza por meio de BRTs, binários e ciclofaixas. **Congresso da Associação Latino-Americana de Sociologia (ALAS)**, 2015, San José, Costa Rica, 2015.

_____. Mobilidade urbana, trânsito e infraestrutura: pensando sociologicamente as intervenções de uma subseleção da copa do mundo. **Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia (SBS)**, 2013, Salvador, Bahia, 2013.

LOPES, Barbara. **Apurando os tamborins**. Disponível em: <<http://blogueirasfeministas.com/tag/chiquinha-gonzaga/>> Acesso em: 20 Fev. 2017.

LOPES, Sheryda. **Com mais de duas mil integrantes, coletivo ciclofeminista Ciclanas completa um ano**. Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/03/ciclanas-coletivo-feminista-mulheres-ciclistas-fortaleza/>> Acesso em: 4 Abr. 2017.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Da periferia ao centro, cá e lá: seguindo trajetos, construindo circuitos**. Anuário Antropológico, 2012, NAU/USP. Brasília, UnB, v. 38 n. 2: 53-72, 2013.

MELO, Victor A. de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição do século XIX e XX. In: **Revista Estudos Feministas**, Vol. 17, N. 1, Florianópolis, Jan/Abr. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007> Acesso em: 24 Mai. 2017.

NERY, Mario. **Entrevista com Carol Emboava – Giramérica**. Disponível em: <<http://www.trekkingbrasil.com/entrevista-com-carol-emboava-giramERICA/>> Acesso em: 27 Mai. 2017.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **O crescimento das cidades e a periferização**. Disponível em: <http://observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1465:o-crescimento-das-cidades-e-a-periferizacao&Itemid=164> Acesso em: 25 Jun. 2017.

OLIVEN, Ruben George. **A Antropologia de Grupos Urbanos**. 6. Ed. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

PIRES, Lênin. **Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires**. Anuário Antropológico, 2012, UFF. Brasília, UnB, v. 38 n. 2: 165-193, 2013.

PORTAL DE PESQUISAS TEMÁTICAS E EDUCACIONAIS. **O que é regras básicas, resumo, surgimento, objetivo, esporte olímpico, bola, campo, estreia nas Olimpíadas, principais jogadas, bibliografia, associações**. Disponível em: <<http://www.suapesquisa.com/educacaoesportes/rugby.htm>> Acesso em: 10 Jun. 2017.

PORTAL EXTREMOS. **Giramérica: A Cicloviagem de Carol Emboava pela América do Sul**. Disponível em: <<http://www.extremos.com.br/Expedicao/2013/giramERICA/#sthash.lsUlX7nB.dpuf>> Acesso em: 19 Mai. 2017.

PRACIANO, Thaís. **Pedalzinho das Mina ajuda mulheres a usar bicicleta como meio de transporte**. Disponível em: <<http://www.canalmovimente.com.br/pedalzinho-das-mina-ajuda-mulheres-a-usar-bicicleta-como-meio-de-transporte/>> Acesso em: 30 Jun. 2017.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Portal de Mobilidade Urbana.Bicicletar**. Disponível em: <<http://www.bicicletar.com.br/>> Acesso em: 11 Jun. 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9503/97 | Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/91797/codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-97>> Acesso em: 31 Mai. 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Dispõe sobre a destinação de vagas para bicicletas em estacionamentos privados no município de Fortaleza e dá outras providências.** Disponível em: <http://cmfor.virtuasever.com.br:8080/sapl/sapl_documentos/materia/1378_texto_integral> Acesso em: 2 Abr. 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei de Contravenções Penais: Art. 61 e Art. 65.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm> Acesso em: 6 Mai. 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13003.htm> Acesso em: 28 Mai. 2017.

RADIO VERDES MARES. **Grupos para a prática de ciclismo são cada vez mais comuns em Fortaleza.** Disponível em: <<http://www.verdinha.com.br/esportes/683/grupos-se-reunem-para-a-pratica-do-ciclismo-em-fortaleza/>> Acesso em: 8 Abr. 2017.

RUSCH, Rebecca. **Mulheres (ciclistas) que inspiram!** Disponível em: <<http://www.redbull.com/br-pt/mulheres-ciclistas-que-inspiram>> Acesso em: 13 Jun. 2017.

SANTOS, Lemuel. **Um ano viajando: Carol Emboava pedala na Patagônia com o Projeto Giramérica | Bike é Legal.** Disponível em: <http://espn.uol.com.br/noticia/377668_um-ano-viajando-carol-emboava-pedala-na-patagonia-com-o-projeto-giramerica-bike-e-legal> Acesso em: 21 Jun. 2017.

SERRA, Juliano. **Lélia Gonzalez sobre o feminismo.** Disponível em: <<http://bloqueirasnegras.org/2013/07/10/lelia-gonzalez-19-anos/>> Acesso em: 26 Fev. 2017.

SOUSA, Roberta Menezes. **A cultura política feminista entre permanências e rupturas: um estudo com as jovens do movimento feminista de Fortaleza.** 2014. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.ufpe.br:8080/bitstream/handle/123456789/11976/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20Roberta%20Menezes%20Sousa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 27 Mar. 2017.

TAVARES, Deborah. **Pedalzinho das Mina encoraja mulheres a usar a bike como transporte e empoderamento.** Disponível em: <<http://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/mobilidadeurbana/pedalzinho-das-mina-encoraja-mulheres-a-usar-a-bike-como-transporte-e-empoderamento/>> Acesso em: 22 Mai. 2017.

UNIVERSIDADE LIVRE FEMINISTA. **A história das lutas das mulheres e do feminismo.** Disponível em: <<http://feminismo.org.br/historia/>> Acesso em: 03 Mai. 2017.

VALVERDE, Daniela. **Historiadora e feminista, apaixonada por História, mulheres e Literatura**. Disponível em: <blogueirasfeministas.com/2011/08/bertha-lutz/>. Acesso em: 12 Mai. 2017.

VINÍCIUS, Bruno; CAVALCANTI, Mayra. **Mulheres relatam casos chocantes de assédio em ônibus do Grande Recife**. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2017/05/09/mulheres-relatam-casos-chocantes-de-assedio-em-onibus-do-grande-recife-282469.php>> Acesso em: 13 Mai. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Renata_Falzoni> Acesso em: 3 Abr. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Virginia_Woolf> Acesso em: 10 Jun. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Simone_de_Beauvoir> Acesso em: 7 Jun. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Chimamanda_Ngozi_Adichie> Acesso em: 25 Abr. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Maria_da_Penha> Acesso em: 2 Mar. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ciclista_mensagemiro> Acesso em: 11 Mai. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Mulher_transexual> Acesso em: 14 Jun. 2017.

WIKIPÉDIA, A enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Judith_Butler> Acesso em: 05 Mar. 2017.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Idade:

Ocupação:

Estado Civil:

Se tem filhos:

Orientação sexual:

Cor:

Tempo de ativismo no *Ciclofeminismo*:

Participa de outra organização político-cultural?

1. Por quais razões/ motivações ingressou no *Ciclofeminismo*?
2. Como se deu a aproximação com o *Ciclofeminismo* e o projeto *Pedalzinho das Mina*?
3. Fale um pouco sobre o projeto *ciclofeminista Pedalzinho das Mina*, seu surgimento e atuação.
4. O que é o Feminismo?
5. Quais as pautas que considera como principais?
6. Qual a relação das ciclofaixas com o *ciclofeminismo*?
7. Há quanto tempo utiliza a bicicleta como transporte?
8. Como você vivencia e sente a cidade através da bicicleta?
9. Qual a contribuição deste projeto para o movimento feminista no geral?