

Marina Kohler Harkot

A BICI CLETA E AS MULHE RES

**mobilidade ativa, gênero e desigualdades
socioterritoriais em São Paulo**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

Linha de pesquisa: Políticas Públicas Urbanas.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Paula Freire Santoro.

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência da orientadora. A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 30 de maio de 2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail da autora: marina.harkot@gmail.com

Capa: Andressa Bassani

Projeto gráfico, diagramação e mapas: Carolina La Terza

Harkot, Marina Kohler

A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo / Marina Kohler Harkot; orientadora Paula Freire Santoro. – São Paulo, 2018. Edição revisada.
192p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional

1. Mobilidade Urbana. 2. Bicicleta. 3. Gênero. 4. Planejamento Urbano. I. Santoro, Paula Freire, orient. II. Título.

Folha de aprovação

Harkot, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. 2018. Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre e Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: 23 de abril de 2018

Banca examinadora

Dr^a. Sônia Alves Calió

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof^a. Dr^a. Rossana Brandão Tavares

Instituição: UFF

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof^a. Dr^a. Paula Freire Santoro

Instituição: FAU-USP

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Ao meu avô Armando, para quem nunca houve
“coisas de menina” e “coisas de menino”.

Agradecimentos

Escrever um trabalho acadêmico é uma experiência intensa – especialmente por conta das revoluções internas que a experiência de pesquisa causa. Finalizar essa dissertação só foi possível por causa de uma ampla rede de apoio que esteve sempre pronta para prestar auxílio em relação às aflições teóricas e dores de alma que fizeram parte desse percurso do início ao fim. Foram muitos pneus furados pelo caminho e eu gostaria que esse trabalho estivesse assinado por todos aqueles que estiveram sempre prontos para remenda-los junto comigo.

Primeiramente, agradeço à professora Paula Santoro, querida orientadora e amiga, que me recebeu de braços tão abertos na FAUUSP e que apoiou incondicionalmente a ideia de pesquisar “mulheres e bicicletas”. Eu não teria sido capaz de fazer esse trabalho sem a sua orientação atenciosa, a enorme confiança em mim depositada e a lida extremamente humana e carinhosa, mesmo nos momentos em que atrasei meus próprios prazos e as entregas. Graças a você, essa experiência de pesquisa foi completamente diferente do que é o padrão na academia, e eu tenho muito a te agradecer por ser essa fonte imensa de inspiração.

Agradeço também aos professores Victor Andrade e Silvana Rubino, pela leitura atenta e os comentários preciosos feitos durante o Exame de Qualificação. Victor, obrigada pela oportunidade da escrita dos capítulos de livro publicados ao longo desse tempo de mestrado, além dos comentários preciosos feitos na qualificação. Silvana, muito obrigada por trazer à tona a dimensão subjetiva dos fenômenos nos comentários feitos durante a banca de qualificação, a partir dos quais pude lembrar a importância dos fatores humanos que são a base dessa pesquisa. À professora Amy Lubitow, com quem entrei em contato no Cycling and Society Symposium, em 2016, e que tanto auxiliou à distância na fase da elaboração da metodologia da pesquisa qualitativa. Ao Eduardo Vasconcellos, pelos comentários atenciosos a respeito do Memorial de Qualificação. Agradeço imensamente às professoras Rossana Tavares e Sônia Calió pela participação na banca de defesa e pelas colocações que, com certeza, além de melhorarem em muito a versão final desse trabalho, colaboraram no encerramento desse ciclo acadêmico da melhor forma possível.

Aos colegas da pós-graduação, em especial à Letícia Lemos – amiga a quem devo ter encontrado esse espaço na FAU e com quem aprendo tanto trabalhando junto e na convivência cotidiana. Aos amigos Bruna Montuori, Gabriel Figueiredo, Thales Marreti, Sacha Senger e Luanda Vanucchi, que acompanharam esse percurso e foram ombros amigos para trocas intelectuais, desabafos e espaços divertidos de decompressão. Aos colegas Representantes Discentes e aos professores da CCP-AU, pelas ótimas discussões sobre os meandros das burocracias, aprendizados sobre o funcionamento da máquina universitária e pelo sonho conjunto da universidade pública e democrática.

Muito obrigada à professora Mariana Gianotti e aos colegas do Geomove, que me receberam tão bem nas reuniões quinzenais do grupo de estudos da POLI-USP e que vêm me ensinando um bocado. Aos colegas do recém-criado grupo de estudos do LabMobCidade – vida longa a esse encontro!

Aos professores da disciplina AUP278 – Luciana Royer, Nabil Bonduki, Paula Santoro e Raquel Rolnik – pela confiança e pelos aprendizados no estágio de docência realizado: foi uma experiência incrível trabalhar de perto com vocês. Um obrigada especial ao Nabil, pelas intensas tardes de orientação com os alunos, nas quais ouvi tantas histórias sobre São Paulo e tive contato com o ponto de vista de quem está na linha de frente de diversas das disputas pela democratização do acesso à cidade.

Às entrevistadas e aos entrevistados nesse trabalho, que abriram suas agendas, histórias, corações e, até mesmo, suas casas para que as reflexões aqui contidas pudessem ser desenvolvidas. Obrigada pelos sentimentos compartilhados e pela inspiração em pedalar e viver uma São Paulo diferente.

À Flavia Puppi, Juliana Zweifel e Giuliana Apuzzo, sem o cuidado e acolhimento das quais eu teria chegado ainda menos sã ao final desse processo intenso.

A todas as mulheres queridas, companheiras e amigas ativistas que me cercam. À Carolina La Terza, a primeira amiga femininja-anarcobiker e com quem tenho a sorte imensa em pedalar junto nessa vida, fonte de apoio e incentivo inenarráveis ao longo de todo o percurso – seu apoio nas semanas finais da escrita da dissertação foi essencial para que esse trabalho não apenas tenha sido terminado, mas que também tenha ficado bonito como eu jamais teria conseguido deixá-lo. Andressa Bassani,

muito obrigada pela linda capa que ilustrou essa trajetória. Às mulheres do GT Gênero da Ciclocidade – em especial Priscila Costa, Carolina Bernardes, Melina Rombach, Bianca Macedo e Cyra Malta. Aline Cavalcante, por ter sido essa inspiração desde que comecei a buscar “mulheres e bicicletas” na internet, lá em 2014, e que tive o prazer de ver amadurecer enormemente ao se tornar mãe do Cauê. Bruna Galvão, pelo carinho e admiração mútua. Gabriela Vuolo, por ser uma “guru” tanto na vida ativista quanto no caminho das pedras da vida adulta. Ana Carolina Alfinito, pelas muitas horas de orientação, conversas, cervejas sociológicas e reflexões sobre o mundo (e Recife), pela preocupação e cuidado. Caroline Donatti, por ter “me adotado” nessa fase da vida. Letícia Bortolon, por ser tão especial, brilhante e ter proporcionado tantas e intensas discussões sobre, entre outras mil coisas, gênero – em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Brasília, no Oriente Médio ou qualquer outro lugar no mundo. À Haydée Svab, pelos aprendizados mútuos e sugestões para esse trabalho. Roberta Raquel pelos compartilhamentos do nosso tema de pesquisa aparentado e por ter, junto com o querido André Soares, aberto a casa para me receber e proporcionar uma experiência incrível no 13º Fazendo Gênero, em Florianópolis.

Às companheiras (e companheiros) da Escola de Ativismo, esse lugar um bocado confuso, mas onde me encho de vontade de ver um mundo melhor acontecer. Às amigas (e amigos) ativistas recifenses – em especial Ligia Lima, Jessica Lima, Camila Mendes, Hanna Bezerra, Thiago Jerohan e Maysa Lira, por terem ensinado tanto sobre esses outros Brasis (e sobre o carnaval!). Aos colegas e amigos da Risco Arquitetura Urbana, esse espaço tão divertido e fértil de aprendizados e essencial para colocar os aprendizados fruto desse trabalho em prática.

Ao querido Yuri Vasquez, mais um dos “acadêmicos da bicicletinha” em quem sempre encontrei lugar para discutir, refletir, cuidar e ser cuidada. Aos queridos amigos do até – estudos em mobilidade, em especial Mateus Humberto, Rafael Siqueira e Davi Martins, pelo tanto de reflexões que proporcionaram através do grupo de estudos e da enorme amizade que veio junto de brinde. À Lorena Junqueira, pela vizinhança. Marcela Alvarenga, Martina Bergues, Nathalia Maia, Raiza Lira e Ricardo Marchiori, pelo apoio desde os anos na FFLCH, quando o “bichinho” do urbano já tinha me picado. Vitor Ido, pelas conversas densas - mas divertidas, por sempre perguntar se podia ajudar com alguma coisa e que, quando eu pedi, me socorreu imediatamente. Fabio Ando e James Pahim, que acompanharam esse processo desde o começo. Carlos Aranha, pelo carinho e apoio essenciais em boa parte desse cami-

nho. Aos amigos de Santos - Rodrigo Cunha, Beatriz Romero, Henrique Pedrosa, Giovanna Di Giacomo e Luana Antunes - com quem compartilhei tantas histórias de bicicleta naquelas ruas planas da Baixada. À Juliana Imamura e o pequeno Leon que acaba de chegar a esse mundo - tomara que possamos construir uma existência bonita para ele. Ao Felipe Romero, que chegou nessa trajetória aos 44 minutos do segundo tempo, mas cujas companhia, cuidado e inspirações musicais foram elementos essenciais nas semanas de finalização da dissertação. Ao Ernesto e Fidel, que acompanharam entre miados, sonecas e brincadeiras, as madrugadas de estudos.

À minha avó, Miriam, fonte infinita de amor e exemplo por toda a vida, que proporcionou tantas reflexões com suas histórias de bicicleta em Niterói. Ao meu avô Armando, pessoa essencial para que eu crescesse acreditando que meninas podiam, sim, mexer em ferramentas, construir coisas e praticar esportes, e que infelizmente nos deixou pouco antes de ver esse trabalho finalizado. Aos Stumpfögger-Bosse, a família que me escolheu e tanto me ensina. Ao irmão Gabriel e ao sobrinho Pedro, que pedalem um bocado pelas ruas de Rio Grande. Ao irmão caçula Fabio, pelas aventuras nas ruas e no mar, apesar de todas as nossas diferenças. Ao meu pai, Paulo, pelo apoio incondicional nessa trajetória acadêmica, por ter me ensinado a pedalar e por ter me mostrado o que é liberdade através daquela barra-forte de 50 reais que me apresentou tantas ruas em Santos. À minha mãe, Claudia, por ser a mulher que mais admiro nessa vida, por estar sempre presente ao mais repentino chamado e que, por mais que prefira não saber muito sobre as minhas aventuras de bicicleta, aprendeu a aceitá-las através desse trabalho.

Às plataformas que defendem o acesso à ciência sem barreiras e sem as quais eu não teria tido acesso à nem um terço das bibliografias utilizadas nesse trabalho – vida longa ao SciHub, LibGen e outros cantos obscuros da internet onde consegui acessar artigos e livros indispensáveis para a construção do conhecimento aqui apresentado. À CAPES, pelo apoio à educação superior e à pesquisa públicas, livres e democráticas no Brasil, e que possibilitou a realização dessa dissertação através da bolsa concedida.

Resumo

A desigualdade de gênero no espaço urbano se expressa através de padrões de mobilidade e dos modos de deslocamento. Uma análise da pesquisa Origem-Destino de São Paulo, realizada pelo Metrô, mostra que os padrões de mobilidade masculino e feminino são bastante diferentes, sendo as mulheres a maioria no uso do ônibus e andar a pé, mas apenas 12% dos ciclistas. Com base em dados quantitativos e qualitativos sobre o uso de bicicletas na cidade de São Paulo, este estudo investiga porque o uso da bicicleta é tão incomum entre mulheres em grandes cidades brasileiras. Ele busca responder duas perguntas centrais: quais características das cidades impedem as mulheres de usarem bicicletas, e o que significa falar de mobilidade ativa e gênero no contexto brasileiro?

Para responder essas perguntas, o estudo se baseia na literatura recente nos campos de sociologia urbana e estudos de gênero para desenvolver um modelo de porque mulheres usam ou não usam bicicletas em contextos urbanos. Ele também desenvolve uma metodologia para estudar a mobilidade e analisar a infraestrutura urbana que leva em consideração os fatores culturais e subjetivos que subjazem as escolhas das pessoas de como se locomover na cidade, e que estão na base de como relações de gênero impactam os usos diferentes que mulheres e homens fazem da cidade.

Esse modelo é utilizado para analisar o uso da bicicleta entre mulheres na cidade de São Paulo, revelando que, para melhor compreender os padrões de mobilidade, é crucial que se olhe além de variáveis quantitativas e características de infraestrutura urbana, considerando também a lógica das percepções, emoções e afetos que moldam nosso relacionamento com a cidade e considerando como cada indivíduo está inserido dentro de estruturas/lógicas de família que devem ser levadas em consideração por planejadores urbanos se buscamos construir cidades mais justas e democráticas.

Palavras-chave: mobilidade urbana; bicicleta; gênero; planejamento urbano

Abstract

Gender inequality expresses itself in patterns of mobility and forms of displacement in urban environments. The historical, series of the Origin-Destiny Survey carried out by the São Paulo Metro, for instance, reveals that patterns of male and female displacement in the city differ significantly, and that, while women represent the majority of pedestrians and public transport users, only 12% of cyclists are female. Based on quantitative and qualitative analyses the use of bicycles in São Paulo, the present dissertation investigates why cycling is so uncommon among women in large Brazilian cities. It sets out to answer two central questions: which characteristics of the city hinder bicycle use among women, and what does it mean to speak of gender and active mobility and gender in the Brazilian context?

To address these questions, the study draws on and brings together recent literature in the fields of urban sociology, urban planning and gender studies to develop a framework for assessing how and why women do and do not ride bicycles in urban environments. It also devises a methodology for studying urban mobility and analysing the city's built environment which takes into account the cultural and subjective factors which drive people's choices of how to interact with and within the city, as well as the how gender relations impact on the different use female and male make of the city gendered dimension.

This framework is then deployed in the investigation of bicycle usage among women in São Paulo, and finds that, in order to more fully understand patterns of urban displacement, it is crucial to look beyond quantitative variables and raw infra-structural characteristics, also focusing on the logics of perceptions, emotions and affects that shape our relationships to the city and how each individual is inserted within the structure of familial logic - which must be taken into consideration by urban planners if the aim is to make cities more democratic and fair.

Key words: Urban mobility; bicycle; gender; urban planning

Lista de Figuras

Gráficos

Gráfico 3-1 - Evolução das viagens na RMSP segundo a Pesquisa OD, por modo principal da viagem	96
Gráfico 3-2 - Evolução das viagens na RMSP segundo a Pesquisa OD, por modo principal da viagem e por sexo	98
Gráfico 3-3 - Evolução da participação feminina nas viagens, por modo, na RMSP segundo a Pesquisa OD	99
Gráfico 3-4 - Evolução do Índice de Mobilidade (IM) Masculino e Feminino segundo a Pesquisa OD	101
Gráfico 3-5 - Evolução temporal das viagens em bicicleta na RMSP, crescimento em crescimento em relação ao ano anterior	103
Gráfico 3-6 - Evolução temporal das viagens em bicicleta na RMSP, por sexo	104
Gráfico 3-7 - Evolução temporal do Índice de Mobilidade do modo bicicleta na RMSP, por sexo....	104
Gráfico 3-8 - Idade das pessoas que fizeram viagens em bicicleta, por faixa etária e por sexo	106
Gráfico 3-9 - Renda familiar das pessoas que fizeram viagens em bicicleta, por sexo.....	107
Gráfico 3-10 - Gênero dos ciclistas entrevistados	118
Gráfico 3-11 - Gênero dos ciclistas entrevistados, por zona de entrevista.....	119
Gráfico 3-12 – Área de entrevista, por gênero, das pessoas entrevistadas.....	119
Gráfico 3-13 - Pirâmide etária	120
Gráfico 3-14 – Distribuição por gênero, por renda individual em salários mínimos*	121
Gráfico 3-15 - Distribuição por gênero, por tempo de uso da bicicleta como transporte.....	123
Gráfico 3-16 - Distribuição por gênero, por tempo médio de viagem no trajeto mais frequente	123
Gráfico 3-17 - Distribuição por gênero, por frequência de uso	124
Gráfico 3-18 – Distribuição por gênero, por frequência que utiliza a bicicleta para ir a “local de compras”	125
Gráfico 3-19 – Distribuição por gênero, principal problema enfrentado no uso da bicicleta	126
Gráfico 3-20 – Distribuição por gênero, fatores que fariam os entrevistados pedalam mais.....	127
Gráfico 3-21 - Distribuição por gênero, principal motivo para começar a usar a bicicleta como modo de transporte.....	128
Gráfico 3-22 - Distribuição por gênero, principal motivo para continuar a usar a bicicleta como modo de transporte.....	128
Gráfico 3-23 - Pirâmide Etária	133
Gráfico 3-24 - Faixa de renda das entrevistadas*	134
Gráfico 3-25 - Grau de escolaridade das entrevistadas	134

Gráfico 3-26 - Cor ou raça das entrevistadas.....	135
Gráfico 3-27 - Estado civil das entrevistadas	136
Gráfico 3-28 - Entrevistadas com ou sem filhos	137
Gráfico 3-29 - Quantidade de filhos das mulheres que são mães	138
Gráfico 3-30 - Idades dos filhos das mulheres que são mães.....	139
Gráfico 3-31 – Motivos de viagem das mulheres que são mães	140
Gráfico 3-32 - Tempo de uso da bicicleta como modo de transporte	141
Gráfico 3-33 - Tempo de uso da bicicleta como modo de transporte, por zona de entrevista	141
Gráfico 3-34 - Tempo de uso da bicicleta como modo de transporte, por cor ou raça.....	142
Gráfico 3-35 - Frequência de uso da bicicleta como modo de transporte, por cor ou raça.....	143
Gráfico 3-36 - Frequência de uso da bicicleta como modo de transporte, por faixa de renda.....	144
Gráfico 3-37 - Frequência com a qual faz compras e as carrega na bicicleta, por tempo de uso da bicicleta como transporte	144
Gráfico 3-38 - Tipo de ciclista que é/seria	146
Gráfico 3-39 - Tipo de ciclista que é/seria, por tempo de uso da bicicleta como transporte	147
Gráfico 3-40 - Tipo de ciclista que é, por zona de entrevista (ciclistas)	147
Gráfico 3-41 - Tipo de ciclista que seria, por zona de entrevista (não ciclistas).....	148
Gráfico 3-42 - Principais motivações no uso da bicicleta (ciclistas)	149
Gráfico 3-43 - Principais problemas enfrentados no uso da bicicleta (ciclistas).....	150
Gráfico 3-44 - Principais motivos que impedem o uso da bicicleta (não ciclistas).....	151
Gráfico 3-45 - Principais problemas enfrentados ao se locomover.....	152
Gráfico 3-46 - Sensação de segurança, em relação à segurança pública e à segurança enquanto se deslocam	153

Quadros

Quadro 3-1 - Evolução Populacional da Região Metropolitana de São Paulo segundo as Pesquisas OD.....	93
Quadro 3-2 -Evolução das Viagens na RMSP	94
Quadro 3-3 - Evolução das viagens na RMSP segundo a Pesquisa OD, por modo principal da viagem	95
Quadro 3-4 - Evolução das viagens na RMSP segundo a Pesquisa OD, por modo principal da viagem e proporcionalmente ao total de viagens diárias, por edição da Pesquisa	97
Quadro 3-5 - Evolução das viagens em bicicleta na RMSP.....	102
Quadro 3-6 - Evolução temporal das viagens em bicicleta na RMSP, em crescimento absoluto e em crescimento em relação ao ano anterior	103
Quadro 3-7 - Pontos de contagem de ciclistas.....	109

Quadro 3-8 - Ciclistas contados por gênero e por ponto de contagem.....	110
Quadro 3-9 - Evolução acumulada do número de ciclistas em vias com série histórica de contagens, por gênero	112
Quadro 3-10 - Evolução do número de ciclistas relativa à última contagem realizada, em vias com série histórica de contagens, por gênero	113
Quadro 3-11 - Renda individual dos ciclistas entrevistados em salários mínimos, por área de entrevista.....	122
Quadro 3-12 - Amostra coletada, por Subprefeitura e por Zona de pesquisa	132
Quadro 4-1 – Amostragem planejada	190
Quadro 4-2 – Amostragem efetivada	192

Mapas

Mapa 1 – Subprefeituras do município de São Paulo	180
Mapa 2 – Rede cicloviária do município de São Paulo.....	181
Mapa 3 – Amostragem planejada	182
Mapa 4 – Amostragem efetivada	183

Lista de Siglas

ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
CET	Companhia de Engenharia Tráfego
CICLOCIDADE	Associação do Ciclistas Urbanos de São Paulo
FAU	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FUNDURB	Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano
IM	Índice de Mobilidade
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento
Metrô	Empresa do transporte metropolitano da cidade de São Paulo
ONG	Organização Não Governamental
Pesquisa OD	Pesquisa Origem e Destino do Metrô
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana
PMSP	Prefeitura do Município de São Paulo
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PROURB/UFRJ	Programa de Pós-graduação e Urbanismo da FAU-UFRJ
RGCCMAR	região de grande concentração de camadas de mais alta renda
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
S.M.	Salários Mínimos
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
Zonas OD	Zonas da Pesquisa Origem e Destino do Metrô

Índice

INTRODUÇÃO	22
CAPÍTULO 1 As mulheres e a cidade	26
1.1. Breve discussão sobre gênero - conceituação do termo e sua evolução no tempo	26
1.2. Gênero - mulheres na cidade	32
1.3. Mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero.....	45
1.4. A bicicleta como uma ferramenta de acesso das mulheres à cidade.....	51
1.4.1. Mulheres, corpos e domesticidade: o papel da bicicleta	52
CAPÍTULO 2 Mobilidade por bicicleta em São Paulo	64
2.1. Histórico do Rodoviarismo paulistano: o espaço que sobrou para a bicicleta na cidade.....	64
2.2. O Rodoviarismo e o crescimento espraiado e precário da metrópole paulistana	69
2.3. Políticas de incentivo ao transporte individual motorizado e desincentivo à bicicleta: histórico do planejamento ciclovitário na cidade.....	73
2.4. 2013, as Jornadas de Junho e o planejamento de mobilidade: mudança de paradigma ou continuidade?.....	80
CAPÍTULO 3 Quem são e como pedalam as mulheres em São Paulo	88
3.1. Dados do poder público.....	90
3.1.1. Pesquisa Origem e Destino.....	90
3.1.1.1. Metodologia e limitações.....	90
3.1.1.1.1. Análise Geral da Pesquisa Origem e Destino	93
3.1.1.2. A bicicleta na Pesquisa Origem e Destino.....	101
3.2. Dados da sociedade civil.....	108
3.2.1. Contagens de ciclistas	108
3.2.1.1. Metodologia e limitações	108
3.2.1.2. Resultados.....	110
3.2.2. Pesquisa Perfil do Ciclista	116
3.2.2.1. Metodologia e limitações	116
3.2.2.2. Resultados	118
3.2.3. Pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo	130
3.2.3.1. Metodologia e limitações	130
3.2.3.2. Resultados	133
3.2.3.2.1. Leitura socioeconômica.....	133
3.2.3.2.2. As mulheres ciclistas	140
3.2.3.2.3. Desafios e barreiras ao uso da bicicleta	145

CAPÍTULO 4 Desafios ao uso da bicicleta pelas mulheres de São Paulo: uma abordagem qualitativa	156
4.1. Objetivos da abordagem qualitativa.....	156
4.2. Metodologia adotada.....	158
4.3. Amostra: critérios adotados para a sua seleção e amostra efetivada	160
4.4. Resultados da pesquisa	162
CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	172
ANEXO 1 Mapas	180
ANEXO 2 Roteiro das entrevistas semiestruturadas.....	184
ANEXO 3 Termo de consentimento livre e esclarecido	188
ANEXO 4 Quadros de amostragem	190

“Na pirambeira da Rua João Ramalho, no aprazível bairro das Perdizes, o comerciante Henrique Wald Harkot, 79 anos de vida, 55 de trabalho duro na região, é prova de que essa opinião circula e é viva. Faz coisa de meses, uma ciclovia vermelha apareceu pintada na calçada oposta a seu comércio de construção. O que o senhor achou da novidade colorida? ‘Uma burrice. Brasileiro não gosta de fazer força, quem vai subir uma ladeira dessas? Tem dia em que eu não vejo nem um ciclista passando por aqui.’”

Meu avô, Henrique Harkot, em entrevista a'O Estado de S. Paulo, 28 mar. 2015.

“As mulheres na cidade têm um tempo social impossível”
Jéssica Barbosa, da ActionAid, em evento da 11ª Bienal de Arquitetura, nov. 2017.

INTRODUÇÃO

Essa pesquisa parte de reflexões de cunho bastante pessoal, e teve suas primeiras questões e hipóteses levantadas a partir da vivência cotidiana de uma jovem mulher ciclista e as interações com o urbano em diversas cidades no Brasil e fora dele. Ao ter a oportunidade de experimentar usar a bicicleta como modo de transporte em lugares com contextos bastante diferentes entre si – Santos/SP; Stade, uma cidade de 40 mil habitantes na região metropolitana de Hamburgo, Alemanha; Paris, na França; Zurique, na Suíça; no Rio de Janeiro; na Cidade do México; em Recife e, logicamente, em São Paulo – ficou claro, a partir de uma experiência individual, que havia uma série de aspectos envolvidos, influenciavam e eram influenciados por “variáveis” que formam as identidades de cada indivíduo, dentre as quais gênero certamente parecia uma das mais importantes.

Discutir a intersecção entre gênero e o uso da bicicleta em São Paulo parece uma questão bastante específica, um fenômeno que dificilmente poderia ser extrapolado e interessar a pessoas que não usem a bicicleta como meio de locomoção. Entretanto, o título “A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo” fornece algumas pistas sobre a ampla dimensão do assunto aqui tratado: não se está falando apenas sobre o uso da bicicleta, mas sobre a interação com a metrópole paulistana de maneira ampla, utilizando gênero e outros aspectos da construção da identidade e da subjetividade dos sujeitos como aspectos essenciais, que influenciam o que o campo de estudos em transportes normalmente entende simplesmente como “escolha modal”. Assim, o presente trabalho utiliza uma abordagem sociológica do transporte (VASCONCELLOS, 2001) para tentar articular a discussão sobre a manifestação das desigualdades de gênero no urbano, em um contexto latino-americano, e os fatores que fazem com quem uma pessoa opte¹ pela utilização de determinado modo de transporte influenciem e sejam influenciados pela maneira como a cidade está estruturada, mas também pela raça, classe, localização no território, idade e a subjetividade que constroem, por fim, as experiências únicas de cada sujeito.

¹ Ou, ainda, que use as alternativas modais disponíveis, muitas vezes não podendo “se dar ao luxo” de optar.

Para tal, este trabalho está estruturado em quatro capítulos, construindo a complexa narrativa através da qual tentaremos familiarizar o leitor. O Capítulo 1, “As mulheres e a cidade” se preocupará em definir o que entenderemos por “gênero” e como a discussão desse conceito se articula com o urbano. Por que usar a bicicleta como elemento-chave para compreender a relação das mulheres com a cidade, a partir de seu uso e da maneira como se dá a apropriação dos espaços públicos urbanos através dela, especialmente no caso de São Paulo? Para tal, o capítulo é dividido em quatro partes que orientarão o caminho para a análise do fenômeno em São Paulo: (i) a compreensão do conceito de gênero e suas implicações na construção de papéis e relações sociais; (ii) como o gênero diferencia as vivências de determinados grupos no espaço urbano; (iii) em que medida as relações entre os gêneros moldaram a maneira na qual as mulheres interagem com o urbano – seus “comos”, “ondes” e “porquês”, em especial em relação à mobilidade urbana e à circulação pelos espaços da cidade; e, por fim, (iv) como a bicicleta se apresenta enquanto um desafio nesse cenário – tanto por conta dos significados que ela carrega em seu uso por mulheres, à luz do contexto dos usos e papéis diferentes que homens e mulheres desempenham nos espaços urbanos, quanto no seu uso em cidades de tradição rodoviária como São Paulo. O referencial teórico no qual esse trabalho se baseia será apresentado a partir da literatura clássica sobre gênero e interseccionalidade; gênero e o urbano; estudos sobre o campo que ficou conhecido como “mulheres e transporte” e, por fim, aquela bibliografia que tenta articular todos os aspectos mencionados e o uso da bicicleta como transporte por mulheres – vários tipos de mulheres. Buscou-se trazer a discussão o mais próximo possível à realidade brasileira e latino-americana, fazendo a crítica à colonização do pensamento e às “regras gerais” tradicionalmente definidas a partir da perspectiva do Norte Global.

Já o Capítulo 2, “Mobilidade por bicicleta em São Paulo”, discute a cidade escolhida para esse estudo de caso – São Paulo – e como seu desenvolvimento impacta na realidade que é vivenciada hoje em dia por aquelas pessoas que escolhem – ou que não podem escolher – usar a bicicleta como modo de transporte. O capítulo resgata o histórico das escolas de planejamento da cidade, que historicamente sempre priorizaram a expansão urbana e a adaptação da cidade à livre circulação dos automóveis, causando chagas profundas no território, que intensificam as muitas desigualdades existentes no contexto paulistano. É nessa etapa do trabalho em que será discutida a influência das políticas públicas municipais, estaduais e federais no modelo de mobilidade que regeu o desenvolvimento da cidade e a tendência mais recente de

“inclusão”, de maneira ativa, da bicicleta à agenda da mobilidade urbana, não mais em um contexto de lazer, além dos desafios e resistências que são encontrados na opinião pública e dentro da própria gestão municipal.

No Capítulo 3, “Quem são e como pedalam as mulheres de São Paulo”, é realizada extensa análise dos dados quantitativos existentes sobre o tema e que possibilitam recortes de gênero. São utilizados dados secundários para lançar luz sobre hipóteses levantadas nos capítulos 1 e 2, abrindo espaço para que os dados possam mostrar padrões que pareçam interessantes de serem investigados tanto na etapa da pesquisa qualitativa, quanto em pesquisas futuras a serem desenvolvidas neste campo. A principal função desse capítulo é reunir, de maneira articulada, os dados que existem sobre o assunto e fazer extensas análises descritivas, servindo como referência para outros estudos que queiram abordar a temática. Além disso, é feita a crítica metodológica àquelas pesquisas utilizadas em relação aos seus lados positivos, mas também às suas limitações – em especial quando se busca compreender variáveis como aquelas que as ciências sociais chamam de “marcadores sociais da diferença” (MOUTINHO, 2014) e a sua insuficiência em dar conta da subjetividade dos sujeitos, aspecto essencial da maneira como se interage com a cidade e que, afinal, orienta e influencia a chamada “escolha modal”.

Em “Desafios ao uso da bicicleta pelas mulheres de São Paulo: uma abordagem qualitativa”, o quarto e último Capítulo, é discutida a importância da utilização de métodos qualitativos de pesquisa, em especial à luz das críticas feitas às metodologias quantitativas, à abordagem positivista e à tendência a acreditar que estatísticas são capazes de explicar todas as questões envolvidas não apenas no uso da bicicleta por mulheres, mas na opção pela bicicleta como modo de transporte como um todo. O capítulo apresenta alguns dos achados das entrevistas semiestruturadas realizadas, dos desafios encontrados em campo e das percepções sobre como a subjetividade aflora a partir do momento em que os sujeitos têm a possibilidade de pensar sobre as suas práticas cotidianas numa outra perspectiva. São analisadas a dimensão corporal e aspectos como a prática esportiva, bem como a maneira como a família das pessoas entrevistadas está estruturada e como se dá a divisão sexual do trabalho e o desempenhar do trabalho reprodutivo dentro do domicílio de cada um. A relação afetiva entre as pessoas entrevistadas e suas bicicletas é explorada, apontando como não são apenas os motivos práticos e objetivos normalmente objeto de análise da engenharia de transportes ou dos estudos sobre comportamento de via-

gem que determinam a escolha (ou a falta de escolha) pela bicicleta ou por um modo. O principal objetivo do capítulo é testar métodos, verificar como se comportam algumas das hipóteses que são, normalmente, objeto de discussão no campo e, por fim, deixar caminhos abertos e possibilidades de exploração para estudos futuros. O Capítulo 4 mais abre questões do que encontra respostas – e enxerga oportunidades que merecem ser exploradas futuramente à luz da utilização da combinação entre métodos quantitativos e qualitativos.

Por fim, nas considerações finais, o trabalho encerra com reflexões que permearam a sua elaboração e com seus aprendizados. São levantados temas que podem ser estudados a partir das possibilidades levantadas nas entrevistas realizadas à luz dos dados quantitativos analisados e da revisão bibliográfica apresentada nos dois primeiros capítulos. São brevemente discutidas, também, a perspectiva de gênero no planejamento urbano e a abordagem que esse campo de estudos, especialmente a partir de um lugar que se diferencie das práticas tidas como soluções para países do Norte Global, uma vez que a realidade vivenciada nos contextos brasileiro e latino-americano é carregada de identidades e subjetividades locais, que merecem e devem receber chaves de interpretação próprias.

CAPÍTULO 1 | As mulheres e a cidade

1.1. Breve discussão sobre gênero - conceituação do termo e sua evolução no tempo

Definir “gênero” não é uma tarefa fácil. A teoria feminista é um campo de pesquisa vasto, que conta com diferentes abordagens e correntes – até mesmo para estabelecer o que é um de seus conceitos fundamentais. Scott (1986) aponta que, à época da escrita de seu artigo “Gênero: Uma importante categoria de análise histórica”, “gênero” vinha sendo utilizado como uma maneira de se referir a “mulheres”, inclusive com títulos de muitos trabalhos substituindo uma palavra pela outra. Para a autora, o teor político de “gênero” era muito mais utilizado do que seu significado conceitual porque “gênero” seria mais aceito enquanto acadêmico, neutro e objetivo do que “mulheres”. Entretanto, apesar das diferenças apontadas por Scott entre os significados (mesmo que) subjetivamente atribuídos ao termo “gênero”, Haraway (2004) destaca as diferenças nas maneiras de se compreender gênero e definir o masculino e o feminino. Segundo a autora,

“o conceito de gênero foi articulado e progressivamente contestado e teorizado no contexto dos movimentos de mulheres feministas do pós-guerra. (...) Apesar de importantes diferenças, todos os significados modernos de gênero se enraízam na observação de Simone de Beauvoir de que “não se nasce mulher” e nas condições sociais do pós-guerra que possibilitaram a construção das mulheres como um coletivo histórico, sujeito-em-processo. Gênero é um conceito desenvolvido para contestar a naturalização da diferença sexual em múltiplas arenas de luta”. (HARAWAY, 2004, p. 211).

Scott (1986) considera o desenvolvimento do termo “gênero” carregado de caráter político. “Gênero”, segundo a autora, seria visto pela comunidade acadêmica de maneira muito mais “científica” e, portanto, passível de receber atenção pelas ciências sociais, do que os estudos sobre mulheres que vinham sendo realizados até então. Para a autora, estes estudos estariam facilmente relacionados ao campo do feminismo, de caráter mais político e ativista.

Além disso, a explicação de Scott sobre o conceito carrega uma informação importante ao indicar que qualquer estudo, conhecimento ou informação sobre mulheres é, necessariamente um estudo, conhecimento ou informação sobre homens – dei-

xando claro que o termo “gênero” é articulado para designar ou definir as relações sociais entre os sexos e não se podendo realizar as investigações sobre mulheres de forma isolada. Dessa forma, o conceito de “gênero como categoria de análise”, articulado por Scott é fundamentado em quatro elementos que estão relacionados entre si:

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

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

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

O resultado dessa combinação dos quatro aspectos do gênero é que, a maneira como o gênero é construído o torna elemento central em nossa sociedade, operando em diversas, se não em todas, camadas e para além das relações de parentesco e da dinâmica familiar.

A inserção da mulher na dinâmica familiar heterossexual e a divisão sexual do trabalho são essenciais para o desenvolvimento do sistema sexo/gênero de Rubin (1993), que identifica as relações de poder (e o poder exercido pelos homens sobre as

mulheres) como sua base. Isso porque, para a autora, é a construção do desejo sexual e do sistema de divisão sexual do trabalho² que explicariam o fato das mulheres não terem direito sobre elas mesmas – e que, portanto, esse direito seja “naturalmente” atribuído aos homens. Assim, mulheres e homens não poderiam realizar um o trabalho do outro e teriam papéis fixos e pré-determinados nas dinâmicas sociais. Isso justificaria práticas tal qual a “troca de mulheres”, que alimenta e é alimentada pelos sistemas de parentesco que “forçam” os homens a trocarem “suas mulheres” entre si para satisfazer as estruturas. Resultado disso seria, para Rubin, a heterossexualidade obrigatória vigente na sociedade ocidental, essencial para que o sistema sexo/gênero siga não perturbado e para que a ordem social não possa ser repensada ou remodelada.

Essas dinâmicas que dividem a sociedade numa lógica hegemônica baseada na existência de dois gêneros vão, entretanto, ainda além das relações familiares, íntimas ou do lugar que é reservado a um gênero ou ao outro na esfera da sociabilidade. O objetivo desse trabalho não é discutir todas as possibilidades existentes na subversão da lógica da divisão da sociedade ocidental em dois gêneros – masculino e feminino. Entende-se a importância desse debate e não o desconsideramos, mas neste trabalho estará restringido a olhar o mundo a partir dessa lógica hegemônica e problematizar questões referentes à dualidade masculino-feminino³. Butler chama de “performatividade” esse “aprender a agir” da maneira que é determinada para cada um dos gêneros:

“Nesse sentido, o gênero não é um substantivo, mas tampouco é um conjunto de atributos flutuantes, pois vimos que seu efeito substantivo é performativamente produzido e imposto pelas práticas reguladoras da coerência do gênero. Consequentemente, o gênero mostra ser performativo no interior do discurso herdado da metafísica da substância – isto é, constituinte da identidade que supostamente é. Nesse sentido, o gênero é sempre um feito, ainda que não seja obra de um sujeito tido como preexistente à obra. No desafio de repensar as categorias do gênero fora da metafísica da substância, é mister considerar a relevância da afirmação de Nietzsche, em *Genealogia da moral*, de que ‘não há ‘ser’ por trás do fazer, do realizar e do tornar-se; o ‘fazedor’ é uma mera ficção acrescentada à obra – a obra é tudo’. Numa aplicação que o pró-

² O trabalho produtivo, econômico seria o trabalho masculino; o trabalho reprodutivo, sexual seria equivalente ao trabalho feminino.

³ Para debates mais aprofundados sobre o tema, ver Butler (2017).

prio Nietzsche não teria antecipado ou aprovado, nós afirmaríamos como corolário: não há identidade de gênero por trás das expressões do gênero; essa identidade é performativamente constituída, pelas próprias “expressões” tidas como seus resultados.” (BUTLER, 2017, p. 56).

Entretanto, as desigualdades existentes entre os gêneros masculino e feminino não são as únicas experienciadas: Moutinho (2014) discorre sobre os “marcadores sociais da diferença” a partir, especialmente, das desigualdades entre raça, nação, sexualidade e gênero. Para a discussão proposta nesse trabalho em particular, as desigualdades de gênero e raça são aquelas que serão especialmente abordadas. Entendemos a importância e necessidade de explorar a intersecção entre uso da bicicleta e outros marcadores sociais da diferença – a partir da perspectiva de migrantes, pessoas trans, pessoas não-binárias e/ou de diversas orientações sexuais, entre outras – mas estas serão apenas pinceladas, sem que consigamos explorá-las profundamente.⁴ Considerando o contexto das cidades brasileiras, no qual se manifestam profundas desigualdade e segregação racial, considera-se essencial para esse trabalho discutir a interseccionalidade entre gênero e raça, atentando para as vivências diferentes de mulheres negras, brancas, indígenas e amarelas tanto nos espaços urbanos quanto através do uso da bicicleta. Na revisão bibliográfica feita por Moutinho (*op. cit.*) sobre trabalhos publicados no campo da interseccionalidade, recorre-se à Crenshaw, autora estadunidense referência do Feminismo Negro e pioneira nos estudos interseccionais para explicar o porquê da necessidade de se analisar gênero e raça de duas maneiras: tanto através do cruzamento dessas variáveis quanto analisando-as separadamente.

“Crenshaw mostra como a dupla discriminação opera no interior do sistema legal norte-americano. A autora disserta sobre a discriminação ora baseada na raça, ora no gênero (*sex*): “mulheres negras experimentam às vezes a discriminação de modo similar ao experimentado pelas mulheres brancas; às vezes, elas ‘partilham experiências similares às dos homens negros’; às vezes, ‘a experiência da dupla discriminação é vivida com base no gênero (*sex*) e na raça’ e, por fim, destaca que em alguns momentos elas experimentam a discriminação como ‘mulheres negras’: ‘não a soma de discriminação por raça e sexo, mas como mulheres negras’” (*not the sum of race and sex discrimination, but as blackwomen*) (CRENSHAW, 1989, p. 44).

⁴ Os dados utilizados na etapa de análises quantitativas desse trabalho, por serem públicos e secundários, não permitem que todas essas questões sejam abordadas no Capítulo 3. Entretanto, a realização de pesquisas qualitativas nesse campo pode permitir que as várias camadas de desigualdades emergem com mais clareza.

(...)

Crenshaw coloca a especificidade da experiência das mulheres negras no centro do debate e dá inteligibilidade a mecanismos produtores das desigualdades sociais de modo mais amplo. Ainda nesse sentido, a autora argumenta que a teoria feminista precisa incluir o racismo em suas análises e reivindicações do mesmo modo que as políticas antirracistas precisam considerar em suas análises o sexismo e o patriarcado”. (MOUTINHO, 2014, pp. 207-208).

No Brasil, a obra de Heleieth Saffioti “A Mulher na Sociedade de Classes: Mito e Realidade” (1969) apontou de modo pioneiro, ainda no final dos anos 1960, a necessidade de integrar a questão das classes sociais à discussão sobre gênero⁵. Em outras palavras, a intersecção entre gênero e classe a partir de uma inspiração abertamente marxista, descrevendo:

“o encaminhamento teórico das questões postas pelo cruzamento no modo de operação e das relações entre a determinação comum sexo e a determinação essencial do sistema capitalista de produção – a divisão da sociedade em classes sociais” (SAFFIOTI, 2016, p. 40)

A autora aponta, ademais, o que havia/há de peculiar no modelo específico do capitalismo periférico brasileiro⁶. Nesse sentido, a “condição da mulher” é espécie de combinação entre aspectos locais do sistema capitalista de produção, de um lado, e as condições de autonomia (ou heteronomia) dos países e das forças internacionais (SAFFIOTI, 2016, p. 41). Portanto, não é possível conceber o papel e a construção da mulher de modo alheio a um quadro mais amplo composto, simultaneamente, por determinações globais e traços locais. Mais ainda, a mulher no Brasil – portanto, na

⁵ O conceito e o uso da categoria “gênero” por Saffioti é mais complexo e, em alguma medida, dissonante de perspectivas até aqui apontadas. A autora submete o conceito a uma crítica importante que, embora não seja objeto deste trabalho, merece ser reconhecida. Porém, em comum com outras autoras, Saffioti atribui importância a “gênero” como um conceito que não é neutro e que, ademais, é carregado de ideologia (SAFFIOTI, 2004, p. 136).

⁶ Novamente, trata-se de uma variante e uso da dicotomia desenvolvido/subdesenvolvido, centro/periferia que caracteriza muito bem a maioria dos estudos do período. Este trabalho não adentra especificamente neste debate teórico-político. No entanto, é relevante apontar que, ao contrário de visões francamente deterministas ou eurocêntricas, cunhadas justamente para propor a hegemonia de países ocidentais sobre o “Terceiro Mundo”, tal dicotomia foi empregada por teóricos críticos no Brasil e no mundo como forma de descrever as peculiaridades da condição do “capitalismo periférico” e sua superação.

periferia do sistema capitalista global – é parte de um padrão de equilíbrio do sistema como um todo. Por conseguinte, não será a mesma “mulher” de outros contextos.

Ademais, Saffioti aponta que as classes sociais são “atravessadas pelo sexo e este funciona como fator de inferiorização social”, como resume Bezerra (2013) sobre a autora. Antes de sistematizações e proposições teóricas que ganhariam espaço nas décadas seguintes, Saffioti apontara também a imbricada relação entre sexo, classe e raça – o que, inclusive, a colocou em debate e interlocução com muitas das autoras acima mencionadas, tais como Scott e Crenshaw. Esta não naturalização de características da mulher serviu ao fim de apontar o quanto a categoria era empregada dentro do quadro de exploração e manutenção do sistema capitalista.

No contexto brasileiro – e tais elementos serão da maior relevância para a análise dos capítulos a seguir – a condição da mulher está atrelada a uma longa história da formação econômica do país, inclusive a “posição social da mulher na ordem escravocrata-senhorial e suas sobrevivências na sociedade atual” (SAFFIOTI, 2016, p. 87-101). Por meio de uma reconstrução e análise de uma série de evidências empíricas e dados, Saffioti compõe o papel da mulher e realiza uma crítica ao que denomina de “feminismo pequeno-burguês”, incapaz de ser efetivamente emancipatório precisamente por não levar em conta a especificidade da condição histórico-material da mulher no Brasil.

Estas considerações são particularmente importantes para compreender de que maneira, e como, as mulheres hoje transitam, existem, circulam e se relacionam nas cidades. Ao mesmo tempo em que se anunciam questões efetivamente globais, comuns a todas as mulheres, apresentam-se características específicas e imbricadas intersecções que devem ser igualmente levadas em conta, como se verá adiante.

1.2. Gênero - mulheres na cidade

As cidades são parte central da organização e reprodução da sociedade contemporânea: atualmente, mais da metade da população mundial vive em cidades. No Brasil, esse número é ainda mais alto: 86% da população brasileira⁷ é considerada urbana.

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

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

Hayden (1981) é uma referência ao abordar problemática da mulher na cidade e sua designação histórica aos espaços privados – um aspecto da socialização feminina de uma parcela da população cujas origens podem ser traçadas até séculos antes da era cristã. Lessa e Souza (2009), por exemplo, indicam que as mulheres “bem-nascidas”- ou seja, as esposas ideais da Grécia Antiga nos séculos V e IV a.C – estavam restritas ao espaço interno, do privado e do cotidiano. Ao mesmo tempo, na mesma Grécia Antiga, as mulheres escravas e com menos posses tinham um raio de circulação maior do que as mulheres “bem-nascidas”, já que estas precisavam assumir a condição de trabalhadoras (amas, parteiras etc.) para ajudar na manutenção da família. Isto fazia com que elas pudessem e tivessem que frequentar com mais liberdade os

⁷ Segundo o Banco Mundial (2016), em 2008 a parcela da população mundial que vive em cidades ultrapassou a população mundial rural pela primeira vez. Em 2015 a população urbana já correspondia a 53% do total da população mundial. De acordo com os mesmos dados (The World Bank, 2016), a população urbana do Brasil em 2015 correspondia a 86% da população total.

espaços externos - as ruas e praças. Entretanto, a imagem da “mulher de respeito”, que ficava restrita aos espaços privados, não existiu apenas na Grécia Antiga: tal figura continuou sendo reforçada séculos mais tarde – vide, por exemplo, os ideólogos burgueses que exaltavam a “inclinação natural para o lar e a educação das crianças” das “suas” mulheres (FISCHER; MARQUES, 2001, p. 3).

Federici (2017), em “O Calibã e a Bruxa”, analisa como a passagem do feudalismo para o capitalismo, na Idade Média, fez mudar tanto o lugar que as mulheres ocupavam na dinâmica cotidiana e o papel que elas passaram, então, a desenvolver. Isso não quer dizer que na sociedade feudal reinava a igualdade entre os gêneros e que, com a transição para o sistema capitalista, a situação tenha se transformada radicalmente: Federici aponta que as mulheres eram, sim, menos dependentes dos seus maridos ou parentes do sexo masculino porque a autoridade dos senhores feudais estava acima da autoridade de quaisquer membros da família, já que eram os senhores feudais que mandavam em todas as relações sociais e de trabalho, em especial nas das mulheres (FEDERICI, *op. cit.*, pp. 51-52). Além disso, a terra geralmente era entregue aos homens e a sua transmissão se dava através da linhagem masculina, bem como às mulheres eram atribuídos status de cidadãos de segunda classe, que não podiam ocupar determinados cargos para os quais eram designados camponeses mais abastados. Assim, apesar das tarefas “do lar” serem mais atribuídas ao gênero feminino já durante a Idade Média,

“(…) as relações coletivas prevaleciam sobre as familiares e que a maioria das tarefas realizadas pelas servas (lavar, fiar, fazer a colheita e cuidar dos animais nos campos comunais) era realizada em cooperação com outras mulheres, nos damos conta de que a divisão sexual do trabalho, longe de ser uma fonte de isolamento, constituía uma fonte de poder e de proteção para as mulheres. Era a base de uma intensa sociabilidade e solidariedade feminina que permitia às mulheres enfrentar os homens, embora a Igreja pregasse pela submissão e a Lei Canônica santificasse o direito do marido a bater em sua esposa.

No entanto, a posição das mulheres nos feudos não pode ser tratada como se fosse uma realidade estática. O poder das mulheres e suas relações com os homens estavam determinados a todo momento pelas lutas de suas comunidades contra os senhores feudais e pelas mudanças que essas lutas produziam nas relações entre senhores e servos.” (FEDERICI, 2017, p. 53).

Uma das principais características da transição do feudalismo para o capitalismo no Ocidente, especialmente a partir do século XV na Europa, foi o fim das formas co-

munais agrárias através da expropriação e privatização das terras da classe trabalhadora. Resultado disso, além das guerras por terra, do rastro de destruição e da fome e desnutrição deixadas pelo continente europeu, foi o sofrimento especial das mulheres pelo fim das terras comunais já que elas, por terem menos direitos sociais e sobre a terra, necessitavam mais da autonomia, sociabilidade e subsistência que essa dinâmica oferecia (FEDERICI, *op. cit.*, p.138). Assim, o que acontece a partir dessa etapa de privatização e mercantilização da vida econômica, atividades de produção e reprodução são ressignificadas – e a produção para o uso é substituída pela produção pelo valor. A mudança no lugar que as atividades de reprodução do trabalhador ocupavam restringiu-as ao âmbito doméstico, tornando-se invisíveis e consolidando-se como funções tipicamente femininas, excluindo mulheres de muitas das profissões assalariadas⁸ – o que teria seu auge no século XIX, com a consolidação da classe de mulheres donas-de-casa em tempo integral, ressignificando completamente as relações entre homens e mulheres na sociedade⁹. Dessa forma, o que passa a acontecer da transição do feudalismo para o capitalismo em diante é que, a partir da expropriação dos meios de produção dos trabalhadores, ocorre a efetiva separação das esferas de produção e reprodução que possibilitou a redução do salário real e a maior desvalorização do trabalho feminino em relação ao trabalho masculino – e à acumulação capitalista.

Entretanto, de acordo com Perrot (2007), o que se encontra nos arquivos públicos (em especiais os judiciários e policiais), especialmente a partir na França (e na Europa) dos séculos XVII e XVIII é que as mulheres seriam aquelas que “perturbam a ordem das ruas com mais frequência” (p. 26) – resultado de um processo análogo àquela obsessão anteriormente focada na manutenção da ordem do campo que, com o processo de urbanização, passou a ser direcionada as ruas das cidades. Jean Nicolas

⁸ Quando as mulheres ocupavam posições assalariadas, recebiam salários inferiores aos salários médios dos homens (FEDERICI, 2017, p. 145).

⁹ Não devemos nos enganar, porém, sobre uma possível “passividade” das mulheres europeias desses tempos a respeito da sua condição na sociedade: “É na luta antifeudal que encontramos o primeiro indício na história europeia da existência das raízes de um movimento de mulheres que se opunha à ordem estabelecida e contribuía para a construção de modelos alternativos de vida comunal” (FEDERICI, 2017, p. 45). Segundo a autora, tal postura de resistência e combatividade das mulheres foi, inclusive, um dos aspectos que motivou a construção do movimento de caça às bruxas na Idade Média europeia – para mais informações, ver Federici (2017).

(apud PERROT, *op. cit.*) ressalta o papel “público” das mulheres¹⁰ nos motins por alimentos, do final do século XVII até a Revolução Francesa, definindo-as como as mais aguerridas nos protestos de rua – e que teriam tido um papel essencial naqueles relacionados ao valor dos grãos e dos gêneros alimentícios. Tal função teria sido muito mais importante no Antigo Regime francês do que o papel desempenhado por elas no século XIX, por exemplo, quando acabaram as crises de abastecimento e taxaço do preço do pão (NICOLAS apud PERROT, 2007).

Apesar de o trabalho feminino sempre ter existido¹¹ – tanto as funções não-remuneradas exercidas através do trabalho doméstico, quanto através do trabalho rural ou do trabalho no comércio, enquanto ajudantes dos maridos - ele só começou a ser efetivamente reconhecido a partir da industrialização, quando o pagamento de salários às mulheres passa a acontecer em larga escala (PERROT, *op. cit.*). A Primeira Revolução Industrial foi, na Europa, a responsável pelo assalariamento das mulheres, especialmente no setor têxtil. As longas jornadas de trabalho, baixa remuneração e ambientes insalubres, além da admissão de mulheres muito jovens, a partir dos 12 ou 13 anos, foram um divisor de águas que colocou em questão a conciliação com o trabalho doméstico. Esse processo é intensificado ao longo do século XIX e se cristaliza com a Primeira Guerra Mundial: com os homens nas frentes de batalha, resta às mulheres ocupar os espaços deixados nas fábricas, numa mudança irreversível e das quais decorrem adaptações e reorganização dos espaços de trabalho.

Entretanto, apesar de a presença das mulheres no mercado de trabalho necessariamente ter colocado sob questão a divisão sexual do trabalho e o trabalho doméstico feminino, essa pauta não foi abraçada nem pelos setores mais progressistas da época: a organização dos trabalhadores industriais pelos marxistas e a utopia socialista

¹⁰ Interessante também é notar que a maior parte dos registros das mulheres da época é encontrada nos arquivos privados, tais como diários ou correspondências, justamente por conta de sua posição delas na família, na esfera do doméstico e do privado. (PERROT, 2007)

¹¹ No Brasil, onde o trabalho escravo teve um papel longo e central na história da sociedade brasileira, as mulheres pretas sempre trabalharam “fora de casa” – mesmo após a abolição da escravidão, ainda no século XIX, eram elas quem estavam nas ruas vendendo quitutes, lavando roupas de clientes e exercendo outras funções semelhantes, além de atuarem como domésticas nas casas das famílias que agora precisavam “substituir” o trabalho escravo. Importante não deixar de ressaltar que esse trabalho doméstico era, porém, muitas vezes exercido em troca de alimentação e um lugar para morar – e não de pagamento de salários em dinheiro.

que mobilizou o imaginário do operariado e dos sindicalistas naquele período ignorou completamente a existência das mulheres, tanto na linha de frente nas fábricas quanto no exercício do trabalho doméstico. Como aponta Hayden (1981):

“(...) quando Marx e Engels caricaturaram o socialismo utópico e descreveram a sua própria estratégia para organizar os trabalhadores industriais através do socialismo científico, eles perderam de vista a metade feminina da raça humana, cujo trabalho doméstico era essencial para a sociedade e que também foi delineado pelo capitalismo industrial. (...) socialistas Marxistas falavam de maneira persuasiva com os homens trabalhadores da indústria sobre tomar os meios de produção e ignoraram o trabalho das mulheres e o trabalho de reprodução. Ainda que Engels tenha concebido que a família era baseada na ‘escravidão declarada ou disfarçada das mulheres’ e declarou que na família, o homem representava a burguesia e a mulher, o proletariado, Marxistas recusaram a encampar tática alguma direcionada a libertar as mulheres dessa escravidão. Alguns deles até mesmo se opunham ao sufrágio feminino. Outros usaram o feminismo como termo depreciativo para criticar desvios políticos.” (HAYDEN, 1981, p. 7 – tradução nossa)¹²

O não-reconhecimento da centralidade do trabalho doméstico na vida cotidiana – e o lugar que ele ocupa nas cidades da virada do século XX – não muda com as bases teóricas que pensam e constroem a cidade moderna. O pensamento moderno e funcionalista, responsável por ditar muitas das diretrizes do urbanismo ao longo do século XX, coloca a população e sua vivência na cidade em um patamar nivelado que ignora as desigualdades estruturais existentes na sociedade ocidental contemporânea.

“Inicialmente, é preciso lembrar que a maior parte do que foi produzido sobre o urbanismo moderno e seu planejamento é de autoria masculina, branca e de origem europeia. Leonie Sandercock e Ann Forsyth (2005), em importante artigo intitulado *Gender: a new agenda for planning theory*, constataram que,

¹² “(...) when Marx and Engels caricatured communitarian socialism as utopian and described their own strategy of organizing industrial workers as scientific socialism, they lost sight of the female half of the human race, whose household labor was essential to society and was also shaped by industrial capitalism. Having developed a much more incisive critique of capital and its workings than the communitarians, Marxian socialists talked persuasively to male industrial workers about seizing the means of production and ignored women’s work and reproduction. Although Engels conceded that the family was based on “the open or disguised domestic enslavement of the woman,” and stated that in the family, the man represented the bourgeois, and the wife, the proletarian, Marxists refused to espouse any tactics aimed at liberating women from this enslavement. Some even opposed suffrage for women. Others used feminism as a derogatory term to criticize political deviation.” (HAYDEN, 1981, p.7)

embora os anos 80 tenham testemunhado o florescimento relativo da atenção ao gênero, no que diz respeito a várias áreas do conhecimento (política, desenvolvimento econômico, literatura etc.), o mesmo não ocorreu na produção teórica do planejamento. No campo do planejamento urbano, a teoria continua sendo indiscutivelmente dominada por homens e indiferente às questões de gênero. As autoras perguntam: se gênero não pode mais ser ignorado na prática de planejamento, como os debates teóricos continuam a silenciar sobre o assunto?” (VIEIRA e COSTA, 2014, p. 10).

A cidade funcionalista, racionalista e moderna, cuja proposta foi sumarizada por Le Corbusier na Carta de Atenas (1933)¹³, tem por definição quatro funções-chave: habitar, trabalhar, recrear-se e, por fim, circular – essa última, com objetivo de conectar e estabelecer uma boa comunicação entre as outras três funções-chave. A moradia – ou “célula habitacional” – era, nesse modelo, o núcleo inicial do urbanismo, a partir do qual toda a cidade deveria ser organizada. A Carta de Atenas também coloca zoneamento – tanto a nível regional ou de bairro, quanto a nível municipal – como central no planejamento da cidade, embora inteiramente dedicado a ordenar o território urbano a partir da articulação entre as funções-chave. Assim, embora Le Corbusier tenha trazido ideias importantes como a maior integração entre moradia e emprego e, conseqüentemente, o menor desperdício de tempo pelo trabalhador em seus trajetos cotidianos; ou ainda, que a Carta de Atenas enxergue o lazer como uma atividade essencial e, para isso, reforce a existência de áreas verdes de diversas escalas pela cidade, contornando as zonas residenciais, a centralidade exercida pelo núcleo habitacional dentro da dinâmica cidadina mantém a responsabilidade do trabalho doméstico na esfera privada – e, conseqüentemente, sob responsabilidade feminina. Com isso, não consegue avançar em repensar a distribuição das tarefas de cuidado, seja através da socialização do trabalho reprodutivo ou na responsabilização do Estado por elas, sob a forma de políticas públicas, por exemplo.

Ainda, o descolamento do urbanismo funcionalista de uma leitura que considere as desigualdades torna as propostas contidas na Carta de Atenas quase utópicas. Da cidade ali descrita não constam os conflitos inerentes à cidade capitalista, patriarcal e racista – tais como são as cidades ocidentais. Le Corbusier se refere a um cidadão – ou cidadã – neutro, recomendando uma fórmula que, apesar de ressaltar a importância de atentar às diferenças locais entre cada cidade ou região ou país, segue a

¹³ Originalmente publicada em francês em 1933, a Carta de Atenas é o manifesto resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas em 1933.

lógica do *one size fits all*¹⁴. E é a esta abordagem que são direcionadas boa parte das críticas feitas por aquelas que buscarão pensar um urbanismo com a lógica de gênero. Roman e Velázquez (2008) identificam a raiz do planejamento urbano excludente na cidade industrial e na gênese do urbanismo como disciplina – que, por sua vez, não considera em seu desenvolvimento as mulheres e todos os grupos não-hegemônicos que vivem na cidade. O urbanismo moderno se configura de forma a colocar o conhecimento científico acima das experiências individuais dos cidadãos, tornando-se uma técnica socialmente validada – mas que deixa de escutar grupos menores e atentar à maneira como estes usam o espaço urbano. Assim, resultado dessa visão ratificada pela tecnicidade é a promoção da gestão administrativa do espaço, na qual cada tipo de intervenção e equipamento têm uma função específica que é designada a um tipo de serviço e a uma determinada necessidade: creches para crianças, asilos para idosos e assim em diante (ROMAN e VELÁZQUEZ, 2008).

Destarte, a não-neutralidade do sujeito do conhecimento urbanístico elencada por Viera e Costa (2014) reforça a ideologia patriarcal ao assumir que domina todos os esquemas conceituais necessários para “reger’ os outros” (VIEIRA e COSTA, *op. cit.*, p.8). Isso reforça o que quer dizer Ezquiaga (1997) ao apontar que a abordagem do urbanismo moderno se reflete nos diagnósticos e planos urbanos para o território feitos a partir de uma perspectiva totalizadora e baseada no “interesse geral” – que, justamente por se pretender generalista, não dá conta de especificidades de grupos

¹⁴ Expressão inglesa que brinca com a ideia de “tamanho único”, no sentido de que as políticas públicas ou projetos elaborados sob a lógica do urbanismo modernista seriam generalistas e acreditariam dar conta de atender a todos os tipos de público e/ou população, sem precisar atentar às especificidades dos grupos sociais diversos.

específicos como as mulheres (SANTORO, 2007)¹⁵. Tavares (2017) apresenta o conceito de “espaços generificados de resistência” para propor uma

“(..) análise centrada nas práticas sociais como meio de evidenciar reflexões e proposições que apontem caminhos possíveis para enfrentar as desigualdades de gênero no espaço urbano através do planejamento. Nesse sentido, propomos o conceito que chamamos de espaços generificados de resistência, isto é, uma geometria espacial complexa e paradoxal resultado de uma pressão por justiça social, próxima ao reconhecimento de que emerge o tensionamento entre os interesses práticos e estratégicos das mulheres. Este conceito contribui para evidenciar as questões que cooperam para indiferença das práticas sociais diante das desigualdades de gênero no planejamento urbano no sentido de construir um planejamento de possibilidades que leve em consideração práticas sociais de resistência e interesses de gênero.” (TAVARES, *op. cit.*, p.3)

A doutrina do urbanismo modernista expressa na Carta de Atenas “compilou” aprendizados e práticas de arquitetos e urbanistas ao longo de mais de 100 anos e, por isso, acabou se tornando uma das principais referências no processo de urbanização e crescimento das cidades ocidentais. Um dos resultados disto é que a prática de “seguir a cartilha modernista” colaborou diretamente na manutenção e aprofundamento das leituras do espaço urbano e de práticas sociais que pré-existent, que poderiam ter sido modificadas (e, por quê não?, superadas) com ajuda de mudanças no ambiente construído e modos de produzir e vivenciar a cidade.¹⁶

¹⁵ É interessante pensar no papel que o conceito de “espaço diferencial”, de Henri Lefebvre, pode ter na discussão sobre gênero e o urbano. Em “A Produção do Espaço”, Lefebvre (2000) apresenta o “espaço diferencial” enquanto contraposição ao espaço abstrato. Dessa forma, o espaço abstrato tenderia “para a homogeneidade, porque ele reduz as diferenças (particularidades) existentes, e porque o espaço novo só pode nascer (ser produzido) acentuando as diferenças.” (LEFEBVRE, 2000, p.50, trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins). Já o espaço diferencial, “reunirá o que o espaço abstrato separa: as funções, os elementos e momentos da prática social. Ele acabará com as localizações que rompem a unidade do corpo (individual e social), do corpo de necessidades, do corpo do conhecimento. Ao contrário, ele discernirá o que o espaço abstrato tende a confundir, entre outras, a reprodução social com a genitalidade, o gozo com a fecundidade biológica, as relações sociais com as relações familiares (enquanto uma diferenciação cada vez mais indispensável os discerne, e que o espaço do gozo, se ele se produz, não terá nada em comum com os espaços funcionais, sobretudo com o espaço da genitalidade: as células familiares e sua disposição em caixas superpostas, os imóveis “modernos”, as torres, os “conjuntos urbanos” etc.)” (LEFEBVRE, *op cit.*, p.50).

¹⁶ A crítica sobre a cidade modernista já foi feita em inúmeros outros trabalhos no campo do planejamento urbano – mas outras práticas de planejamento vêm sendo pensadas. Exemplo disso é o que vem sendo desenvolvido por Roy (2015) ao propor a aproximação entre planejamento urbano e teoria

Dumont e Franken (1977) fazem a crítica sobre como a divisão sexual do trabalho acabou por corresponder a uma divisão no espaço urbano¹⁷ que transcende todos os tipos de bairros e classes sociais: a “segregação no interior da segregação” (DUMONT; FRANKEN, *op. cit.*, p. 44). Segundo as autoras, a casa exerceria um papel de refúgio, um espaço protegido do ambiente agressivo da cidade – o espaço no qual as mulheres se sentiriam seguras. A rua e os lugares públicos, por outro lado, seriam aqueles onde a mulher estaria constantemente atenta, sentindo-se ameaçada e apertando o passo, cuidadosamente traçando seus caminhos. Dessa forma, a circulação feminina pertenceria historicamente aos espaços da cidade onde se encontram bens e serviços que dizem respeito ao cuidado da casa e da família, tais como mercados, feiras, farmácias, escolas etc. Ou seja: a mulher, ao “ousar” sair de casa, seria bem recebida e se sentiria segura nos espaços correspondentes àquelas atividades que ela exerce por excelência, aqueles espaços que fazem parte do universo do trabalho reprodutivo. Calió (1997) chama de “lar expandido” estes lugares destinados às mulheres na cidade, o espaço da economia doméstica no interior do qual se realizam os trabalhos domésticos: a casa e sua extensão econômica.

Essa leitura – sobre a adequação dos espaços urbanos à lógica patriarcal, separando o público do privado, o trabalho produtivo do reprodutivo, e confinando as mulheres ao espaço do privado – é reforçada por Rotschild e Rosner (1999). Para além das regras estabelecidas e das práticas executadas pelos planejadores urbanos, as autoras também demonstram que existem outros componentes que promovem tais separações: a predominância histórica de profissionais homens nesse campo de conhecimento. Para as autoras, a centralidade exercida pela ótica masculina no planejamento urbano deu ainda mais ênfase à visão patriarcal que limitou a experiência feminina na cidade:

pós-colonial – ou ainda, o *Abolitionist Planning Guide* (2017), resultado do grupo de pesquisa supervisionado pela mesma professora.

¹⁷ Interessante é pensar como a divisão sexual do trabalho e o “confinamento” das mulheres ao lar são processos que se retroalimentam mutuamente, não sendo possível estabelecer qual dos dois “veio primeiro” ou foi o suporte sobre o qual o outro pôde acontecer: para que um deles aconteça e se cristalice da maneira como vemos na sociedade ocidental contemporânea, o outro precisa acontecer e se cristalizar também. Ou ainda, um é motivador do outro – na linha da pergunta “o que veio antes, o ovo ou a galinha?”: o que veio antes, a divisão sexual do trabalho ou a cidade planejada e construída em torno da lógica do trabalho produtivo?

“Ao explorar como as mulheres experienciaram os espaços que elas ocupam e usam, arquitetos, historiadores e cientistas sociais descobriram que as inadequações dos ambientes construídos refletiam crenças e práticas sociais da cultura da classe média branca. Do projeto das habitações à estruturação dos bairros, cidades e subúrbios, os arranjos espaciais para mulheres e suas famílias não só foram construídos com base mas também serviram para reforçar duas ideologias reinantes inter-relacionadas: (1) mulheres estão e deveriam estar confinadas ao seu lar; (2) o público e o privado são esferas separadas.” (ROTSCHILD e ROSNER, 1999, p.10 – tradução nossa)¹⁸.

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

Parece, então, ficar claro caráter não-neutro do planejamento urbano. E resultado natural deste caráter não-neutro é que os espaços urbanos por ele produzidos também não o sejam: eles reproduzem as dinâmicas sociais que existem na sociedade, logo, reproduzem também o poder e a opressão que são exercidos pelos homens sobre as mulheres também no espaço das cidades (VILLAGRÁN, 2014) - poder e opressão estes fundamentais e centrais na construção dos espaços.

¹⁸ “Exploring how women experienced the spaces they occupy and use, architects, historians, and social scientists found that inadequacies of built environments reflected patriarchal social beliefs and practices of the white middle-class culture. From housing design to the structuring of neighborhoods, cities, and suburbs, spatial arrangements for women and their families have not only been built on but have also served to reinforce two interrelated reigning ideologies: (1) women are and should be confined to the home; (2) the private and public are separate spheres” (ROTSCHILD e ROSNER, 1999, p.10)

“Falar das desigualdades não é apenas tratar do problema do ponto de vista do acesso desigual aos espaços e processos das cidades é, acima de tudo, reconhecer que as desigualdades entre mulheres e homens não atravessam a produção e reprodução das cidades, mas são, por princípio, elementos constituintes das mesmas. Esta é uma distinção importante, na medida em que se atuamos apenas no plano das desigualdades de acesso estaremos trabalhando os impactos da estrutura na vida das mulheres – o que é importante, mas não o suficiente – enquanto que ao assumirmos as desigualdades de gênero como estruturadoras e dinamizadoras das cidades estaremos enfrentando a questão do poder e conseqüentemente dos privilégios que os homens têm com a conservação desta estrutura.” (GONZAGA, 2004, p. 124).

Tais opressão e a conservação dos privilégios no espaço urbano se expressam de diversas maneiras. Villagrán (2014) elenca três aspectos principais ao pensar as formas de dominação de gênero na cidade: mobilidade e transporte urbano¹⁹; medo e violência nos espaços urbanos; e planejamento e o ambiente urbano.

O medo das mulheres nos espaços urbanos merece atenção especial por não ter como fundamento a mesma preocupação geral com violência física e patrimonial: o medo das mulheres na cidade é baseado em violência física – e na violência específica de gênero. Siqueira (2015) aponta que

“(...) é sentença corriqueira em estudos e pesquisas nacionais e internacionais que mulheres sentem mais medo que os homens no espaço público. (...) O medo delas está relacionado à sua integridade física, o assalto à mão armada e o assassinato. Os homens sentem mais medo dos crimes relacionados ao patrimônio, o arrombamento de residência.” (SIQUEIRA, 2015, p. 39).

Valentine (1989) indica que as mulheres passam por uma prática diária de negociação de espaços públicos – escolhendo caminhos e rotas para se manterem salvas, por exemplo. Por conta do medo da violência, mulheres tendem a traçar mapas mentais dos locais públicos que lhes parecem ameaçadores, fruto de experiências passadas próprias ou informações recebidas através de outras pessoas – além de sofrerem a constante ameaça de invasão de seus espaços pessoais através de cantadas, assovios ou ataques físicos propriamente ditos. Além disso, seu medo está diretamente relacionado à tipologia dos espaços públicos frequentados, que geralmente são aqueles não regulados (ou seja, sem alguém que dite as regras do seu uso), os espaços aber-

¹⁹ Esse aspecto será abordado de forma mais aprofundada na sessão que trata especificamente sobre mobilidade urbana sob perspectiva de gênero.

tos e desertos e aqueles onde elas se sentem que não podem ser olhadas por outras pessoas (vias estreitas, passagens subterrâneas etc.), com iluminação ruim e pobres desenho urbano e paisagismo (VALENTINE, *op. cit.*).

Assim, o medo das mulheres dos espaços públicos está ligado, também, à noção de violência simbólica de Bourdieu (2000) – uma violência sutil e difícil de ser percebida. A violência simbólica é invisível mesmo para as próprias vítimas e se estrutura em torno de caminhos como a “comunicação e o conhecimento, ou, mais exatamente, o desconhecimento, o reconhecimento ou, em último caso, o sentimento” (BOURDIEU, 2000, *apud* VILLAGRÁN, 2012, p. 148, tradução nossa).

Tal sentimento de insegurança não é por acaso: ele é resultado direto de como o espaço urbano foi concebido e construído, para atender às necessidades e interesses masculinos, “que não leva em conta a situação e condição social da mulher” (VILLAGRÁN, 2014, p. 208). As soluções para enfrentar a questão da insegurança das mulheres no espaço urbano são as mesmas que, se combinadas, fazem frente às questões de planejamento, ambiente e mobilidade urbana excludentes.

Portanto, pensar em cidades que considerem a situação e condição social da mulher – e, portanto, em planejamento urbano a partir de uma perspectiva de gênero – é construí-las a partir de uma maneira que atenda às necessidades colocadas pelo mundo do trabalho produtivo e do trabalho reprodutivo²⁰, dando a ambos a mesma importância nos espaços de planejamento e decisão locais (MUXÍ et al., 2011).

Por serem orientadas ao atendimento das necessidades produzidas pelo mundo do trabalho produtivo, as cidades modernas acabaram se desenvolvendo de modo a

²⁰ Entretanto, esse raciocínio pode esconder uma lógica perniciosa por trás: ao assumir que o planejamento urbano, para ser mais democrático e incluir as necessidades das mulheres, deve levar em conta e atender as demandas que se desdobram a partir das atividades desenvolvidas na esfera do trabalho reprodutivo, é criada uma relação praticamente indissociável entre o gênero feminino e essa esfera da vida cotidiana. Não obstante, fica um questionamento: querer não reforçar esses papéis de gênero ao incluir “as mulheres” (em especial, aquelas em países onde o machismo estrutural é mais arraigado, como na América Latina) e as dimensões do trabalho reprodutivo no planejamento da cidade é continuar a excluí-las. Assim, subverter a lógica da divisão sexual do trabalho é algo de longo prazo, que não elimina a necessidade de tornar as cidades mais adaptadas às “demandas femininas” a curto prazo através das mudanças na prática do planejamento urbano. Historicamente, o movimento feminista vem discutindo essa questão através da socialização do trabalho reprodutivo e de sua percepção como um papel a ser exercido também pelo Estado.

ignorar a escala local, com base em dados estatísticos que distorcem a distribuição territorial real da população – consequentemente distorcendo os problemas reais (MUXÍ et al., *op. cit.*, p.110). Para Santoro (2008), a mudança necessária é ainda mais profunda – o que necessita ser mudado é

“(…) o raciocínio que transforma o plano em um projeto de espaços para abrigar equipamentos como creches (uma abordagem quantitativa) e aprofundarmos um olhar em termos metodológicos. Olhar sobre gênero deve ser mais do que um olhar que vai trabalhar a desigualdade em termos quantitativos. Efetivamente, pensar a desigualdade de gênero no território em um plano vai além de escrever princípios e diretrizes, ou determinar onde estarão equipamentos, mas também, por exemplo, entender o olhar diferenciado das mulheres sobre o espaço.” (SANTORO, 2008, pp.2-3)

Apesar da lenta mudança que vem acontecendo nos papéis dentro da dinâmica familiar, com mais mulheres acessando o mercado de trabalho por conta das dinâmicas do capitalismo moderno, o trabalho reprodutivo ainda recai de forma desigual entre as mulheres (ÁVILA In: VENTURI e GODINHO, 2013). O planejamento urbano continua se baseando na figura de uma pessoa cujo seu cotidiano é exclusivamente dedicado às tarefas familiares. Por conta disso, equipamentos, serviços, residências e postos de trabalho são distribuídos pelo território imaginando que em cada família há uma pessoa que tem tempo disponível para, por exemplo, percorrer as distâncias entre esses lugares nos horários de funcionamento específico de cada um deles.

A circulação na cidade contemporânea acaba, portanto, seguindo a ideologia e as regras do capitalismo, que por sua vez, organiza o trabalho produtivo e reprodutivo no espaço urbano. Como os locais de moradia, trabalho e realização das tarefas necessárias à reprodução estão dispersos pelo território, o transporte visa, sobretudo, deslocar a força de “trabalho de um ponto da cidade a outro” (VASCONCELLOS, 2001, p. 24). O capital depende da massa trabalhadora: transportá-la em direção às centralidades econômicas no início da jornada e levá-la de volta às periferias da cidade ao final do dia acaba sendo uma das – senão a principal – função do sistema de transportes nas metrópoles brasileiras. Logo, essa configuração é voltada quase que exclusivamente para servir àqueles que se encaixam na categoria de trabalhadores produtivos. Ora, (i) se a função do sistema de transportes é levar os trabalhadores da periferia para o centro para a jornada de trabalho e trazê-los de volta ao final do dia;

(ii) se, como observado anteriormente, as cidades foram planejadas baseando-se na figura de uma pessoa que tem tempo disponível apenas para dedicar ao trabalho reprodutivo; e (iii) se as mulheres são historicamente as pessoas responsáveis por esse tipo de trabalho, fica claro que esse sistema de transportes também é um sistema que serve majoritariamente aos homens. Na mesma linha, Santoro (2008) traz o raciocínio desenvolvido por Ezquiaga (1997) para discorrer sobre o a lógica por trás do conceito de “cidade dormitório”, já que essa expressão refere-se principalmente aos adultos trabalhadores, mas não significa que são cidades dormitório para as crianças, os idosos, os adultos que trabalham no lugar, principalmente mulheres” (SANTORO, 2008, p.2). Dessa maneira percebe-se que mesmo conceitos próprios do planejamento urbano consideram, em sua raiz, a cidade apenas para uma parcela da população.

1.3. Mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero

Se a lógica da cidade e, portanto, a lógica do sistema de mobilidade são pensadas em função daqueles que desempenham o chamado trabalho produtivo; se, como apontado em momentos anteriores, o trabalho produtivo é valorizado e tido como o principal pilar da sociedade enquanto o trabalho reprodutivo não é remunerado e não tem sua importância reconhecida; se, por fim, o trabalho reprodutivo recai majoritariamente sob responsabilidade das mulheres; logo, o sistema de mobilidade não é planejado para atender as necessidades daqueles que não estão inseridos (total ou parcialmente) na lógica do trabalho produtivo – grupo formado majoritariamente por mulheres.

Law (1999) faz uma extensa revisão bibliográfica dos trabalhos até então publicados que discutiram o tema de “mulheres e transporte”. Segundo a autora, o assunto entrou em pauta na academia entre as décadas de 1970 e 1980, a partir da crítica feita à abordagem da pesquisa e do planejamento em transportes, liderada por geógrafas e planejadoras urbanas feministas:

“A atenção ao transporte ofereceu uma maneira de ligar as discussões sobre relações de gênero, sistemas de transporte, espaços públicos e privados, acessibilidade e a organização espacial e temporal das atividades humanas. Uma série de pesquisas empíricas se seguiram a esse momento, aumentando substancialmente nosso entendimento das diferenças de gênero no comportamento de viagem (“*travel behaviour*”) nos países de primeiro mundo.

Entretanto, o trabalho de geógrafos acerca de gênero e transporte ainda permanece confinado a um número limitado de tópicos de pesquisa e abordagens teóricas. O campo ainda está amplamente definido em torno da discussão sobre comportamento de viagem e políticas públicas, e um debate em particular se sobrepôs a todos os outros: a explicação sobre as viagens casa-trabalho mais curtas tipicamente femininas. Oportunidades apresentadas pelo *cultural turn* nas ciências sociais e pelo desenvolvimento da teoria social e da geografia feminista ainda precisam ser perseguidas.” (LAW, 1999, pp. 567-568 – tradução nossa)²¹

Além disso, trazer à tona a variável “mulher” deu espaço para que outras variáveis acerca dos outros sujeitos que fazem parte do sistema de transportes - que não os homens, em idade produtiva, trabalhadores, brancos... A esses “outros” sujeitos, Rosenbloom (1978), deu o nome de “passageiros não-neutros”:

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

(…)

Em alguns casos, gênero serve apenas como proxy para outras variáveis, mas enquanto não conseguirmos reunir dados para essas variáveis e facilmente as quantificarmos, gênero ainda a variável cujos dados são os mais úteis que temos.” (ROSENBLOOM, 1978, pp. 349-50 – tradução nossa)²²

²¹ “Attention to transport offered a way to link discussions of gender relations, transport systems, public and private spaces, accessibility, and the spatial and temporal organization of human activity. A spate of empirical research followed, substantially increasing our understanding of gender differences in travel behaviour in first-world countries. Yet the work by geographers on gender and transport remains confined to a limited number of research topics and theoretical approaches. The field is still largely defined in terms of travel behaviour and policy, and one debate in particular – explanation of women’s typically shorter work-trips – has overshadowed all others. Opportunities presented by the ‘cultural turn’ in the social sciences, and by developments in social theory and feminist geography, have yet to be taken up.” (LAW, 1999, pp. 567-568)

²² “(…) the travel behavior of people not in the salaried work force, a topic we know even less about. Because of the nature of urban travel surveys, we know little about the non-worktrip, the non-peak trip and the non-vehicular trip. In large measure the people whose behavior we know so little about are women - suburban house- wives, mothers chauffeuring children, retired and elderly women.

Dessa forma, as discussões promovidas em torno do tema inicialmente investigaram a fundo as pesquisas Origem-Destino, outros tipos de bancos de dados quantitativos de mobilidade urbana, registros das viagens diárias e técnicas como diários de viagens. As pesquisas, principalmente vindas dos “países do primeiro mundo”, jogaram luz a assuntos que vão de como a qualidade da pavimentação e aspectos de conforto das calçadas – que devem ser suficientes para que uma mãe circule com carrinho de bebês, carregando um carrinho de feira ou empurrando uma cadeira de rodas²³ – à maneira como está desenhado o sistema de ônibus, ou ainda, aos usos permitidos no zoneamento de uma cidade e como eles dificultam ou facilitam o desenvolvimento de bairros de uso misto, com moradia, emprego, lazer e serviços próximos.

“Parece claro que entender como indivíduos e famílias fazem suas escolhas de emprego e de moradia, bem como quanto eles organizam e estruturam seu comportamento de viagem, é um pré-requisito para prever de forma inteligente os padrões de uso da terra e futuras demandas de transporte ao mesmo tempo que atendendo às preocupações ambientais. Pode-se argumentar que não estamos falando especificamente sobre comportamento das mulheres quando falamos sobre comportamento de viagens de domicílios e de famílias. Entretanto, num número de casos significativo – tanto por motivações histórico-econômicas quanto como resultado de papéis culturalmente definidos que podem eventualmente mudar, ou simplesmente porque mulheres são a maioria das pessoas em um grupo no qual estamos nos concentrando – gênero é a referência comportamental mais relevante.” (ROSENBLOOM, 1978, p. 350 – tradução nossa)²⁴

(...)

In some cases gender may only be serving as a proxy for other variables but until we can gather data on those variables or easily quantify them, gender is still the most useful data we have. (ROSENBLOOM, 1978, pp. 349-50)

²³ Notar como as três atividades mencionadas como exemplo de uso das calçadas são atividades referentes ao lar e cuidados, normalmente “atividades femininas”.

²⁴ *“It seems clear that an understanding of how individuals and households make their employment and residential location decisions as well as how they order and structure their trip-making behavior is a necessary prerequisite to intelligently forecasting land use patterns and future transportation needs, while responding to environmental concerns. It can be argued that we are not really talking about women's behavior when we talk about household or family travel behavior. Yet in a significant number of cases - for historical economic reasons or as the result of culturally defined roles that might eventually change, or simply because women are the majority of people in a group on which we are focusing - gender is the most salient behavioral reference available.”* (ROSENBLOOM, 1978, p.350)

Rosenbloom explica com clareza o porquê da associação comum entre as “viagens familiares” ou “viagens com motivo de servir o lar” e as chamadas “viagens femininas” – e que gênero é, muitas vezes, apenas uma das várias variáveis para tais viagens ou, até mesmo, serve como *proxy* para identificar outras desigualdades (classe, raça, vulnerabilidade, idade etc.) na falta de dados mais específicos ou possíveis de desagregação.

Alguns aspectos das viagens ditas “femininas” são comuns à literatura existente acerca do tema: que as mulheres fazem normalmente as chamadas “viagens em cadeia”²⁵ (MCGUCKIN e MURAKAMI, 1999); que fazem viagens mais curtas; são mais usuárias de transporte público e a pé e menos frequentemente motoristas; que são as maiores responsáveis pelas viagens “servindo passageiro”; que fazem viagens mais curtas. Entretanto, a literatura tradicionalmente consultada e referenciada nesses trabalhos é resultado de pesquisas e análises oriundas, majoritariamente, de países do Norte Global. Tal abordagem o que não apenas traz outros contextos e históricos de desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, características das políticas públicas de mobilidade urbana e do planejamento do sistema de mobilidade, mas também culturas e relações sociais diferentes daquelas existentes em países latino-americanos e no Brasil. As desigualdades sociais, segregação socioespacial, a maneira como as famílias e as relações familiares são estruturadas, as relações (e opressões) de gênero no contexto latino-americano fazem com que algumas das descobertas nos estudos realizados em países do Norte possam indicar caminhos para investigações locais – mas não podem ter suas hipóteses e conclusões transpostas acriticamente à realidade brasileira, por exemplo.

No contexto brasileiro, estudos sobre o tema vêm sendo realizados desde, pelo menos, a década de 1990. Em São Paulo, Forneck e Zuccolotto (1996) utilizaram os dados

²⁵ “Viagens em cadeia” são as viagens com múltiplas paradas entre a origem e o destino da viagem, cujas paradas normalmente se referem àquelas feitas em função do trabalho reprodutivo – mesmo que tenham como motivo “trabalho” ou “estudo”. As viagens em cadeia normalmente envolvem paradas em escolas, mercados, feiras, residência de familiares para exercício de tarefas de cuidado etc. As viagens em cadeia são consideradas quase que a antítese das viagens pendulares, que ligam a origem ao destino e são, através das viagens com motivos “trabalho” e “estudo”, as grandes viagens consideradas no planejamento do sistema de transportes e, normalmente, o padrão das viagens tradicionalmente “masculinas”.

da série histórica até então existente da Pesquisa Origem-Destino²⁶ para discutir a “mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo” e identificaram que, apesar de os tempos de viagem masculino e feminino serem similares, os homens faziam, à época, mais viagens por passageiro do que as mulheres – o que resulta em um Índice de Mobilidade (IM) masculino mais alto do que o feminino, por exemplo. Um ponto bastante ressaltado pelas autoras, entretanto, foi a diferença entre os motivos das viagens, por gênero – com menos viagens com motivo “trabalho” e com mais viagens com motivo “lazer”, “compras”, “saúde” e “escola” entre as mulheres do que entre os homens. Tais achados não significam necessariamente que mais mulheres estariam matriculadas em escolas, com nível de escolaridade mais alto do que os homens, ou ainda, que elas sejam aquelas que cuidam da saúde com maior frequência e intensidade – os dados escondem que muitas dessas viagens são feitas para acompanhar dependentes (filhos, membros mais velhos da família ou pessoas com deficiência, por exemplo) a essas atividades.

Svab (2016) atualiza e aprofunda (muito!) o estudo com dados da Pesquisa OD a partir de um recorte de gênero. Seu trabalho analisou extensamente toda a série histórica disponível em formato digital da Pesquisa, entre 1977 e 2007. Através de métodos estatísticos diversos e da análise de *clusters*, a autora demonstra que gênero não foi uma variável que se mostrou relevante, através das décadas, para a formação de um grupo homogêneo – ou seja, que não foi possível utilizar a variável “sexo masculino” ou “sexo feminino”²⁷ para identificar um comportamento específico para cada um dos grupos, ao contrário de outras variáveis como “escolaridade” que possibilitam identificar comportamentos de grupo mais significativos. Entretanto, uma vez analisada a amostra da pesquisa separada por sexo, é possível perceber que os padrões de mobilidade se diferenciam, por gênero, quando analisadas outras variáveis paralelamente: especialmente em relação à situação familiar dos indivíduos, à maior quantidade de filhos de uma família e de acordo com a faixa etária dos filhos. O estudo de Svab avança ao demonstrar não apenas que “sexo” é uma variável cujos

²⁶ A Pesquisa Origem-Destino (também conhecida como Pesquisa OD) de São Paulo é realizada pelo Metrô-SP desde 1967, com edições a cada 10 anos – e edições de aferição com amostra reduzida no meio do período entre pesquisas.

²⁷ Apesar de esse trabalho utilizar o termo “gênero” ante “sexo”, a metodologia da Pesquisa OD utiliza “sexo” em sua coleta de dados, nos levando a adotar o mesmo termo quando fazendo referência a tal estudo neste trabalho.

impactos nela se encerram, mas também o papel que outras características individuais e familiares têm ao se interseccionarem com gênero, tendo maior ou menor impacto a depender do “sexo” do indivíduo.

Entretanto, a análise de grandes bancos de dados quantitativos, principal e tradicional fonte usada nos estudos de gênero e mobilidade urbana, apresenta limitações para o estudo das viagens não-hegemônicas ou aquelas realizadas em modos considerados “alternativos”. Em São Paulo, por exemplo, a Pesquisa Origem-Destino tem como principal objetivo subsidiar o planejamento da malha de transporte de média-alta capacidade, ou seja: auxiliar no maior conhecimento sobre os padrões de viagem dos cidadãos da Região Metropolitana de São Paulo e prospectar a demanda existente para a expansão da rede. No caso paulistano, de intensa segregação socioespacial e altíssima concentração dos empregos e serviços da RMSP no Quadrante Sudoeste (Villaça, 1998; Villaça & Zioni, 2007) – diametralmente opostos aos locais de moradia da população, que habitam majoritariamente as regiões periféricas e municípios da Região Metropolitana – o planejamento da rede de transportes prioriza a conexão entre moradia e trabalho. Assim, ao se refletir sobre as características das viagens “tipicamente femininas”²⁸ é bastante possível que as viagens feitas pelas mulheres não estejam bem representadas na pesquisa²⁹ por causa da metodologia utilizada. Dessa forma, além da dificuldade em captar, por exemplo, as viagens feitas em cadeia e com origem e destino dentro do próprio bairro, a metodologia da Pesquisa Origem-Destino também não é construída para mensurar as viagens feitas em modos ativos – a pé e bicicleta – mesmo que “toda viagem em transporte público também seja uma viagem a pé”: o trajeto entre a origem e o ponto de ônibus ou estação de trem, e entre o ponto de ônibus ou estação de trem e o destino da viagem na grande maioria das vezes é realizado a pé. Mas qual é o motivo do desejo em compreender mais profundamente os padrões de viagem (i) das mulheres; (ii) das viagens em modos ativos; (iii) das mulheres e suas viagens em bicicleta?

²⁸ Levando em conta o anteriormente mencionado contexto de acúmulo de trabalho reprodutivo e produtivo.

²⁹ Análises mais aprofundadas acerca da metodologia utilizada na Pesquisa Origem-Destino serão feitas no Capítulo 3 desse trabalho – aqui estão sendo desenvolvidas considerações que auxiliem na consideração das análises críticas feitas.

1.4. A bicicleta como uma ferramenta de acesso das mulheres à cidade

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

Nesse contexto, a bicicleta carrega um potencial imenso. Illich (2005) distingue “o trânsito das pessoas que usam a sua própria força para transladar-se de um ponto a outro e o transporte motorizado” (ILLICH In: LUDD, 2005, p.42), o que este trabalho considera uma das principais características da mobilidade por bicicleta: ser um veículo movido a propulsão humana. A simplicidade da estrutura metálica da bicicleta; a exposição dos corpos quando pedalando, apenas sentados no selim; a baixa velocidade média que atinge nos percursos na cidade e que possibilita contato fácil com o entorno, com as pessoas nas calçadas, com as fachadas do comércio... A bicicleta é capaz de estabelecer uma lógica diferente daquela do funcionamento das cidades modernas e rodoviaristas, por imprimir um ritmo e velocidade mais democráticos³⁰, justamente porque são alcançáveis sem a necessidade de motor.

Em se tratando da mobilidade das mulheres, os modos ativos podem desenvolver um papel fundamental nas suas viagens cotidianas, aumentando seu raio de deslocamento, as possibilidades de destino, economia de recursos, a prática de exercícios físicos entre outros – especialmente em um contexto no qual a pobreza feminina é mais a regra do que a exceção, e no qual as mulheres dispõem de menos recursos financeiros, incluindo aí padrões do caso brasileiro tais quais desigualdades salariais históricas e grande ocorrência de famílias monoparentais chefiadas por mulheres.

³⁰ “Em outras palavras, quando a velocidade de seus veículos ultrapassa uma certa margem, as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho. A extensão do raio de deslocamento diário dos trabalhadores tem como contrapartida a diminuição na escolha de pontos de destino.” (ILLICH In LUDD, 2005, p.42)

Além disso, mesmo em famílias nas quais as restrições financeiras não são tão extremas, ou seja, nas famílias em que os gastos com a tarifa de ônibus não necessariamente comprometem boa parte da renda familiar, é fenômeno conhecido nos estudos de “mulheres e transportes” que nas famílias de casais heterossexuais que possuem um automóvel, geralmente seu uso é feito pelo homem do casal (HANSON, 2010). Em São Paulo, as mulheres são o gênero que mais faz viagens a pé – porém, o que menos faz viagens em bicicleta, não ultrapassando os 12% do total das viagens contabilizadas pela Pesquisa de Mobilidade do Metrô de 2012 (LE MOS et al., 2017).

Não é o objetivo do presente trabalho discorrer sobre as barreiras encontradas pelas mulheres ao andar a pé (SIQUEIRA, 2015)³¹ – mas acreditamos que, ao discutir o (baixo) uso da bicicleta pelas mulheres, conseguiremos também dar conta de vários aspectos do andar a pé, já que ambos modos envolvem a exposição dos sujeitos ao ambiente da rua, mesmo que com diferentes especificidades.

1.4.1. Mulheres, corpos e domesticidade: o papel da bicicleta

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

³¹ No Brasil, essa intersecção entre gênero e andar a pé foi discutida especialmente por Siqueira (2015), a partir de investigação da percepção das mulheres ao caminhar no centro do Recife – em especial, seu sentimento de medo, componente importantíssimo na construção dessa “equação”.

O papel exercido pela bicicleta nas mudanças no vestuário feminino caminhou lado a lado com o movimento pelos direitos das mulheres nos Estados Unidos. Amelia Bloomer, importante ativista da causa, foi responsável por propor reformas no guarda-roupa feminino e introduzir as calças turcas presas aos tornozelos por debaixo das saias – e que ficou conhecido como Bloomer (SANTUCCI e FIGUEIREDO, 2015, p. 24). O movimento pelo sufrágio feminino nos Estados Unidos, apesar de seu claro recorte de classe e raça, de e para mulheres brancas, excluindo as mulheres negras e a luta antirracista de suas principais reivindicações (DAVIS, 2016)³², também desenvolveu uma importante relação com a bicicleta. Frances E. Willard (1997), importante figura do movimento sufragista feminino, publica em 1895 o livro *A Wheel Within a Wheel*, no qual narra como aprendeu a andar de bicicleta com 53 anos de idade. Seu relato autobiográfico, apesar de ter sido escrito em um contexto completamente diferente do momento contemporâneo, traz reflexões sobre as quais nos baseamos para os argumentos desenvolvidos nesse trabalho. Willard traça, por exemplo, paralelos sobre as relações entre gênero, corpo, vestimentas, restrição da circulação feminina e o espaço reservado às mulheres a partir da perspectiva de uma mulher burguesa, do final do século XIX, de maneira que não poderia ser mais atual:

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

³² Trazer essa informação é extremamente importante já que, com alguma frequência, o movimento cicloativista estabelece um vínculo entre o movimento sufragista e a liberdade que a bicicleta proporcionou para as mulheres. Essa correlação é inegável, mas acredita-se ser também objetivo fundamental desse trabalho a decolonização e interseccionalidade do debate, jogando luz sobre questões de raça e classe que estiveram muito presentes durante todo processo de luta pelo sufrágio feminino nos Estados Unidos. A bicicleta serviu sim, na virada do século XIX para o XX, como um instrumento de liberdade para mulheres – mas para as mulheres brancas e, especialmente, burguesas. Davis (2016) discute em “Mulheres, Raça e Classe”, o racismo das lideranças do movimento sufragista e o (não) papel desenvolvido pela devastadora maioria delas na luta antirracista e pelos direitos civis estados-unidense. Assim, não se pode deixar de lembrar o papel da bicicleta para as sufragistas e as suas falas sobre isso, porém sem continuar a romantizar essa referência.

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

Um marinheiro me disse uma vez, depois de ele mesmo aprender a andar de bicicleta, ‘Vocês mulheres não fazer ideal da nova esfera de felicidade que a bicicleta trouxe para nós homens.’” (WILLARD, 1997, pp.10-11 – tradução nossa).³³

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

³³ *Living in the country, far from the artificial restraints and conventions by which most girls are hedged from the activities that would develop. a good physique, and endowed with the companionship of a mother who let me have my own sweet will, I ‘ran wild’ until my sixteenth birthday, when the hampering long skirts were brought, with their accompanying corset and high heels; my hair was bubbled up with pins, and I remember writing in my journal in the first heartbreak of a young human colt taken from its pleasant pasture, ‘Altogether, I recognize that my occupation is gone.’*

(...)

My work then changed from my beloved and breezy outdoor world to the indoor realm of study, teaching, writing, speaking, and went on almost without a break or pain until my fifty-third year, when the loss of my mother accentuated the strain of this long period in which mental and physical life were out of balance, and I fell into a mild form of what is called nerve-wear by the patient and nervous prostration by the lookers-on. Thus ruthlessly thrown out of the usual lines of reaction on my environment, and sighing for new worlds to conquer, I determined that I would learn the bicycle. An English naval officer had said to me, after learning himself, ‘You women have no idea of the new realm of happiness which the bicycle has opened to us men.’” (WILLARD, 1997, pp.10-11)

de transporte. Ora, procurou-se demonstrar ao longo deste capítulo que não existe nada de “natural” na relação entre os gêneros, nem que não há nada que seja biológico ou intrínseco à natureza das mulheres, porque gênero é

“(…) uma categoria que estrutura as relações sociais através da generificação da divisão do trabalho e das atividades; acesso a recursos; e da construção das identidades dos sujeitos. O poder é exercido em cada uma dessas esferas. As relações de gênero também fornecem um código simbólico através do qual itens e atividades são impregnadas de significados.” (LAW, 1999, p.575 – tradução nossa)³⁴

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

Os corpos femininos são, desde cedo, domados – domesticados, no sentido mais literal da palavra, querendo dizer voltar-se ao doméstico, à domesticidade. Young (2005), em *“Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body, Comportment, Motility, and Spatiality”*, analisa a partir de uma chave de interpretação fenomenológica o desenvolvimento e a consciência corporal de meninos e meninas, buscando desconstruir a ideia de que as mulheres teriam simplesmente menor força ou que não teriam habilidades físicas para desenvolver atividades que envolvem o uso do corpo. Tais diferenças seriam, segundo a autora, em certa medida reais – mas não simplesmente por causa da força física bruta de cada um dos gêneros, mas sim por conta da maneira como cada um deles usa o corpo. Willard menciona a sua posição

³⁴ “(…) a category structures social relationships through the gendering of the division of labour and activities; access to resources; and the construction of subject identities. Power is exercised in each of these. Gender also provides a symbolic code by which items and activities are imbued with meaning.” (LAW, 1999, p.575)

diferenciada em relação às outras meninas, na qual teria podido se desenvolver livremente, mas ressalta o papel da transição da infância para a vida adulta, sobre o qual escreve Young:

“Na maior parte das vezes, às meninas e mulheres não é dada a oportunidade de usar sua capacidade corporal plena na interação livre e aberta com o mundo, e nem tampouco elas são tão incentivadas quanto os meninos a desenvolverem habilidades corporais específicas. As brincadeiras das meninas são mais sedentárias e enclausuradas do que as brincadeiras dos meninos. Nas atividades escolares e extra-curriculares as meninas não são incentivadas a se envolverem com esportes, através do uso controlado de seus corpos visando atingir metas bem-definidas. Além disso, as meninas têm pouca prática em “brincar” com as coisas e, assim, desenvolver maiores habilidades na lida com o espaço. Finalmente, as meninas não são frequentemente solicitadas a desenvolver tarefas que demandem esforço físico e força, ao passo que enquanto os meninos crescem, eles são demandados a fazer mais e mais.

(...)

Existe um estilo específico de comportamento e movimento positivos do corpo feminino, que é ensinado às meninas quando elas entendem que elas são meninas. Uma menina pequena apreende hábitos muito sutis do comportamento corporal feminino – andar como uma menina, virar a cabeça como uma menina, ficar em pé e sentar como uma menina, gesticular como uma menina – e assim em diante. A menina aprende ativamente a dificultar seus próprios movimentos. Ela ouve que ela deve ser cuidadosa para não se machucar, para não se sujar, para não rasgar suas roupas, ela aprende que as coisas que ela deseja são perigosas para elas. Dessa forma, ela desenvolve uma timidez corporal que aumenta com a idade. Ao se assumir enquanto menina, ela é levada a se tornar frágil.” (YOUNG, 2005, p. 43 – tradução nossa)³⁵.

³⁵ “For the most part, girls and women are not given the opportunity to use their full bodily capacities in free and open engagement with the world, nor are they encouraged as much as boys are to develop specific bodily skills. Girls’ play is often more sedentary and enclosing than the play of boys. In school and after-school activities girls are not encouraged to engage in sport, in the controlled use of their bodies in achieving well-defined goals. Girls, moreover, get little practice at “tinkering” with things and thus at developing spatial skill. Finally, girls are not often asked to perform tasks demanding physical effort and strength, while as the boys grow older they are asked to do so more and more.

(...)

There is a specific positive style of feminine body comportment and movement, which is learned as the girl comes to understand that she is a girl. The young girl acquires many subtle habits of feminine body comportment — walking like a girl, tilting her head like a girl, standing and sitting like a girl, gesturing like a girl, and so on. The girl learns actively to hamper her movements. She is told that she must be careful not to get hurt, not to get dirty, not to tear her clothes, that the things

Ainda traçando um paralelo com Davis (2016) e em relação às várias mulheres e ao que lhes é possibilitado, levando em consideração um recorte de gênero, raça e classe, Perrot aponta:

“Diferenças sociais consideráveis marcam a condição das jovens. A liberdade da jovem solteira aristocrata, que monta a cavalo, pratica esgrima, tem um preceptor ou uma governanta, como seus irmãos, e aprende rudimentos de latim, contrasta com a vigilância exercida sobre a jovem solteira burguesa, educada por sua mãe, iniciada às atividades domésticas e às artes de entretenimento (o indefectível piano), refinada por alguns anos de estudo ou de colégio interno e submetida aos rituais de ingresso no mundo social, que visam ao casamento. A filha das classes populares é posta para trabalhar muito cedo, geralmente em serviços domésticos. Serviçal de propriedade rural (como a Marie-Claire, natural do Berry, retratada por Marguerite Audoux), ela é quase sempre exposta a trabalhos pesados e constrangida à promiscuidade; criada doméstica "para todo serviço" na cidade, é exposta aos riscos da sedução. Outras são admitidas como aprendizes em oficinas de costura ou numa fábrica.” (PERROT, 2007, pp. 45-46)

Também, de acordo com Young, o que ocorre é uma completa falta de confiança das mulheres em seus corpos – e que o medo de se machucar seria maior entre as mulheres do que entre os homens. Ao mesmo tempo que as mulheres prestam atenção em seus movimentos, elas também estariam preocupadas em evitar se ferir, já que elas são ensinadas que seus corpos são antes um local de fragilidade do que como uma maneira de atingir as metas que eles próprios nos possibilitam atingir (YOUNG, 2005, p.34).

É inegável que pedalar necessariamente envolve amplo envolvimento corporal daquelas pessoas que se engajam nessa atividade, seja como prática esportiva³⁶, seja através do uso da bicicleta como modo de transporte. Estar em cima de uma bicicleta em meio ao trânsito de veículos envolve colocar seu corpo na rua, por isso a insistência em ressaltar (também) esses aspectos do ato de pedalar na cidade, antes

she desires to do are dangerous for her. Thus she develops a bodily timidity that increases with age. In assuming herself to be a girl, she takes herself to be fragile.” (YOUNG, 2005, p.43)

³⁶ Sobre a dimensão da prática esportiva em relação ao gênero, Lessa (2005) aponta “Mas por que tanta falta de investimentos nas práticas desportivas femininas? Podemos dizer que isso faz parte de uma tradição de controle sobre o corpo e o comportamento das mulheres, de um imaginário coletivo no qual a passividade, o sacrifício, a submissão e a maternidade seriam dons privilegiados das mulheres, dons esses que nada combinam com os atributos exigidos para prática de esportes.” (LESSA, 2005, p.165)

mesmo de discutir o uso da bicicleta *per se* em São Paulo e em cidades similares do Brasil e da América Latina. Estudos específicos sobre as particularidades do uso da bicicleta por mulheres vêm sendo desenvolvidos principalmente em países do Norte Global há alguns anos, normalmente buscam entender a relação entre gênero e o uso da bicicleta a partir de uma perspectiva que envolve a relação direta com a análise da infraestrutura cicloviária. Aldred et al. (2016) apontam como, num contexto mais amplo da Europa Ocidental, é possível encontrar variações substanciais na participação de mulheres nas estatísticas ciclísticas. Nos países onde há altos índices de uso da bicicleta, o que normalmente acontece é que as diferenças não existem ou não são tão substanciais assim em relação ao gênero e à idade dos ciclistas: nesses países, inclusive, o que acontece é que mulheres e pessoas mais velhas geralmente estão sobre-representadas. Entretanto, os autores constatam que em locais como o Reino Unido, da mesma forma como acontece em outros países de língua inglesa e de baixos índices de uso da bicicleta, as taxas de desigualdade de gênero e idade são relativamente altas, com mulheres e pessoas mais velhas sub-representadas. Os autores também pontuam que nos países nos quais as políticas de incentivo ao uso da bicicleta ocorreram mais recentemente, ciclistas homens são a maioria.

As políticas de incentivo ao uso da bicicleta são divididas pelos autores em dois grupos: fatores de *push* (“empurrão”) e de *pull* (“puxão”). Aqueles referentes à primeira categoria de fatores, os de *push*, envolvem, por exemplo, o chamado *Peak Car* - hipótese que aponta que a distância percorrida em viagens feitas em veículos a motor em alguns países desenvolvidos atingiu seu pico e que, a partir de agora, cairá. Ela está intimamente associada a uma mudança modal e de cultura, com a diminuição da posse e uso de automóveis pela população urbana. Já os fatores de *pull* seriam aqueles que ressaltam a confiabilidade e vantagens da bicicleta em relação ao tempo de viagem em cidades com altos níveis de congestionamento viário e transporte público lotado (ALDRED et al., 2014, p. 30).

O mesmo artigo, em uma breve revisão da literatura sobre o tema, elenca três grandes categorias de motivos que podem explicar tais diferenças de gênero no uso da bicicleta: aqueles relacionados às características das viagens; às normas culturais e às preferências de infraestrutura. Sobre as características das viagens, as mulheres,

apesar de tradicionalmente fazerem viagens mais curtas do que os homens³⁷, também fazem viagens que não são as mais comuns entre os “ciclistas típicos” – que viajam sozinhos e geralmente direto da origem até o destino. As viagens “femininas” normalmente são viagens que servem passageiros; viagens com múltiplos destinos; viagens em cadeia; viagens com crianças; viagens carregando objetos pesados que não são potencialmente transportáveis numa bicicleta – o que tornaria a pedalar menos atraente para elas (ALDRED et al., 2016, p. 31).

Entretanto, a presente pesquisa discorda da leitura que a bicicleta seria menos apropriada para a realização de viagens com múltiplos destinos ou em cadeia, já que acredita que é justamente nessa praticidade da liberdade de movimento – sobretudo se comparado com o transporte público – que a bicicleta tem um potencial positivo enorme. Entretanto, este argumento será desenvolvido de maneira mais robusta no Capítulo 4 deste trabalho. Aldred et al. (2016) apontam a incoerência desses argumentos ao se pensar no contexto holandês de uso da bicicleta e nos manuais sobre infraestrutura cicloviária utilizados no país, que adotam medidas para minimizar alguns impactos que tais dinâmicas familiares e/ou preferências de cada gênero podem ter ou não sobre a opção ou não pela bicicleta. Entre as medidas possíveis, os autores mencionam aspectos como a alta-qualidade do pavimento utilizado nas infraestruturas cicloviárias ou a prioridade dos ciclistas sobre os automóveis nos cruzamentos – o que impactaria positivamente as mulheres e quaisquer outras pessoas transportando crianças ou cargas, por exemplo.

Em relação às normas culturais que dificultariam a adoção da bicicleta por mulheres, os aspectos identificados pelos autores na revisão bibliográfica seriam especialmente as tradições culturais; maior aversão a risco pelas mulheres em comparação aos homens; a tolerância ao risco e ao nível de atividade esportiva envolvidos em pedalar em contextos de baixo uso da bicicleta; e, finalmente, a intersecção entre experiências daquelas pessoas que não fazem parte do grupo de ciclistas “tradicionais” e como elas acabam sendo marginalizadas, o que pode acabar excluindo ainda mais grupos sub-representados. Já o terceiro grande grupo de fato-

³⁷ Embora, ao pensar sobre as características das viagens “femininas”, a maior realização de viagens curtas e em cadeia seria um motivo ainda mais forte para a adoção da bicicleta como modo de transporte por elas, já que tem potencial de simplificar, tornar mais rápida e baratear a mobilidade cotidiana – especialmente nesse contexto.

res explicativos possíveis tem relação com infraestrutura e ambientes cicloviários: haveria crescente consenso entre os acadêmicos que as pessoas tenderiam a preferir pedalar em condições mais seguras e com menor interação com o tráfego motorizado – e que essa preferência seria ainda maior entre as mulheres.

É interessante notar, entretanto, como a literatura, especialmente aquela oriunda dos países europeus em que a bicicleta é amplamente adotada como meio de transporte há algumas décadas, se preocupa em investigar os grupos sociais dentre os quais são encontrados baixos índices de ciclistas. Este é o caso, por exemplo, do trabalho de Van der Kloof (2015) sobre migrantes – em especial, mulheres – na Holanda e sua experiência em aprender a andar de bicicleta que tem um significado importantíssimo para além do pedalar em si: a prática torna-se uma maneira de adaptar-se ao país e de perceber-se pertencente àquela cultura que lhes é estrangeira. Adotar a bicicleta como transporte cotidiano, quebrando barreiras oriundas de seus países e culturas de origem, tem impacto além de seus benefícios “óbvios” e tradicionais da bicicleta, auxiliando na sua integração no país e socialização com outros grupos de pessoas que estão fora de seus círculos sociais.

Todavia, é em países com mais recentes políticas de incentivo à mobilidade por bicicleta que questões acerca de minorias são investigadas com maior frequência. Historicamente os Estados Unidos são um país onde desigualdades raciais e sociais são bastante acentuadas – já citamos anteriormente nesse trabalho Davis (2016) e sua discussão sobre as opressões vividas pelas mulheres negras no país. Embora vivenciadas de maneira diferente, outros grupos sociais e, especialmente, mulheres, não estão isentos de sofrer tipos de discriminação semelhante: pessoas de origem ou ascendência latina e asiática, por exemplo, vivem contextos de opressão bastante específicos, o que abre um vasto campo de possibilidade de estudos que interseccionam questões de gênero e outras características identitárias com o (baixo) uso da bicicleta por esses sujeitos (EMOND et al., 2009; SINGLETON e GODDARD, 2016). Ainda, considerando o papel que o ambiente construído e desenvolvimento urbano têm sobre as dinâmicas populacionais no território, a literatura também relaciona processos de gentrificação, raça, gênero, classe e o não uso da bicicleta por mulheres em cidades como Portland (LUBITOW e MILLER, 2013). Em todos os estudos citados, aspectos identitários e de construção da subjetividade dos indivíduos têm um papel determinante nos porquês para usar ou não usar a bicicleta, bem como a maneira que esses sujeitos o fazem e as barreiras enfrentadas para tal.

É na infância que acontecem, possivelmente, alguns dos processos de aculturação determinantes para o uso da bicicleta. Trazendo a discussão para o Hemisfério Sul, ainda que em um contexto muito diferente do latino-americano embora também situado no Sul Global, Muralidharan e Prakash (2017) analisam o impacto de um programa implementado no estado indiano de Bihar visando diminuir a diferença de gênero nas matrículas no Ensino Médio e a evasão escolar entre garotas. O programa consiste em fornecer uma bicicleta à cada menina que não abandona os estudos após a conclusão do Ensino Fundamental e segue matriculada, frequentando a escola durante o próximo ciclo de ensino. A bicicleta funcionou de maneira tão eficiente em melhorar o acesso das meninas em idade escolar aos estabelecimentos de ensino que a diferença de gênero nas matrículas foi reduzida em 40% – e o desempenho escolar das meninas também aumentou. Além disso, o estudo verificou que a efetividade do programa em aumentar a matrícula de meninas no Ensino Médio é tanta que é tão ou mais comparável a outros programas com o mesmo objetivo no Sul Asiático, mas que para tal se baseiam essencialmente em políticas de transferência de renda. Trabalho semelhante ao programa estatal indiano é aquele realizado pela ONG *World Bike Relief*, que atua no Continente Africano doando bicicletas para mulheres em comunidades rurais, tornando um pouco mais leves e fáceis as atividades cotidianas que antes eram um pesado fardo – de ir à escola até buscar água em fontes distantes e que antes envolviam horas de caminhada sob o sol quente. Com isso, o raio de deslocamentos possíveis para essas mulheres aumentou enormemente.

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

Apesar da América Latina ser uma região historicamente desigual, com grandes bolsões de pobreza e histórico do uso cotidiano da bicicleta tradicionalmente pela classe trabalhadora, em muitas das grandes cidades do continente e, em especial, São Paulo³⁸, essa prática sempre foi mais masculina. Tal fenômeno levanta questões para este e futuros trabalhos sobre o tema na América Latina: Quais os porquês para tal divisão? Haveriam diferenças regionais que estabelecem barreiras para a adoção da bicicleta pelas mulheres latino-americanas e, notadamente, pelas mulheres paulistas? Como se entremeiam, localmente, questões de gênero, identidade, herança sociocultural, formação e desenvolvimento da cidade a fim de fazer com que sejam tão baixos os índices de uso da bicicleta por mulheres em São Paulo?

³⁸ Cidade objeto do estudo aqui proposto.

CAPÍTULO 2 | Mobilidade por bicicleta em São Paulo

2.1. Histórico do Rodoviarismo paulistano: o espaço que sobrou para a bicicleta na cidade

A origem da bicicleta remonta à Europa do século XIX. Sua chegada ao Brasil, por imigrantes do Sul do país, se deu ao final do mesmo século. Em momento posterior às primeiras pedaladas dadas no Brasil, a bicicleta foi trazida para cidades como São Paulo e Rio de Janeiro pela burguesia, após experimentar o ciclismo esportivo e ciclismo de lazer na Europa (SOUZA, 2016). Se do outro lado do Atlântico a bicicleta atravessou o século em que foi inventada sendo utilizada como um modo de transporte e disputando espaço com charretes, carruagens e cavalos – incentivando até mesmo a criação das primeiras ciclovias, com espaço dedicado especialmente ao uso da bicicleta³⁹ (SILVA, 2014) – essa ressignificação demorou a acontecer em São Paulo. Durante o final do século XIX, eram dois os tipos de veículo mais frequentes na cidade: os bondes e aqueles com tração de cavalos. Assim, apesar de já se identificar a importação comercial de bicicletas nesse período, elas eram utilizadas principalmente para transporte de pequenas cargas e pessoas nas vias nas quais a pavimentação permitia (SOUZA, 2016, p. 42-43).

Na década de 1890, as competições de bicicleta nas cidades eram frequentes e o ciclismo esportivo era a principal atividade relacionada ao objeto, especialmente pela elite. Em 1896 foi inaugurado um velódromo na Praça Roosevelt, iniciativa de uma das famílias tradicionais da aristocracia da cidade: a família Prado. A decisão pelo investimento foi capitaneada pela matriarca, Dona Veridiana Prado, cujo filho trouxe o gosto pelo ciclismo de sua estada na Europa. Porém, a prática do ciclismo como modalidade esportiva exclusiva da infraestrutura construída na Roosevelt durou pouco: em 1900 o Velódromo passou dividir seu espaço físico com partidas de futebol, esporte recém-trazido da Europa e inserido na cidade também pela burguesia. Foi também por conta do espaço cada vez maior que o futebol passou a ocupar na programação do Velódromo que foi acelerada a migração da bicicleta para o seu uso

³⁹ Silva (2014) aponta que a criação de ciclovias muito foi motivada pela péssima qualidade da pavimentação das ruas da época, denotando espaço especial para o tráfego de bicicletas.

nas ruas, em processo concomitante e análogo à substituição da prática automobilística esportiva pelo uso dos carros nos deslocamentos diários pela cidade.

O início do século XX e a modernidade não trazem consigo apenas novas práticas esportivas e de lazer relacionadas à bicicleta ou aos automóveis, mas novas maneiras de transitar numa São Paulo em efervescência. Souza (2016) aponta que a bicicleta, o bonde elétrico e o automóvel tornam-se os principais responsáveis por um novo modo de locomoção por São Paulo: ainda que um relatório da Prefeitura de São Paulo enviado à Câmara Municipal em 1903 indique apenas três bicicletas foram oficialmente registradas naquele ano, o autor encontra em pesquisa nos jornais locais da época que, entre 1890 e 1910, a palavra bicicleta aparece várias vezes como um objeto de transporte nos periódicos (SOUZA, *op. cit.*, p. 25). Também é a partir dessa época que o ciclismo – e, por quê não?, a prática esportiva como um todo – também passa a ser citado como tendo relação com questões de saúde e higiene.

A essa época, São Paulo passava por um projeto de remodelação urbana – o Plano Bouvard – capitaneado pela elite cafeeira e inspirado nas intervenções de Haussmann⁴⁰ que transformaram Paris na cidade-símbolo da modernidade nas décadas anteriores. Como aponta Pereira (2005), o período entre 1870 e 1910 foi dedicado às operações urbanas realizadas pela Prefeitura Municipal ao gosto da alta sociedade paulista, com intervenções concentradas na região central da cidade, pouca influên-

⁴⁰ “A cidade de Paris tornou-se ‘Haussmanniana’ entre os anos de 1853 – 1870. Foram executadas obras como a de rede de esgotos, iluminação a gás, abastecimento de água, construção de aquedutos, implantação de serviço de transporte, abertura de parques, construção de edifícios públicos (Figura 1). As reformas seguiam três princípios básicos: circulação acessível e confortável dentro da cidade; eliminação da insalubridade nos bairros densos; revalorização e reenquadramento dos monumentos, unindo-os através de eixos viários e perceptivas.

(...)

As obras viárias consistiam no traçado de novas retículas viárias; abertura de novas artérias em bairros antigos. Haussmann adaptou a antiga cidade uma nova malha de ruas largas e retilíneas, ligando os principais centros urbanos e as estações ferroviárias. ‘Os novos bulevares permitiram ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo ao outro – um empreendimento quixotesco e virtualmente inimaginável até então’ (BERMAN, 1987).

(...)

Com a execução de todas estas obras, Haussmann acabou criando um estilo, onde todas as reformas que ocorreram ao molde de Paris – abertura de grandes avenidas, demolições de velhas edificações, higienização da cidade e implantação de serviços urbanos – passaram a ser classificadas como ‘haussmanniana’”. (PORTO et al., 2007)

cia sobre os bairros operários e um fenômeno de elitização promovido pela expansão da cidade com os loteamentos realizados a partir dos terrenos onde antes estavam as chácaras. As incorporações abrem espaço para a expansão em direção ao setor Sudoeste, primeiro com a construção dos palacetes nos Campos Elíseos, subindo a encosta e formando o bairro de Higienópolis e, finalmente, alcançando o Espigão, chegando até a Paulista. O projeto de embelezamento deixa a cidade profundamente endividada – e “disciplinada”:

“Durante a Administração de Antônio da Silva Prado, cresceu muito o número de leis e decretos estabelecendo contratos de abertura de ruas e avenidas; a construção de vias de “*facil-motus-veiculo*” ou seja, trilhos para bondes, o estabelecimento de calçadas, além do embelezamento de praças e parques” (SOUZA, 2016, p. 45).

A centralidade das políticas orientadas para os setores de elite começa a mudar com a chegada da Companhia Light na cidade, em 1900, (MOSQUEIRA, 2007) e seu monopólio da concessão do serviço de bondes elétricos. O monopólio da Light, somado ao seu posterior investimento em produção e distribuição de energia elétrica industrial e residencial, deram início aos investimentos em outras regiões e na expansão de fronteiras da cidade, aumentando os limites possíveis para a urbanização. Este processo se deu principalmente através do prolongamento das linhas de bonde para áreas mais afastadas das regiões onde já estava a mancha urbana e capitaneou as profundas transformações pelas quais a cidade passaria nos anos seguintes⁴¹.

Algum tempo depois de iniciadas as operações da Light, surge a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company* – que ficou conhecida como Companhia City. A Companhia City adquiriu grandes áreas na cidade de São Paulo, totalizando 12 milhões de metros quadrados (PEREIRA, *op. cit.*, p. 2), e foi um ator central na expansão das fronteiras urbanas da cidade no início do século, com seus grandes loteamentos nos terrenos a Oeste do espigão da Avenida Paulista. Assim, não era apenas interessante para a Light prover serviços para esses novos loteamentos, valorizando-os através da implantação de infraestrutura urbana, como ela também se beneficiava do processo no papel de ator especulativo ao receber um sem-número de

⁴¹ A *The São Paulo Light and Power Co.* posteriormente comprou também as empresas de telefonia e distribuição de gás, demonstrando seu interesse pela expansão das fronteiras urbanas (e, consequentemente, da rede de serviços e do mercado consumidor potencial).

terrenos em troca desse serviço – terrenos estes que sofreram valorização no processo.

Apesar das dificuldades financeiras enfrentada pela Prefeitura paulistana, Washington Luís assume em 1914 e retoma o Plano Bouvard numa escala menor, continuando com o projeto de elitização do espaço público nas áreas centrais e privilegiando os bairros nobres na expansão de serviços urbanos como “calçamento de ruas, bondes, postes de luz elétricas, telefones (...)” (PEREIRA, 2005, p. 6). Desta forma o prefeito vai pavimentando ainda mais o espaço para a rápida velocidade dos bondes e automóveis⁴² – veículo pelo qual ele era declaradamente apaixonado. O plano de urbanização implementado por Washington Luís em seu segundo mandato, de 1917 a 1919, baseou-se em estudos da Escola Politécnica para melhorar a circulação dos automóveis e ignorou todos os outros modos – transporte público, bicicletas, pedestres e quaisquer outros tipos de veículos – o que levou, inclusive, à criação de uma “Liga para Defesa dos Transeuntes” (SOUZA, 2016, p. 49)⁴³.

As gestões posteriores à de Washington Luís seguiram a mesma tendência de desenvolvimento de planos essencialmente dedicados à melhora da circulação de automóveis. Mesmo assim, até 1930 a velocidade da cidade (e de seus bondes e carros) permitia que bicicletas fossem utilizadas junto com os outros modos de transporte de maneira segura (SILVA, 2014 *apud* SOUZA, 2016), ainda que as intervenções e obras viárias não estivessem sendo planejadas considerando este tipo de veículo⁴⁴.

Entre 1926 e 1930, na gestão de José Pires do Rio, o projeto determinante para os rumos futuros da cidade é concebido pelo Engenheiro e Secretário de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo, Francisco Prestes Maia. A solução proposta por

⁴² A essa altura, os automóveis também já tinham há muito deixado os autódromos e a sua faceta exclusivamente esportista, se popularizando como o modo de transporte eleito pela elite da época.

⁴³ A “Liga para Defesa dos Transeuntes” buscava essencialmente representar os pedestres no diálogo com o poder público, representando-os enquanto vítimas de incidentes envolvendo motoristas de automóveis e pressionando os órgãos competentes pela tomada de medidas contra os responsáveis pelo incidente (SOUZA, 2016).

⁴⁴ Embora a implementação de infraestrutura à época não considerasse outros veículos que não automóveis e bondes, as bicicletas eram consideradas veículos desde 1899 – incluindo registro do proprietário, emplacamento e regras básicas de circulação (SOUZA, *op. cit.*).

Prestes Maia para o acelerado crescimento de São Paulo àquela época foi “Um estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo”, que posteriormente ficou conhecido como Plano de Avenidas (SANTOS, 2014). Através do Plano de Avenidas, Prestes Maia propôs o ordenamento de uma São Paulo que estava em pleno crescimento, usando como principal instrumento para isso a priorização do planejamento do sistema de transporte – um sistema de transporte viário.

As escolhas feitas por Maia no Plano de Avenidas são, contudo, contraditórias: o plano projetado foi resultado da combinação de um sistema radial-perimetral – que favorece a dispersão e o espraiamento urbanos – e um modelo conhecido como “Perímetro de Irradiação⁴⁵”, que propõe uma cidade adensada, reforçando uma estrutura mononuclear (LEME, 1990 *apud* Santos, 2014). Leme (*apud* Santos, 2014) aponta que, apesar de Prestes Maia ter anunciado o plano como sendo uma proposta indutora de descentralização por conta de seus aspectos que promoviam a expansão, em área, do centro da cidade, a verdade é que o desenvolvimento do Plano de Avenidas em torno de um sistema viário radial-perimetral reforça a existência do núcleo central ao mesmo tempo que promove uma urbanização de baixa densidade e sem barreiras que impeçam seu crescimento horizontal ilimitado.

A implementação do Plano de Avenidas ainda teve que esperar até as gestões de Fábio Prado e Prestes Maia (1934 – 1945) para ser efetivada, mas, após esse período, a cidade de São Paulo nunca mais foi a mesma. O urbanismo modernista e rodoviarista de Prestes Maia desconsiderou a cidade que existia, os caminhos tradicionalmente utilizados e sua topografia ao consolidar localmente a escola de desenho urbano que planejou a cidade com objetivo principal de torna-la um território adequado para a circulação dos modos motorizados sobre pneus, que não enfrentam limitações como os caminhos onde existem os trilhos ou inclinação máxima das vias:

“O Plano de Avenidas (...) serviu e impôs os interesses de um urbanismo rodoviarista, travestido de moderno, mas que oprimiu a geografia, o desenho da cidade. Oprime os habitantes da cidade. Para esse conceito de urbanismo, o pedestre e o ciclista não existem; metrô e a hidrovia são desconsiderados e a ferrovia esquecida” (DELIJAICOV, 1998, p. 14).

⁴⁵ Os modelos associados por Prestes Maia na idealização do Plano de Avenidas foram o “Perímetro de Irradiação”, concebido por Eugène Hénard e o “sistema radial-perimetral”, desenhado por Joseph Stübben.

No modelo proposto por Prestes Maia, os bondes não tinham mais lugar: o principal objetivo do projeto era aumentar a velocidade e fluxo dos veículos motorizados que faziam parte do sistema de circulação, tornando-o mais eficiente. Nessa lógica implementada, os bondes e trilhos no nível da rua não condiziam com a nova velocidade de cidade imaginada pelo Plano de Avenidas (Santos, 2014). É também esse mesmo projeto que abre passagem para a canalização dos rios e córregos da cidade, a fim de utilizar a topografia das várzeas em benefício da circulação dos veículos motorizados. Assim, verdadeiras rodovias urbanas surgem às margens dos corpos d'água da cidade – e que, além das questões levantadas anteriormente a respeito da topografia ou dos caminhos usuais da cidade, acabam sendo o embrião dos problemas de drenagem urbana enfrentados pela São Paulo da contemporaneidade.

2.2. O Rodoviarismo e o crescimento espraiado e precário da metrópole paulistana

O Plano de Avenidas foi o precursor dos projetos de priorização do transporte motorizado propostos ao longo da segunda metade do século XX, que não contaram apenas com infraestrutura e grandes obras viárias, mas também com os incentivos dados pelo segundo governo Getúlio Vargas (1951-1954) à indústria automobilística através do fortalecimento da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CNS). Kubitschek, não apenas deu continuidade às políticas da gestão Vargas, mas também atraiu capital estrangeiro ao país através, por exemplo, da implantação do parque industrial em São Paulo e no ABC paulista (MEYER, 1992) – catalisador imediato do crescimento populacional da região metropolitana de São Paulo e seu adensamento (SOUZA, 2016).

Em meio a esse processo de expansão urbana e aumento populacional, os planos urbanísticos e viários elaborados para São Paulo após o Plano de Avenidas seguiram a mesma tendência de priorização do transporte motorizado e obras viárias de grandes dimensões. O “Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo”, entregue para a cidade em 1950 e dirigido pelo engenheiro rodoviarista Robert Moses, já elenca, na metade do século XX, que “problema de transportes da cidade é um dos que mais urgentemente exigem solução. E deverá ser enfrentado de maneira enérgica e pronta” (IBEC & SÃO PAULO, 1950 *apud* Santos, 2014). É neste trabalho que o intenso fluxo de viagens subúrbio-centro tem sua importância ressaltada e que a questão metropolitana é trazida à tona, mencionando que as dinâmicas de trânsito

de São Paulo precisam passar a ser vistas como uma preocupação metropolitana, e não apenas restritas ao município.

A solução para o trânsito da cidade aparece no projeto na forma de corredores de ônibus nas rodovias urbanas expressas herdadas do Plano de Avenidas – o que deveria conter, por alguns anos, a necessidade de infraestrutura de trilhos urbanos. Projetos como as Marginais Tietê e Pinheiros (SANTOS, 2014) e o Minhocão (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011) foram concebidos ou encontraram fundamentação nos planos elaborados por Moses, mesmo tendo sido implementados anos mais tarde.

O Programa de Melhoramentos Públicos avança ao propor soluções voltadas para o transporte público e medidas que buscam disciplinar o uso do automóvel através de políticas como estacionamento rotativo e semaforização, além de lançar, pela primeira vez, um olhar metropolitano para as questões paulistanas. Porém, o programa proposto reforça a transformação do sistema viário paulistano em rodovias urbanas, cria uma narrativa que retarda a necessidade da implantação de um sistema de transporte sobre trilhos e não dedica espaço para tratar sobre os deslocamentos a pé realizados na cidade – e menos ainda sobre as viagens em bicicleta.

Santos (2014) lista 5 grandes estudos e projetos realizados após as questões sobre o desenvolvimento paulistano levantadas por Moses em 1950 antes que o primeiro projeto paulistano dedicado à bicicleta tivesse espaço – o que aconteceria apenas nos anos 80 (MALATESTA, 2014). Porém, antes que essa primeira iniciativa fosse tomada, foi necessário que a (já péssima) situação do transporte na cidade de São Paulo se agravasse ainda mais: Vasconcellos (1999 *apud* ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011) identifica o período entre 1960 e 1980 como central para o que conhecemos hoje como “congestionamento”. Neste mesmo período, São Paulo passa a sofrer pressões públicas por conta do trânsito e a cidade, que já atingia dimensões metropolitanas, decide encarar o problema aumentando em dez vezes a quantidade de vias arteriais e expressas, investindo massivamente no sistema viário ao longo desses 20 anos (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011).

As medidas tomadas agravaram os problemas de congestionamento mesmo durante a Crise do Petróleo, nos anos 70. Lemos et al (2017) apontam que, em alguns países europeus, esse momento de crise global foi essencial para que a bicicleta – que havia sido abandonada no pós-Guerra – fosse resgatada como modo de transporte e como

cultura, mesmo em cidades que haviam sido tomadas pelo urbanismo rodoviário, num longo e difícil processo de retomada das ruas. No Brasil, porém, o caminho pelo qual se optou foi completamente contrário: no caso de escassez de gasolina para os motorizados, o governo brasileiro optou pela criação do Programa Nacional do Álcool – o PróÁlcool – a fim de substituir a matriz energética dos automóveis, trocando a gasolina pelo álcool e mantendo o modelo de mobilidade urbana centrado no transporte individual motorizado. A posse do automóvel particular pelas famílias paulistanas mantém sua tendência de crescimento apesar dos investimentos no sistema de ônibus e, principalmente, no metrô, ao longo da década de 1970. (LEMONS et al., 2017)

A mobilidade motorizada, além de ter vasta quantidade de projetos e planos elaborados, pensados em “resolver o congestionamento” e centrados na perspectiva do automóvel, mesmo que muitos deles não tenham sido implementados, também concentrou os investimentos estatais da cidade de São Paulo. Marques e Bichir (2001), ao analisarem a política de investimentos da Secretaria de Vias Públicas da Prefeitura de São Paulo entre o final da década de 1970 e 1998, ressaltam a centralidade desta unidade administrativa dentro da administração municipal. A Secretaria de Vias Públicas mostrou-se um ator importante em diversos aspectos – e não apenas por consumir parte relevante do orçamento municipal. Em relação ao orçamento consumido ao longo desse período estudado, ela teria sido responsável por 13% das despesas municipais, alcançando o máximo de 27% do total do orçamento da Prefeitura em 1993. Além disso, a Secretaria de Vias Públicas teve um papel central na estruturação da cidade e em seus processos de crescimento, espraiamento e periferização, além de ter sido um dos principais aspectos dos projetos políticos da maioria dos prefeitos que administraram São Paulo nessas quase três décadas estudadas pelos pesquisadores.

A partir de 1958, São Paulo teve uma série de planos elaborados construindo diagnósticos para a cidade, tendo sido o primeiro deles o “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana”, com inspiração em Le Bret, do movimento Economia e Humanismo. Seguiu-se a ele o Estudo para o Plano Diretor, em 1960, o Plano Urbanístico Básico (PUB), em 1969; o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) em 1971 e a Lei de Zoneamento, em 1972, culminando no Plano Diretor de 1991. Em comum a todos, estava em foco a hierarquização e organização viária para os automóveis. (SANTOS, 2014)

Porém, em meio aos vários planos urbanísticos e às grandes cifras consumidas das despesas municipais em políticas públicas voltadas para a circulação de veículos, a bicicleta tem sua imagem moldada através de campanhas publicitárias⁴⁶. Como aponta Junqueira (2015), a existência de peças publicitárias publicadas na imprensa paulistana nos anos 1950 enfatizando as vantagens da bicicleta transporte urbano prático, em contraposição aos outros modos populares à época, em especial ao transporte coletivo (JUNQUEIRA, 2015, p. 10), deixa claro que o público-alvo almejado era a classe trabalhadora que não era dona de automóveis ou não tinha acesso ao seu uso cotidiano mas que, ainda assim, eram trabalhadores de “colarinho branco”⁴⁷. Tal abordagem da propaganda da indústria nacional de bicicletas definiu como *target* das campanhas até mesmo donas-de-casa da época que poderiam optar por esse modo de transporte em seus afazeres domésticos, tais como carregar compras⁴⁸.

Nos anos 1960, a abordagem começa a mudar: o público-alvo das propagandas passa dos homens de terno e de classe média que vinham ocupando a publicidade até então para os trabalhadores de colarinho azul e empregados de fábricas. Explicação para esta mudança é que o primeiro grupo havia começado a “ascender socialmente” e agora tinha o automóvel como principal objeto de desejo, fazendo a transição da bicicleta e do transporte público para o transporte individual motorizado (JUNQUEIRA, 2015, p. 12). Apesar do automóvel já ocupar o imaginário da época como objeto de desejo da modernidade, a publicidade continua trabalhando a relação entre bicicleta e economia de tempo, demonstrando o vulto que vinha tomando a

⁴⁶ “No decorrer dos anos 1940, em São Paulo, duas fábricas de peças e montadoras de bicicletas começam a se destacar no mercado. Caloi e Monark inauguram suas fábricas na mesma década, em 1948, a primeira no Brooklin e a segunda no Bela Vista, bairros da capital paulista. Com o sucesso de suas marcas e o mercado desfavorável para os pequenos fabricantes, Caloi e Monark compravam e fechavam pequenas fábricas na capital paulista”. (SOUZA, 2016)

⁴⁷ O dicionário Houaiss define “colarinho-branco” como “comum aos trabalhadores assalariados ou autônomos (profissionais liberais, executivos, funcionários públicos, empregados de escritório etc.) que, dado o caráter de suas funções, se vestem geralmente com certo grau de formalidade” (HOAUISS, disponível em: <<https://houaiss.uol.com.br/pub/apps/www/v3-3/html/index.php#2>>. Acesso em: 28 fev.2018)

⁴⁸ É importante ressaltar que as propagandas de bicicleta catalogadas por Junqueira (2015) retratam apenas pessoas brancas pedalando e ilustrando esse *modus vivendi* urbano - faz falta uma abordagem interseccional do uso da bicicleta à época para possibilitar uma análise mais aprofundada sobre seu verdadeiro papel/sobre o uso da bicicleta pelas pessoas que não eram aquelas apresentadas nas campanhas.

questão da mobilidade urbana e como “o tempo enquanto valor já estava na rotina urbana reorganizada pelo automóvel” (JUNQUEIRA, 2015, p. 12), bem no momento em que os congestionamentos entram de vez na agenda como um problema central de São Paulo.

A consolidação do automóvel como símbolo de status social no final da década de 1960 faz revisar a imagem da bicicleta propagada pela publicidade – e ela deixa de ser vendida com uma solução (de economia de tempo) também para a classe trabalhadora, que não passa imune à construção do imaginário onde o carro próprio se torna um dos principais objetos de desejo. Simultaneamente a isso, a impressão geral é de que a cidade não é mais segura para o tráfego de bicicletas – resultado principalmente das gestões Faria Lima (1965-1969) e Paulo Maluf (1969-1971), tempos de muitas obras viárias, abertura de vias, construção de pontes e viadutos e momento central para a marginalização de pedestres e ciclistas que se agravou na capital paulista a partir de então. Com a mudança de contexto, o mercado e a publicidade tentam ressignificar o papel da bicicleta, reforçando seu uso a passeio, como instrumento de lazer em detrimento de transporte. Os passeios que passam a ser promovidos com parceria entre a Caloi – uma conhecida fabricante brasileira de bicicletas – e a Prefeitura de São Paulo acompanham (e reforçam) este movimento (SOUZA, 2016), no que se pode possivelmente considerar como a primeira política de incentivo ao uso da bicicleta no município, mesmo que a partir de uma perspectiva de lazer. Entretanto, é também nessa época em que se consolida o caráter da bicicleta como um modo de transporte “da” classe trabalhadora, que não pôde ou quis abandonar seu uso (JUNQUEIRA, 2015), apesar das mudanças de rumo do mercado nacional e da crescente frota de automóveis nas ruas da cidade.

2.3. Políticas de incentivo ao transporte individual motorizado e desincentivo à bicicleta: histórico do planejamento ciclovitário na cidade

Se as primeiras décadas do século XX foram essenciais para abrir caminho para o papel que os automóveis viriam a ocupar em São Paulo, foi apenas nos anos 1980 que se pôde identificar os primeiros passos – ou pedaladas – na direção de políticas especialmente pensadas para o tráfego de bicicletas, após a crise do petróleo e depois que o “caos do trânsito” já estava instalado na cidade. Como demonstrado anteriormente, entre as décadas de 1950 e 1970 houve um reposicionamento por parte dos

fabricantes de bicicleta em relação ao lugar que ela ocupava no imaginário da população de São Paulo: sua imagem como artefato moderno e veloz, garantidor de independência e liberdade, artigo-desejo do trabalhador de classe média, foi substituída pela do automóvel, passando a estar mais relacionada ao lazer e à prática esportiva.

Os primeiros projetos orientados ao uso da bicicleta em São Paulo foram contemporâneos à crise internacional do petróleo, embora os efeitos desta tenham atingido de maneira superficial o cenário nacional. Foram três as iniciativas que Rosin (2016) elenca que foram tomadas durante a administração de Olavo Setúbal (1975-1979): a elaboração de estudos para implementação de ciclovia no canteiro central da Marginal Tietê, entre as pontes das Bandeiras e da Penha; a promoção do uso de bicicletas dentro do Parque do Ibirapuera; a inclusão de uma pista exclusiva para a circulação de bicicletas de 1,8 km logo no projeto de construção do que conhecemos hoje como Avenida Juscelino Kubitschek e que se tornou a primeira ciclovia de São Paulo (ROSIN, 2016, p. 25).

Lemos e Wicher Neto (2014) olham para o desenvolvimento das políticas cicloviárias na cidade através da combinação de algumas chaves de interpretação principais: nível de institucionalização, organização e políticas públicas do setor público e dos cicloativistas, bem como a leitura e abordagem desses grupos em relação às questões que dizem respeito ao uso da bicicleta na cidade – como, por exemplo, a abordagem mais voltada ao lazer ou ao transporte. Assim, a análise feita por eles sobre as políticas desenvolvidas na cidade entre as décadas de 1980 e 2010, identifica três fases do planejamento cicloviário paulistano. Na primeira fase, entre o início dos anos 1980 e 1990, foram elencados projetos elaborados pela CET-SP, com forte influência do manual de planejamento de infraestrutura cicloviário, recém-lançado à época pelo GEIPOT⁴⁹. Segundo Xavier (2011),

⁴⁹ “Apesar de as décadas de sessenta e setenta terem sido o período da euforia automobilística e, portanto, com essa orientação no planejamento urbano e dos transportes, o Ministério dos Transportes, por meio do GEIPOT, introduz o planejamento cicloviário. Conforme Aziz Ary (2009), superintendente do DETURB (Departamento de Transportes Urbanos - DETURB), do GEIPOT nos anos setenta: O pioneirismo da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) no planejamento para o uso de bicicletas como meio de transporte urbano, em meados dos anos 70, deveu-se ao total apoio do presidente do GEIPOT à iniciativa de um pequeno grupo de técnicos,

“(...) o GEIPOT foi criado em 1965, para desenvolver uma série de estudos de transportes (como contrapartida brasileira a um convênio internacional), o GEIPOT, que, então chamava-se Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes. Grupo que foi inicialmente instituído como órgão interministerial vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Com a execução e a conclusão dos trabalhos realizados, estava montada uma equipe de técnicos de alto nível e um órgão nacional especializado no planejamento de transportes.” (XAVIER, 2011, p. 140).

Apesar dos projetos realizados nos anos 1980 terem sido de responsabilidade da CET-SP, a abordagem adotada neles mostra que, mesmo a bicicleta ainda ocupando um lugar no imaginário paulistano reservado ao lazer, haviam sinais de perspectivas futuras mais amplas para seu uso. Um dos projetos executados carregava forte característica recreativa: ligava duas grandes áreas verdes no Quadrante Sudoeste da cidade contava com 7,7 km de extensão, entre a Cidade Universitária e o Parque do Ibirapuera ocupava os canteiros centrais e as calçadas das vias que eram atravessadas por esse projeto (MALATESTA, 2014, p. 86). Este mesmo modelo – de avenidas que tivessem canteiro central com espaço suficiente para permitir a implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas – acabou sendo utilizado pela CET no desenho de “Sistemas Ciclovitários Setoriais”: deu-se importância à articulação das infraestruturas entre si de maneira a formar uma rede regionalizada, através da divisão do município em setores com infraestruturas principais e utilizando boa parte de avenidas em fundo de vale, que tinham relevo favorável ao tráfego de bicicletas e largos canteiros, pois pertenciam ao programa municipal de canalização dos córregos de fundo de vale (MALATESTA, *op. cit.*). A rede proposta, ambiciosa para a época, “totalizava 174 km de extensão, composta por ciclovias, ciclofaixas, vias cicláveis e tráfego compartilhado na calçada” (CET SP, 2012 *apud* MALATESTA, 2014, p. 88) – mas não foi efetivada. Entretanto, algumas das vias com essas características (fundo de vale, canteiro central largo) acabaram tendo as infraestruturas implementadas ao longo das décadas seguintes. Ironicamente, a primeira das ciclovias paulistanas, na avenida Juscelino Kubitschek, foi demolida para dar lugar a um túnel em 1988, durante a gestão Jânio Quadros.

cuja visão de transporte já incorporava preocupações ambientais e com a saúde dos moradores urbanos. Foi assim que no final de 1975 o GEIPOT iniciava estudos visando a elaboração de normas e diretrizes de planejamento e projetos sobre o uso da bicicleta como meio de transporte e já em 1976, o Ministério dos Transportes publicava o Manual de Planejamento Ciclovitário: Uma Política para as Bicicletas (BRASIL. Ministério dos Transportes, 1976).” (XAVIER, 2011, p. 141)

A “Segunda Fase” se estendeu entre o início dos anos 1990 e o final da década de 2000, e foi uma época de “primeiros”: primeiros instrumentos legais referentes à infraestrutura cicloviária, primeiras ciclofaixas, primeira versão da “Massa Crítica” – a “Bicicletada” – em São Paulo. A Massa Crítica (ou Bicicletada, como ficou conhecida no Brasil) teve origem em 1992 em São Francisco, a fim de questionar as más condições para o trânsito de bicicletas na cidade e é um movimento sem líderes, uma “coincidência organizada” (BICICLETADA, 2015). É um evento que ocorre em várias cidades do mundo na última sexta-feira de cada vez, com o objetivo de divulgar a bicicleta como meio de transporte e reclamar condições mais favoráveis para seu uso nas cidades (WIKIPEDIA, 2018). Na esfera federal, uma campanha realizada por cicloativistas e que culminou em uma pedalada até Brasília foi bem-sucedida ao definir bicicletas como veículos na redação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – e, assim, garantir o direito de ciclistas à circulação no sistema viário e regular minimamente seu tráfego.

A campanha vitoriosa pelo “direito de pedalar” no Código de Trânsito Brasileiro conseguiu o reconhecimento da bicicleta como meio de transporte no Artigo 58, reconhecendo o direito ao uso e circulação na via através do seguinte texto:

“Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.” (BRASIL, 1997).

Souza (2016) aponta que mudança no *status* da bicicleta na Legislação Federal foi responsável por um crescimento considerável no uso da bicicleta como modo de transporte em São Paulo: entre 1967 e 2007 houve um crescimento de 200% no número de viagens diárias contabilizadas pela Pesquisa Origem e Destino, realizada pelo Metrô de São Paulo (SOUZA, 2016, p. 83).

A nível municipal, infraestrutura cicloviária foi garantida em legislação que versou sobre espaço obrigatório para trânsito de bicicletas em toda nova infraestrutura viária (1990), chegando “a implantar 32 quilômetros de ciclovias, a maioria delas em parques, pontos isolados ou apenas interligando áreas de interesse em lazer” (SOUZA, 2016, p. 82). Como aponta Malatesta (2014), no Plano Diretor (2002) e em seu detalhamento, nos Planos Regionais (2004), os encontros e audiências entre a socie-

dade civil e o poder público resultaram na indicação e vias para implementação de infraestrutura de circulação de bicicletas na maior parte das 31 Subprefeituras da cidade.

Além de constar dos planos de ordenamento territorial do município, a discussão sobre política cicloviária municipal também encontraria mais espaço para acontecer a partir de 2005 no chamado GT Bicicleta. O Grupo de Trabalho Bicicleta era:

“(...) formado por representantes de órgãos municipais, estaduais e membros sociedade. Este grupo produziu um documento constituído de programa de intenções, juntamente com um plano de infraestrutura cicloviária de enfoque utilitário totalizando 104,8 Km de ciclovias (Tabela 11). Foi denominado “Relatório do Grupo de Trabalho Interinstitucional para Estudar o Fomento do Uso da Bicicleta como Meio de Transporte Não Motorizado e Instrumento de Melhoria Ambiental com Indicação de Áreas para Intervenção Piloto”. Os locais destinados a receber tratamento cicloviário foram selecionados a partir do cruzamento das informações da Pesquisa Origem e Destino do Metro (atualização de 2002) e dos corredores viários indicados para receberem ciclovias constantes nos Planos Regionais Estratégicos de 2002. Na sequência, o grupo formado para elaborar este estudo, foi consolidado através de portaria municipal como grupo executivo intersecretarial responsável pela coordenação das políticas cicloviárias municipais denominado Grupo ProCiclista, cuja coordenação ficou sob responsabilidade da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente.” (MALATESTA, 2014, p. 92).

Por estarem “lotados” inicialmente na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, os planos desenvolvidos não podiam ser executados – o que mudou apenas em 2009, com a transferência do Grupo ProCiclista para a Secretaria Municipal de Transportes (SMT). Tal mudança pode ser lida como uma nova maneira do município de São Paulo enxergar a bicicleta, passando da abordagem de lazer ou esporte à sua compreensão como meio de transporte, com a priorização da capacidade de intervenção técnica e execução dos planos. Assim, em conjunto com a Lei Municipal nº 14.266/2007, que estabeleceu o Sistema Cicloviário da cidade (art. 1º)^{5º}, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) passou a ser a responsável pelo desenvolvimento dos projetos por ela aprovados – o que foi fortalecido com a criação do departamento de Planejamento Cicloviário, em 2009 (SOUZA, 2016). Lemos e Wicher Neto (2014) iden-

^{5º} A Lei Municipal nº 14.266/2007, do vereador Chico Macena (PT), foi essencial para a bicicleta passasse a ser enxergada como modo de transporte na cidade. O texto da lei, logo no primeiro artigo invoca o conceito de “mobilidade sustentável”, além de ressaltar que a bicicleta deve ser considerada um modal efetivo na mobilidade da população.

tificam essa como a “Terceira Fase” do planejamento cicloviário em São Paulo – do final dos anos 2000 até 2012⁵¹ - quando houve um crescimento notável na construção de infraestrutura ciclável, embora ainda sem características de malha: desconectada e de difícil acesso. Também foi o período em que o debate sobre o uso da bicicleta na cidade ganhou mais destaque – tanto por causa da fundação das duas maiores associações da sociedade civil a promoverem o uso da bicicleta, a Ciclocidade e o CicloBr – e quanto por causa da morte de três ciclistas de classe média em importantes avenidas da cidade (LEMOS E WICHER NETO, 2014).

Neste contexto em que as políticas passavam a enxergar a bicicleta como meio de transporte e inseri-la no sistema de mobilidade urbana, especialmente por terem se tornado responsáveis da CET, Souza (2016) define que começou a ser operada pelo órgão em parceria com a Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação o que chamou de uma das mais relevantes medidas de incentivo ao uso da bicicleta até 2012: as ciclofaixas de lazer. Interligando parques da cidade através de uma faixa das vias, separada por cones durante determinados períodos aos domingos e feriados, o programa foi iniciado em agosto de 2009 e contava apenas com 5 quilômetros de extensão e horários reduzidos – das 7h às 12h. Rapidamente o horário foi estendido das 7h às 14h e, em seguida, até às 16h (CET SP, 2018)⁵².

Como apontam Lemos e Wicher Neto (2014), a terceira fase terminou em 2012 – ano em que, por coincidência ou não, também foi sancionada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal nº 12.587/2012. De acordo com o texto da lei, a PNMU é

“(...) instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21⁵³ e o art. 182⁵⁴ da Constituição Federal, objetivando a inte-

⁵¹ Último ano de Gilberto Kassab (DEM) como prefeito de São Paulo. Nas eleições municipais de 2012, Fernando Haddad (PT) foi eleito, tomando posse no dia 1º de janeiro de 2013.

⁵² Desde iniciada, essa política nunca foi descontinuada e em janeiro de 2018 contava com 122,2 quilômetros de Ciclofaixas de Lazer, em todas as regiões da cidade – contabilizando o percurso de ida e de volta (CET SP, 2018).

⁵³ “Art. 21. Compete à União:

(...)

gração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.” (BRASIL, 2012).

Assim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, último entre os instrumentos de ordenamento territorial conquistados pelas lutas dos Movimentos pela Reforma Urbana dos anos 1980, segue o caminho apontado pela Constituição de 1988, que atribuiu a responsabilidade da instituição de diretrizes nacionais para o setor como sendo competência da União, enquanto ao município compete a organização e prestação do transporte coletivo (GOMIDE E GALINDO, 2013, p. 29).

Affonso (2016) descreve a Política Nacional de Mobilidade Urbana como uma possibilidade de mudança no modelo de deslocamento nas cidades, responsável pela introdução por conceitos de mobilidade urbana sustentável. Segundo o autor,

“A Lei de Mobilidade Urbana trouxe também a explicitação de direitos sociais que devem ser respeitados: democratização das vias, direito dos usuários e controle social, tarifas módicas, acessibilidade, possibilidade de restrição do uso de automóveis e motos e exigência do plano de mobilidade” (AFFONSO, 2016, p. 85).

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (BRASIL, 1988).

⁵⁴ “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais” (BRASIL, 1988).

A discussão sobre a maneira de mover-se nas cidades brasileiras, que historicamente girou em torno do transporte público (ou da sua falta de infraestrutura), especialmente a partir da incidência do Movimento pela Reforma Urbana e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e sobre o trânsito congestionado pelos automóveis – e como abrir mais espaço para eles – passou, então, a ter outras abordagens possíveis, especialmente através da ideia de mobilidade urbana sustentável e democratização viária.

2.4. 2013, as Jornadas de Junho e o planejamento de mobilidade: mudança de paradigma ou continuidade?

O ano de 2013 pode ser considerado, para São Paulo, um marco para o desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana que, finalmente, não tinham a melhora da circulação de automóveis como principal objetivo. Uma confluência de fatores envolvendo legislação e financiamentos da esfera federal, alternância de partido na gestão municipal, finanças municipais em baixa, contexto político nacional de manifestações em torno da pauta do transporte público, movimento cicloativista organizado que soube aproveitar o *timing* certo e, por quê não, cenário internacional com mudança de sendo adotadas nos sistemas de transportes de cidades de tradição rodoviária e priorização de modos ativos e coletivos. Em especial para o planejamento cicloviário, foi uma época de avanços que, a partir do raciocínio construído por Lemos e Wicher Neto (2014), poderíamos definir como a “Quarta Fase”: momento em que, para se implementar infraestrutura de trânsito na cidade, a CET-SP disputou o espaço até então inquestionavelmente reservado aos automóveis na cidade.

Como apontado anteriormente, a política cicloviária que atravessou o período entre 2013 e 2016 não foi apenas fruto da gestão, mas também de pressão política da sociedade civil nos pontos e momentos certos. Tal pressão foi iniciada antes mesmo do início da gestão de Fernando Haddad, durante a corrida eleitoral para o Poder Executivo municipal em 2012, quando as duas maiores organizações cicloativistas de São Paulo – Ciclocidade e CicloBR – fizeram juntas uma campanha em busca do compromisso dos candidatos à prefeitura da cidade. Todos os seis prefeituráveis assinaram a carta da qual constava uma reflexão acerca do problema do trânsito na cidade – que atingiu seu mais alto recorde em 2012 – e sobre o potencial do uso da bicicleta e o compromisso, se eleito, com a sua priorização, conjuntamente com o modo a pé, em consonância com a recém-aprovada Política Nacional de Mobilidade

Urbana. Entre as 10 propostas elencadas na carta e que deveriam “nortear o trabalho de gestores/as comprometidos/as com a melhoria da vida desta cidade e com a necessidade de transformar o modelo de mobilidade urbana em São Paulo” (CICLOCIDADE, 2012), está o desenho de um plano cicloviário para toda a cidade, com prazos para a criação de uma rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta e a execução das obras de acordo. Além disso, aspectos como a participação social através da implantação do Conselho Municipal de Transporte, o acalmamento do tráfego da cidade a partir da redução da velocidade de avenidas para 30 km/h e o desenvolvimento e implementação de um Plano Diretor que estimulasse a redução dos deslocamentos através da redistribuição de equipamentos, empregos, serviços e moradias também foram alguns dos pontos constantes da carta que foram, pelo menos parcialmente, implementados na gestão Haddad através da figura de Jilmar Tatto, que liderou a Secretaria Municipal de Transportes, a SPTrans⁵⁵ e a Companhia de Engenharia de Tráfego.

Entretanto, além do compromisso assinado, um infortúnio que ocorreu logo no primeiro trimestre de Fernando Haddad como prefeito, em março de 2013, foi essencial para que o diálogo com a nova gestão se abrisse rapidamente e que fosse estabelecida uma relação entre a gestão e os cicloativistas: o atropelamento de David Santos, na avenida Paulista⁵⁶. Rapidamente organizou-se uma Bicicletada na tarde após o atropelamento, que acabou seguindo até o condomínio no qual o novo prefeito morava e os ativistas só foram embora ao conseguirem uma agenda com o prefeito, o que aconteceu logo nos dias seguintes e abriu portas para alguma construção conjunta das políticas cicloviárias pela qual a gestão ficou conhecida, tanto positiva quanto negativamente. Desta maneira, quando do lançamento da versão final do Programa de Metas 2013-2016 da gestão, ao final de junho do mesmo ano, a implantação de uma rede de 400 quilômetros de vias cicláveis foi uma das metas elencadas a serem perseguidas e alcançadas nos quatro anos seguintes de trabalho da gestão (PMSP, 2013).

⁵⁵ Empresa pública responsável pelo planejamento e gestão do sistema de ônibus municipais da cidade.

⁵⁶ Notícias relacionadas ao caso disponíveis em: <<http://vadebike.org/tag/david-santos-de-souza/>>. Acesso em: 28 fev. 2018

Porém, entre as pressões da sociedade civil, a do movimento cicloativista não foi a única. Ao assumir a prefeitura no início de janeiro, a nova gestão encontrou as finanças quebradas para os investimentos que planejava fazer na cidade – e para algumas das promessas que pretendia cumprir. Mediante caixa municipal baixo e contratos de concessão de ônibus à beira de expirar, além do aumento dos gastos do poder público em subsídios visando manter promessa de campanha de não aumentar o preço da tarifa de ônibus, Prefeitura e Governo do Estado de São Paulo decidiram conjuntamente, em junho de 2013, aumentar em 20 centavos a tarifa dos ônibus municipais paulistanos, do Metrô e da CPTM. Resultado direto disto foram as chamadas “Jornadas de Junho” – movimento político de insurgência iniciado a partir do aumento do preço das tarifas de ônibus, mas cujos significados para o Brasil contemporâneo ainda vêm sendo discutidos no país (MARICATO et al., 2013). Não cabe nesse trabalho abordar todos os desdobramentos das Jornadas de Junho – mas devemos, porém, compreendê-las como um dos elementos essenciais de pressão da sociedade civil que fez com que mobilidade urbana fosse elencada como uma das pautas centrais da gestão Haddad nos três anos e meio que o prefeito ainda teria como chefe do Executivo paulistano.

As Jornadas de Junho, ao colocarem em pauta o direito a mover-se pela cidade como elemento essencial para o exercício pleno do direito à cidade, questionaram o alto custo do transporte em São Paulo em relação ao que obtinham em troca das tarifas. As longas distâncias percorridas, altíssimo tempo de viagem, uma rede de transporte que não conseguia cobrir com eficiência o território da cidade, horários e frequência de linhas insuficientes... Trânsito e transporte viraram o principal assunto da cidade. E não apenas por causa das Jornadas de Junho e das batalhas campais que aconteceram naquela época na cidade: em 2012 São Paulo atingiu seu recorde de congestionamentos, demonstrando que o modelo adotado definitivamente não havia funcionado. Interessante notar que foi também com as Jornadas de Junho, através da multiplicidade de pautas que se desdobraram a partir da discussão em torno da tarifa de ônibus e a restrição de circulação e acesso à cidade, que ganha força o debate

sobre o assédio na rua e no transporte público, colocado em pauta pelo movimento feminista⁵⁷.

Além das Jornadas de Junho, 2013 também seria marcado pelo início do processo de revisão do Plano Diretor Estratégico, ao qual se seguiu a revisão da Lei Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo e Plano de Mobilidade Urbana— tornando o contexto propício às discussões sobre temas relacionados ao território, sua gestão, seu uso e modelos de ocupação. Os cicloativistas participaram das etapas de discussão e de participação pública, propondo ideias para todos eles, se articulando para inserir emendas que incidissem direta ou indiretamente sobre incentivos ao uso da bicicleta na cidade, desde o desenho de uma Rede Cicloviária Estrutural com prazos para sua implementação (PMSP, 2015a) até a destinação de, pelo menos, 30% do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) à implantação dos sistemas de transporte coletivo, cicloviário e circulação de pedestres (PMSP, 2015b)⁵⁸⁵⁹.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) se deu após o processo de revisão do Plano Diretor Estratégico e, por isso, já tinha alguns princípios pelos quais se orientar. Tendo 2030 como horizonte e seguindo as orientações da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob contou com o engajamento de cicloativistas através da participação online e em oficina que foi realizada pelo Executivo municipal e, segundo a Ciclocidade, as proposições apresentadas pela CET foram bastante convergentes com as ideias que a organização havia elaborado a partir das suas discussões com ciclistas (CICLOCIDADE, 2015). Assim, o resultado do processo de

⁵⁷ Os vários escritos sobre as Jornadas de Junho identificam 2013 como um ponto importantíssimo para os movimentos sociais e as manifestações que eclodem nos anos seguintes pelo país. A questão do assédio de rua ter sido trazida à tona em 2013 possivelmente foi um dos estopins para o movimento que viria a ser chamado de Primavera Feminista, em 2015, responsável por cravar o debate sobre assédio sexual (também) no transporte na agenda pública do país.

⁵⁸ O resumo de todas as disposições sobre mobilidade por bicicletas que estão no Plano Diretor Estratégico de São Paulo, sancionado em 31 jul. 2014 pelo prefeito, pode ser encontrado em: CICLOCIDADE, A bicicleta no novo Plano Diretor Estratégico. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/pesquisa-ciclocidade/file/69-a-bicicleta-no-novo-plano-diretor-estrategico>>. Acesso em: 27 fev 2018.

⁵⁹ As propostas feitas pela Ciclocidade, em conjunto com o LabCidade FAUUSP, para a Lei de Zoneamento podem ser encontradas em: CICLOCIDADE, cicloativistas e urbanistas enviam propostas para a lei do zoneamento, 2014. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/632-cicloativistas-e-urbanistas-enviam-propostas-para-a-lei-do-zoneamento>>. Acesso em: 27 fev. 2018

participação social do PlanMob foi visto com bons olhos pelo movimento social. Entretanto, o PlanMob não foi aprovado como lei – tendo sido instituído como Decreto nº 56.834 em 24 de fevereiro de 2016, o que enfraqueceu seu potencial enquanto legislação, por torná-lo mais suscetível às mudanças de orientação de gestão do Executivo.

Ao final da gestão de Fernando Haddad, em dezembro de 2016, a cidade contava com 498,3 quilômetros de vias com tratamento ciclovitário permanente, sendo 468 destas de ciclovias ou ciclofaixas e os 30,3 quilômetros restantes compostos por ciclorrotas (CET, 2018). Como em 2012, em 2016 a sociedade civil se mobilizou em torno das eleições municipais através da plataforma mobilidadeativa.org.br, acompanhando e ranqueando as candidaturas dos principais candidatos a prefeito de acordo com suas manifestações públicas em relação às pautas da mobilidade a pé e por bicicleta. Também foram realizadas reuniões de apresentação aos principais candidatos do conjunto de propostas da Agenda da Mobilidade Ativa, desenvolvida pela Ciclocidade e Cidadeapé a partir de questionário online com mais de 700 respostas e discussões internas do grupo de trabalho responsável. Ao final do processo eleitoral, o prefeito eleito em primeiro turno, João Doria Jr. do PSDB, estava empatado com Celso Russomano (PRB) em último lugar no ranking em relação às suas propostas para o eixo temático de mobilidade ativa, acendendo uma luz amarela para aqueles engajados na construção de uma cidade com mudança no rumo das políticas de mobilidade urbana.

Apesar da nomeação de Sérgio Avelleda – conhecido por se apresentar como sendo um ciclista e usar a bicicleta como modo de transporte cotidiano, com quem os cicloativistas já tinham contato por conta de seu período na presidência do Metrô de São Paulo – para a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes⁶⁰, a gestão Doria foi esperada com certo receio pelos cicloativistas. Em carta aberta publicada no dia 24 de novembro de 2016, ainda durante o período de transição, a Ciclocidade indica a aprovação do nome do futuro secretário por simbolizar uma abertura para o diálogo – entretanto, demonstra preocupação com a macrovisão do prefeito eleito para mobilidade urbana (CICLOCIDADE, 2016), além de ressaltar a necessidade de

⁶⁰ A mudança do nome da pasta responsável pela gestão da mobilidade urbana em São Paulo de Secretaria Municipal de Transportes para Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes se deu na gestão João Doria.

alinhamento das diretrizes de mobilidade urbana da gestão com as políticas de desenvolvimento urbano, tais como as contidas no PDE.

Logo no início da gestão, decisões políticas como o aumento do limite de velocidade das Marginais Pinheiros e Tietê⁶¹ sinalizaram um caminho contrário ao que vinha sendo tomado ao longo dos anos anteriores, levando inclusive à judicialização da questão por parte da Ciclocidade, que protocolou uma Ação Civil Pública pela volta dos limites de velocidade anteriormente praticados (CICLOCIDADE, 2017). Especificamente em relação às políticas de mobilidade por bicicleta *stricto sensu*, o ano de 2017 teve poucos avanços. O Plano de Metas 2017-2020 contou com proposições da sociedade civil para as metas de mobilidade urbana, que considerou a versão final do documento “vagas, pouco ou nada mensuráveis (...) avanços tímidos e pouco significativos para a cidade nos temas analisados” (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2017).

O primeiro ano da gestão João Doria teve como um de seus aspectos negativos mais marcantes a sanção, pelo prefeito, da Lei Municipal nº 16.738/2017, de autoria do vereador da base João Jorge (PSDB). A lei, que ficou conhecida entre os ciclistas como “Lei Anticiclovia”, alterou alguns artigos e parágrafos da Lei Municipal nº 14.266/2007, responsável pela criação do Sistema Ciclovitário no município de São Paulo (SÃO PAULO, 2007), de autoria do vereador Chico Macena (PT) e aprovada na gestão Kassab (DEM). Certamente essa foi a maior surpresa (negativa) para os ciclistas da cidade no primeiro ano de gestão, apesar dos diversos sustos ocorridos ao longo de 2017 e que já os haviam deixado em estado de alerta – tais como o recape de uma via no bairro do Morumbi, cobrindo a sinalização da ciclofaixa que ali existia (G1 SÃO PAULO, 2017) e um “projeto de revitalização e revisão das ciclovias com o objetivo de garantir a convivência, com segurança, entre bicicletas e os demais veículos em São Paulo” (CET, 2017).

Especialmente preocupante foi considerada a nova redação do Art. 4º, daquela lei que instituiu o sistema ciclovitário na cidade e que, desde 2007, vinha guiando não

⁶¹ A redução das velocidades das Marginais Pinheiros e Tietê foi parte de uma política de redução de velocidade implementada na gestão de Fernando Haddad. Especificamente nas Marginais, a política foi questionada judicialmente pela OAB-SP, sem sucesso, por se tratar de uma ligação entre rodovias. Em um ano de vigência das velocidades mais baixas nas Marginais, entre 2015 e 2016, os acidentes fatais caíram 52% (FOLHA DE SP, 2016).

apenas o discurso dos ativistas em torno da pressão por políticas cicloviárias, mas também o Executivo municipal em suas políticas de promoção do uso da bicicleta:

“Art. 4º Caberá à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo e delegar a execução das obras pertinentes.

Parágrafo único. A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida pela realização de audiências públicas e pela apresentação de estudos de demanda, de viabilidade e de impacto viário, os quais deverão ser integralmente divulgados em sítio eletrônico próprio.” (DIÁRIO OFICIAL CIDADE DE SÃO PAULO, 2017, p. 1).

Segundo artigo publicado no *blog* especializado na promoção do uso urbano da bicicleta, o Vá de Bike, a sanção da lei poderia inviabilizar a implantação de novas estruturas na cidade. Como consta do Art. 4º, a realização de audiências públicas e realização de estudos de demanda, viabilidade e impacto viário iriam na contramão de paradigmas superados entre aqueles que defendem a bicicleta como meio de transporte, como, por exemplo, ao atrelar novas infraestruturas à existência anterior de ciclistas circulando na via⁶² (CRUZ, 2017). A necessidade de realizar audiências públicas antes da implantação de novos trechos contida na nova redação da lei também deixou os ciclistas preocupados – afinal, ainda é recente (e presente) a memória das polêmicas por parte de moradores e comerciantes dos bairros onde foram pintadas a ciclofaixas, desde o início da implementação da política⁶³. Ao se refletir acerca da matéria do Vá de Bike, do histórico de mobilizações contra a política cicloviária em São Paulo e do contexto político da cidade – tanto no Executivo quanto no Legislativo – as novas diretrizes trazidas com as alterações da lei complicariam a implantação de novas faixas cicláveis, já que as audiências públicas colocariam os

⁶² O próprio artigo do Vá de Bike utiliza como referência o crescimento na quantidade de ciclistas registradas pela Ciclocidade nas contagens realizadas antes e depois da implantação de infraestrutura para apontar que as ciclovias têm efeito indutor de demanda (2017).

⁶³ Exemplo disso pode ser encontrado em reportagens do Estado de São Paulo (2014), Bom Dia Brasil (2014) e Folha de São Paulo (2014), todas publicadas no início da implementação da política cicloviária em São Paulo. O discurso, ao longo de toda a implantação das ciclovias e ciclofaixas durante a gestão Haddad, girou em torno de argumentos como os presentes nas reportagens: “falta de aviso prévio aos moradores”, “falta de debate”, “impacto negativo e alteração do trânsito local”, “ausência de ciclistas no local”, entre outros.

aspectos subjetivos e do senso-comum da população à frente da construção de políticas públicas de horizonte mais amplo.⁶⁴

Assim, São Paulo terminou 2017 com poucos avanços em relação à política ciclovária frente ao que se viu no período 2013-2016. Segundo o mapa oficial da CET (CET, 2018), ao final de 2017 a cidade contava com os mesmos 468 km de ciclofaixas e ciclovias e 30,3 km de ciclorrotas com os quais São Paulo fechou o ano de 2016.

⁶⁴ Afinal, São Paulo não é a única cidade onde a política ciclovária enfrentou resistência da população. O “roteiro” da resistência de parte da população à promoção do uso da bicicleta através da implantação de infraestrutura dedicada foi similar em outros lugares do mundo, tal qual Nova Iorque (NEW YORK MAGAZINE, 2011; BICYCLING, 2016),

CAPÍTULO 3 | Quem são e como pedalam as mulheres em São Paulo

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

São Paulo, a maior cidade do país e centro da Região Metropolitana de mesmo nome é reconhecida, no campo da mobilidade urbana, pela qualidade de seus estudos, pesquisas e levantamentos de dados sobre sistemas de transporte e de mobilidade. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é o local onde foi realizada a primeira Pesquisa Origem e Destino (também conhecida como Pesquisa OD) do país, em 1967 – um estudo que inicialmente visava a obtenção de dados para projeto da rede básica do Metrô, mas que se tornou um instrumento essencial para o planejamento do sistema de mobilidade urbana do município. Porém, apesar de seu rigor metodológico, tamanho da amostra, abrangência no território e série histórica dos dados, a Pesquisa OD não é suficiente para aprofundar o conhecimento a respeito do uso da bicicleta em São Paulo e auxiliar no desenho e implementação de políticas de incentivo. Isso pode ser explicado por conta de seu foco principal ser o planejamento da rede de transporte de massa da metrópole, o que não permite ter um olhar detalhado voltado para os trajetos feitos em bicicleta.

Por conta disso, a sociedade civil organizada que advoga pelo uso da bicicleta na cidade passou a trabalhar no desenvolvimento de metodologias de coleta de dados específicos sobre a mobilidade por bicicleta. Para tal, recorreu a técnicas como contagem do fluxo de bicicletas e até a aplicação de questionários para melhor

compreender o perfil das pessoas que se deslocam em bicicleta e a percepção destas acerca seu uso como transporte, segurança dos caminhos e motivações pela escolha. Dessa forma, as organizações de *advocacy* têm conseguido, não apenas legitimar a escolha de vias para implementação de infraestrutura cicloviária, justificar a necessidade da expansão da malha, a instalação de bicicletários e até mesmo políticas de redução de velocidade viária, mas também vem conseguindo construir uma narrativa através da mídia. Assim, as informações coletadas são capazes de mostrar – mesmo que de uma maneira um tanto positivista – que não só existem pessoas que andam de bicicleta em São Paulo, como ela é um meio de transporte viável para a metrópole paulistana.

Apesar da qualidade dos dados disponibilizados pelo poder público e das metodologias específicas aplicadas à pesquisa sobre uso da bicicleta desenvolvidos pela sociedade civil, essas informações ainda partem de uma perspectiva que tem dificuldades em mapear e descrever as viagens que fogem dos padrões normalmente adotado pelo planejamento de transportes na cidade contemporânea capitalista. Tais viagens fora do padrão são aquelas que não têm como função principal deslocar a força de trabalho de um ponto da cidade a outro, fazendo o trabalhador ir de sua casa até o local de trabalho no início da jornada e realizar o caminho inverso ao final do dia. Já se discorreu anteriormente aqui sobre as diferenças existentes entre os padrões de mobilidade femininos e sobre como o planejamento de transportes tradicional não leva em consideração as especificidades do trabalho reprodutivo no desenho de políticas públicas de mobilidade urbana. Logo, a maior parte dos poucos dados existentes que mapeiam o uso da bicicleta como transporte segue a mesma tendência metodológica do que tradicionalmente vem sendo realizado pela engenharia de transportes – repetindo erros e viciando as análises de gênero que podem ser feitas a partir deles.

Apesar disso, serão apresentados e analisados neste trabalho todos os dados existentes e disponíveis que trazem informações a respeito do uso da bicicleta por mulheres em São Paulo, buscando aprofundar os questionamentos acerca da expressão das desigualdades de gênero no território a partir do uso da bicicleta como modo de transporte.

3.1. Dados do poder público

3.1.1. Pesquisa Origem e Destino

3.1.1.1. Metodologia e limitações

A Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD) é a principal fonte de dados sobre os padrões de mobilidade da população da RMSP e vem sendo realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo desde 1967, com atualizações a cada dez anos – 1977, 1987, 1997 e 2007. A próxima edição da pesquisa teve o campo realizado ao longo de 2017 e, deve ter seus resultados publicados em 2018. A Pesquisa OD teve seu caráter e aplicação mudados ao longo de seu tempo de existência: ela foi inicialmente concebida para coletar informações que subsidiassem o planejamento e os projetos da rede básica do Metrô. Porém, após sua primeira edição, ela mostrou seu potencial em ser uma poderosa fonte de informações sobre as viagens da população da metrópole. Assim, a Pesquisa OD tornou-se uma ferramenta essencial para os planejadores urbanos da metrópole e passou a subsidiar o desenvolvimento e a atualização das redes de transporte público sobre pneus locais, além de ajudar na compreensão das dinâmicas de deslocamento metropolitanas e na elaboração dos planos metropolitanos de transporte para a região.

Entretanto, as mudanças rápidas nas dinâmicas populacionais e territoriais da metrópole, inerentes a uma aglomeração urbana do tamanho da RMSP, fizeram o Metrô repensar a sua metodologia por considerar o intervalo de dez anos muito longo. Por conta disso, foi criada a Pesquisa de Mobilidade Urbana – uma pesquisa de aferição que é realizada no intervalo entre duas edições da Pesquisa OD, 5 anos após a última edição da Pesquisa Origem e Destino. Até agora a Pesquisa de Mobilidade Urbana foi realizada duas vezes – nos anos de 2002 e 2012 – e contou com uma amostra significativamente menor do que a Pesquisa OD. Resultado imediato disso foi a definição de zonas de amostragem maiores e com os dados mais agregados.

A base de dados da Pesquisa OD é a maior base sobre mobilidade urbana em abrangência territorial e temporal existente sobre a RMSP. Sua importância também está na maneira como ela é estruturada, que visa a coleta não apenas das informações sobre as viagens realizadas pelos entrevistados como também de suas informações socioeconômicas. Entretanto, a Pesquisa OD apresenta uma série de aspectos na construção da sua metodologia que acarretam em limitações, em especial para a

realização de análises envolvendo o uso da bicicleta como modo de transporte na RMSP. Como dito anteriormente, a metodologia da Pesquisa foi desenvolvida inicialmente para planejar e projetar a rede básica do Metrô⁶⁵. Por conta disso, Lemos et al. (2017), conseguem elencar duas principais limitações da metodologia adotada na pesquisa e que influenciam significativamente os resultados.

Em primeiro lugar, a metodologia da pesquisa define que a coleta de dados em campo se limita a um único dia útil, restringindo e comprometendo a medição de outras e diferentes possíveis viagens realizadas em outros dias da semana, que não aquela da coleta. Para o modo bicicleta, essa opção é ainda mais grave, já que possivelmente ocorre o subdimensionamento dessas viagens, que têm pouca ocorrência em comparação com as viagens feitas em transporte público, por exemplo. A situação fica ainda mais grave em relação à análise das viagens em bicicleta feitas por mulheres, que correm o risco de ficarem ainda mais subdimensionadas, por serem elas responsáveis apenas por uma pequena parcela do total desse tipo de viagens.

Outra limitação se deve à maneira como as zonas amostrais da pesquisa são delimitadas e distribuídas pela cidade: as Zonas OD são definidas de acordo com a oferta de transporte no território. Tal escolha dialoga com o fato de ser uma pesquisa utilizada para planejar redes de transporte de massa; porém, ao se optar por essa metodologia, perde-se o detalhamento e distribuição da população no território, indo na direção contrária do que fazem pesquisas como, por exemplo, o censo populacional. Por conta disso, os dados coletados por amostragem dependem da aplicação do que o Metrô chama de “fatores de expansão” – métodos estatísticos que servem para que a amostra de cada uma das Zonas OD seja equalizável e comparável à população daquela zona, mesmo que a amostra não tenha sido definida com base nesses fatores. Essa opção metodológica é especialmente danosa aos dados coletados sobre as viagens feitas em bicicleta que, novamente, por apresentarem baixa ocorrência em comparação aos outros modos, acaba por limitar ainda mais o acesso potencial aos usuários em algumas zonas, possivelmente subdimensionando a quantidade total de viagens mensurada.

⁶⁵ É possivelmente por conta do objetivo inicial e principal da Pesquisa OD (planejamento da rede de transportes sobre trilhos) que, na edição de 1967, a bicicleta sequer constava como uma resposta própria na pesquisa – era encaixada na categoria “outros”. A bicicleta foi incluída na metodologia apenas a partir da edição seguinte, em 1977.

Como resultado de tais limitações, Lemos et al. (2017) apontam que se obtêm inconsistências na análise da série histórica dos dados geograficamente desagregados: as viagens em bicicleta feitas por mulheres deixam de estar presentes em diversas zonas entre uma edição e outra da pesquisa. Resultado disso é que não se observa a repetição da ocorrência de viagens em bicicleta feitas por mulheres em determinadas zonas e tampouco o crescimento constante das viagens nas edições posteriores, o que sugeriria que tais zonas deixam de ter viagens de bicicleta feitas por mulheres. Entretanto, tal fenômeno é melhor explicado pela limitação amostral previamente descrita.

Além disso, observa-se um subdimensionamento das viagens registradas – ou até mesmo o não registro de algumas viagens – em Zonas OD onde, sabidamente, há um alto índice de uso da bicicleta. Esse é o caso de Mauá: o município possui o maior bicicletário da América Latina (Ascobike, 2015) e alto nível de integração dos ciclistas com o sistema de trilhos, porém a OD de 2007 não identificou nenhuma viagem de bicicleta que faça integração com o sistema ferroviário. Situação análoga aplica-se às viagens em bicicleta realizadas pelas mulheres da região: não há, em toda a série histórica da pesquisa, nenhuma viagem de intermodalidade entre trem e bicicleta realizada por mulheres embora saiba-se que há um uso intenso do bicicletário por mulheres ciclistas (Planeta Sustentável, 2015).

Svab (2016) teceu longas considerações sobre as ressalvas metodológicas da Pesquisa Origem e Destino, direcionadas especialmente à análise desses dados a partir de uma perspectiva de gênero e das limitações que carregam⁶⁶. Dentre elas, destaca-se a que também foi ressaltada por Lemos et al. (2017) em relação à maneira como é registrado o gênero dos respondentes da pesquisa e, portanto, como é construída a base de dados nesse sentido. A Pesquisa utiliza a variável “sexo” ao invés da variável “gênero”, o que, apesar de possivelmente significar o reconhecimento da identidade de gênero por parte dos entrevistados e não do sexo biológico, acaba limitando a resposta ao sistema binário masculino-feminino⁶⁷.

⁶⁶ Svab, 2016, p.63.

⁶⁷ Svab, *op. cit.*; Lemos et al., *op. cit.*

Como as viagens de bicicleta são pouco representativas na Pesquisa Origem e Destino – a edição com maior ocorrência em toda a série histórica, a Pesquisa de Mobilidade de 2012, registrou apenas 1,1% de viagens com o modo – optou-se por realizar a análise dos dados para a Região Metropolitana de São Paulo, e não apenas para o município. Além disso, a análise por gênero sairia prejudicada no caso de optar pelo trabalho apenas com os dados do município de São Paulo, já que as viagens em bicicleta feitas por mulheres, correspondem a, em média, 10% do total de viagens em bicicleta, tornando a amostra ainda mais diminuta.

3.1.1.1.1. Análise Geral da Pesquisa Origem e Destino

Por conta da metodologia e da série histórica que possui, a Pesquisa Origem e Destino traz preciosas informações sobre o desenvolvimento urbano em São Paulo e a evolução da mobilidade da população da RMSP. A metrópole mudou muito ao longo dos anos da Pesquisa Origem e Destino e da Pesquisa de Mobilidade analisados: a população a RMSP praticamente dobrou entre 1977 e 2012. A proporção de população feminina aparenta sempre ter sido ligeiramente superior à masculina, variando entre 51 e 53% do total de habitantes.

QUADRO 3-1 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO SEGUNDO AS PESQUISAS OD

Ano	Feminino		Masculino		Total	Crescimento populacional*	Crescimento acumulado**
1977	5.266.963	51%	5.006.652	49%	10.273.615	-	-
1987	7.404.826	52%	6.843.008	48%	14.247.834	+ 38,7%	+ 38,7%
1997	8.709.648	52%	8.082.773	48%	16.792.421	+ 17,9%	+ 63,5%
2007	10.286.385	53%	9.248.235	47%	19.534.620	+ 16,3%	+ 90,1%
2012	10.443.713	52%	9.567.990	48%	20.011.703	+ 2,4%	+ 94,8%

* Em relação à edição anterior da pesquisa

** Em relação a 1977

Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

Em relação às viagens, nota-se que seu crescimento acumulado total foi similar ao crescimento populacional – 93,9% contra 94,8% do crescimento da população. Porém, ao analisar a evolução das viagens a cada edição da pesquisa, nota-se que as viagens não acompanharam de forma linear o crescimento populacional, sendo possível identificar um grande salto no crescimento das viagens na década de 2000 e no início da década de 2010. Esse crescimento concentrado após a edição da pesquisa

realizada em 1997 pode ter sido influenciado por fatores econômicos, culturais ou sociais – motivos os quais não serão investigados nesse trabalho, uma vez que a evolução das viagens no contexto da metrópole não é o objeto da pesquisa.

QUADRO 3-2 -EVOLUÇÃO DAS VIAGENS NA RMSP

Ano	Absoluto	Crescimento em relação à edição anterior*	Crescimento acumulado**
1977	21.304.180	-	-
1987	29.399.601	+ 38,0%	+ 38,0%
1997	31.432.205	+ 6,9%	+ 47,5%
2007	38.094.385	+21,2%	+ 78,8%
2012	41.314.907	+ 8,5%	+ 93,9%

* Em relação à edição anterior da pesquisa

** Em relação a 1977

Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

Entre 1977 e 2012 o caráter das viagens mudou muito. Se em 1977 as viagens mais numerosas eram aquelas feitas em ônibus, esse padrão inverte-se a partir de 1987, quando as viagens a pé passam a ser o modo mais comum entre a população da RMSP – uma tendência que parece se manter até hoje. As viagens de ônibus registram uma forte queda entre 2007 e 2012, ao passo que crescem as viagens de automóvel, motocicletas e trilhos.

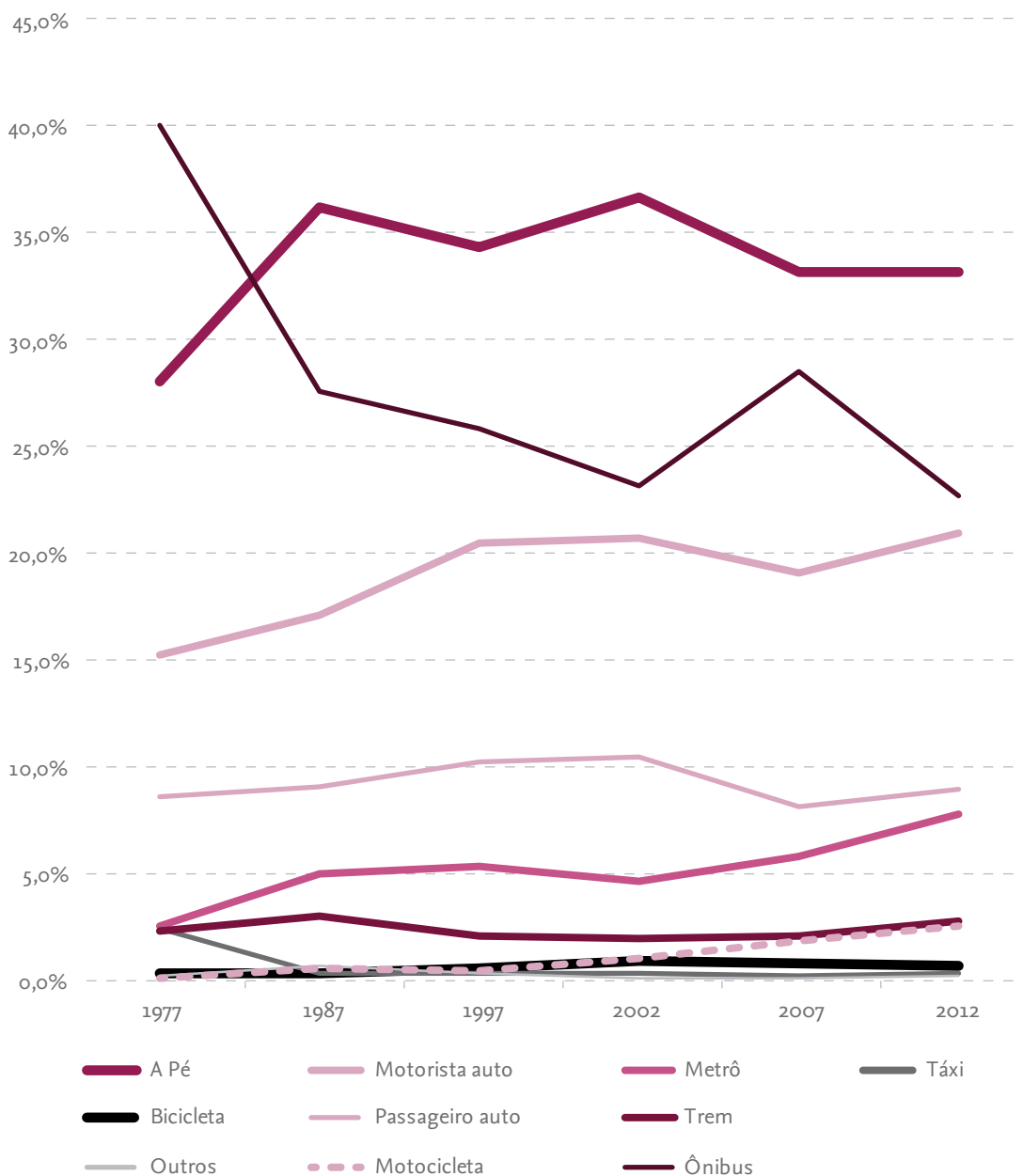
É possível constatar, na evolução do total de viagens de automóvel (motoristas e passageiros), que as viagens de motoristas e de passageiros ultrapassam as viagens do transporte coletivo sobre pneus entre 1987 e 1997. Já as viagens de bicicleta registram um crescimento pequeno, porém constante, entre 1977 e 1997, quando passam de 0,3% para 0,5% do total. O salto que a bicicleta registra em 2002 para 0,9% das viagens logo cai para 0,8% em 2007 e 0,6% em 2012, reforçando o argumento anteriormente apresentado sobre a baixa representatividade do modo na pesquisa e a dificuldade em analisá-lo exclusivamente através desses dados.

QUADRO 3-3 - EVOLUÇÃO DAS VIAGENS NA RMSP SEGUNDO A PESQUISA OD, POR MODO PRINCIPAL DA VIAGEM

Modo/Ano	1977	1987	1997	2002	2007	2012
A Pé	28,0%	36,2%	34,4%	36,7%	33,1%	33,2%
Bicicleta	0,3%	0,4%	0,5%	0,9%	0,8%	0,6%
Metrô	2,5%	5,0%	5,4%	4,7%	5,8%	7,8%
Motocicleta	0,2%	0,6%	0,5%	1,1%	1,9%	2,5%
Motorista auto	15,3%	17,1%	20,5%	20,7%	19,1%	20,9%
Ônibus	40,1%	27,6%	25,9%	23,1%	28,5%	22,7%
Passageiro auto	8,6%	9,1%	10,2%	10,5%	8,2%	9,0%
Táxi	2,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%
Trem	2,3%	3,0%	2,1%	2,0%	2,1%	2,8%
Outros	0,2%	0,6%	0,3%	0,1%	0,2%	0,2%
Total	21.304.180	29.399.601	31.432.205	38.659.418	38.094.385	41.314.907

Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

GRÁFICO 3-1 - EVOLUÇÃO DAS VIAGENS NA RMSP SEGUNDO A PESQUISA OD, POR MODO PRINCIPAL DA VIAGEM



Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

A Pesquisa Origem e Destino aponta diferenças entre as maneiras como os gêneros masculino e feminino se deslocam na cidade, já em uma análise inicial geral sobre a proporção de viagens realizadas por cada gênero sobre o total de viagens. A Tabela 4 apresenta tais números de forma clara, valendo destacar a proporção das

viagens em bicicleta tanto (i) em relação ao total de viagens; quanto (ii) na diferença na participação de homens e mulheres ciclistas sobre o total de viagens. Assim, constata-se que 2012 foi o ano no qual se registrou a maior proporção de viagens em bicicleta femininas sobre o total de viagens, quando as ciclistas realizaram 0,08% das viagens totais daquele ano. Em contrapartida, ciclistas homens chegaram a alcançar 0,83% em relação ao total de viagens realizadas em 2002 – entretanto, a partir desse ano, o grupo vem registrando sucessivas quedas em sua participação. Além disso, também vale notar a evolução histórica das viagens a pé e de ônibus, modos que têm a participação feminina ultrapassando a proporção de viagens masculinas que foram registradas nos anos iniciais da coleta desses dados.

QUADRO 3-4 - EVOLUÇÃO DAS VIAGENS NA RMSP SEGUNDO A PESQUISA OD, POR MODO PRINCIPAL DA VIAGEM E PROPORCIONALMENTE AO TOTAL DE VIAGENS DIÁRIAS, POR EDIÇÃO DA PESQUISA

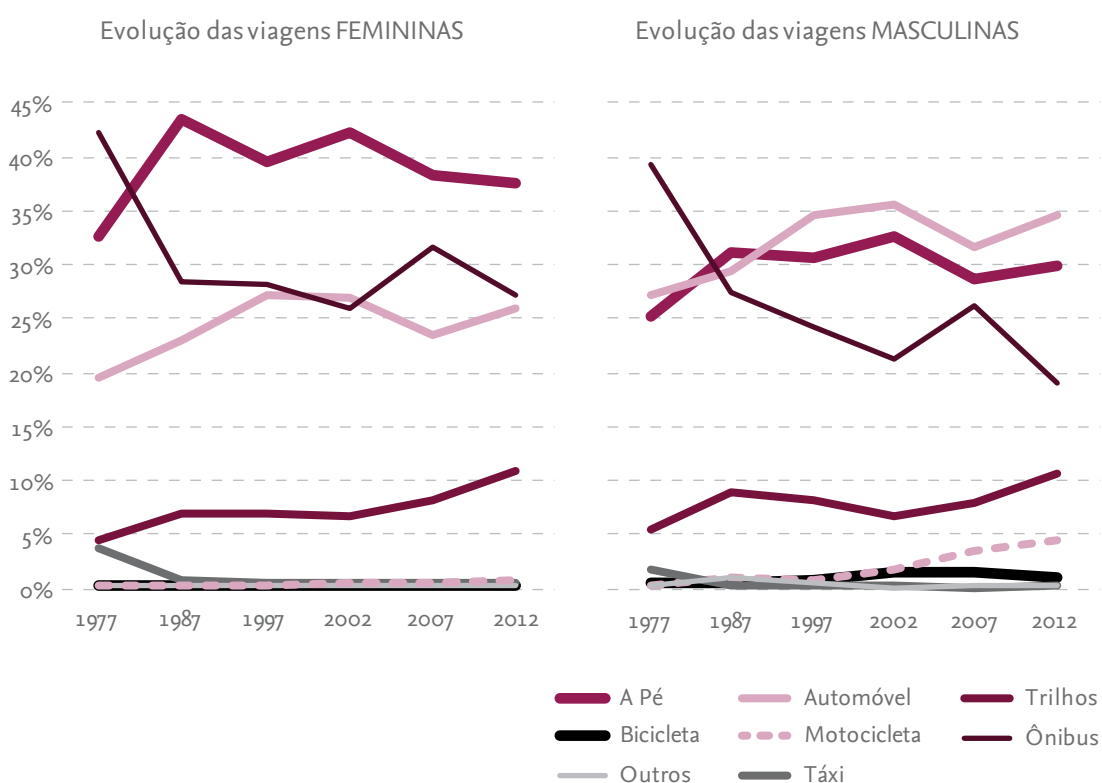
Ano	Sexo	A pé	Bicicleta	Metrô	Moto-cicleta	Motorista auto	Ônibus	Pass. auto	Táxi	Trem	Outros	Total
1977	Fem.	13,18%	0,03%	1,01%	0,01%	2,87%	17,01%	5,00%	1,41%	0,71%	0,02%	21.304.180
	Masc.	14,85%	0,30%	1,53%	0,15%	12,43%	23,08%	3,57%	0,99%	1,63%	0,22%	
1987	Fem.	19,10%	0,03%	2,05%	0,06%	4,68%	12,46%	5,36%	0,22%	0,97%	0,09%	29.399.601
	Masc.	17,12%	0,34%	2,92%	0,56%	12,46%	15,10%	3,71%	0,17%	2,06%	0,54%	
1997	Fem.	18,46%	0,04%	2,57%	0,04%	6,28%	13,20%	6,40%	0,20%	0,67%	0,04%	31.432.205
	Masc.	15,94%	0,48%	2,83%	0,43%	14,17%	12,66%	3,80%	0,13%	1,39%	0,27%	
2002	Fem.	19,34%	0,04%	2,25%	0,13%	6,22%	11,80%	6,06%	0,19%	0,76%	0,01%	38.659.418
	Masc.	17,38%	0,83%	2,41%	0,94%	14,48%	11,33%	4,40%	0,11%	1,22%	0,10%	
2007	Fem.	18,70%	0,07%	2,99%	0,15%	6,27%	15,35%	5,16%	0,15%	0,94%	0,03%	38.094.385
	Masc.	14,43%	0,72%	2,84%	1,74%	12,83%	13,20%	2,99%	0,09%	1,20%	0,13%	
2012	Fem.	18,17%	0,08%	3,98%	0,30%	6,71%	13,13%	5,80%	0,21%	1,19%	0,03%	41.314.907
	Masc.	15,01%	0,57%	3,81%	2,22%	14,21%	9,58%	3,17%	0,12%	1,57%	0,14%	

Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

Os gráficos 2 e 3 apresentam os dados de viagens por sexo, a fim de comparar como está distribuída a escolha modal de acordo com o sexo. Assim, pode-se notar, por exemplo, que as mulheres parecem ter suas viagens mais concentradas nos modos a pé e ônibus. Entre os homens, o automóvel torna-se o modo mais utilizado entre 1987 e 1997, seguido pelo modo a pé e, finalmente, pelo ônibus – que ocupa o terceiro lugar entre as escolhas modais. O transporte sobre trilhos (metrô e trem) tem maior participação masculina em toda série histórica, embora a tendência aponte para proporções femininas similares de uso desse modo.

A motocicleta e a bicicleta, dois modos “similares” em seu formato e no que o senso comum concebe como arriscado, apresentam uma característica similar: possuem quantidade de viagens minimamente significativa apenas entre os homens. Uma possível razão para tal fenômeno pode ser encontrada na tendência histórica de maioria masculina no uso da bicicleta, cujo uso poderia estar sendo substituído pelas motocicletas graças aos fatores apontados por Guth (2016, In: Andrade et al., 2016). Dessa maneira, o padrão de uso majoritariamente masculino das bicicletas estaria sendo reproduzido no processo de migração modal e crescimento das viagens em motocicletas, constatados em pesquisas recentes e nos dados das últimas Pesquisas OD.

GRÁFICO 3-2 - EVOLUÇÃO DAS VIAGENS NA RMSP SEGUNDO A PESQUISA OD, POR MODO PRINCIPAL DA VIAGEM E POR SEXO



Fonte: Bases de dados da Pesquisa Origem e Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007, e da Pesquisa de Mobilidade de 2012 do Metrô-SP. Elaboração própria.

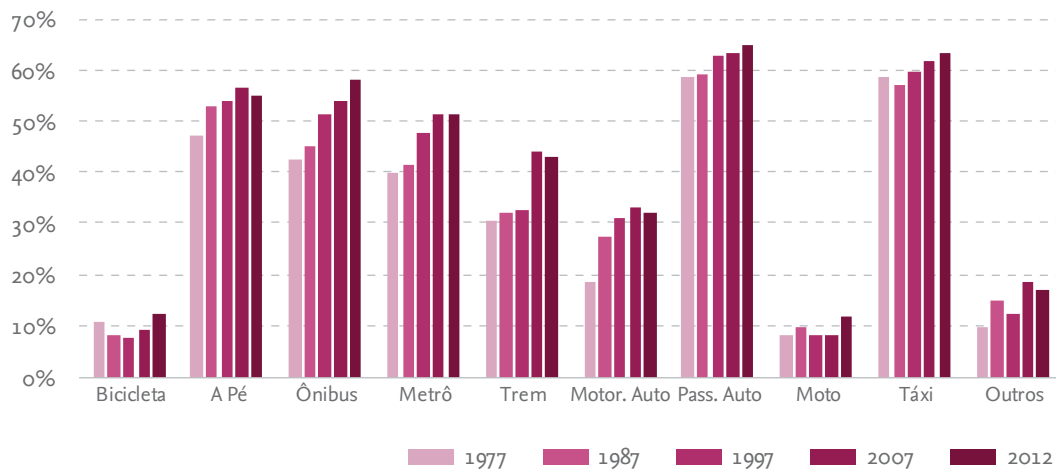
Em uma última análise possível – viagens por sexo pelo total de viagens realizadas por modo – os padrões anteriormente observados são reforçados. Nota-se, portanto, que na série histórica da Pesquisa OD e da Pesquisa de Mobilidade do Metrô, tanto a

bicicleta quanto a motocicleta são os modos que sempre tiveram baixa participação feminina, ao passo que as viagens realizadas como passageiras de automóvel e de táxi são aquelas com participação feminina muito acima da metade do total de viagens.

No sentido contrário, nota-se que na série histórica da Pesquisa OD e da Pesquisa de Mobilidade, as mulheres também realizam uma menor proporção das viagens em trem ou como motoristas de carro, embora a participação feminina como motoristas ainda seja, na edição mais recente da pesquisa, quase três vezes maior do que nas viagens de bicicleta e de motocicleta.

A edição da Pesquisa de Mobilidade realizada em 2012 é a que tem maior ocorrência de viagens em bicicleta feitas por mulheres, chegando a 12% do total. Observa-se, em toda a série histórica das pesquisas analisadas, que a proporção de viagens em bicicleta realizadas por mulheres sempre esteve entre 9 e 12% do total das viagens em bicicleta realizadas, qualquer tenha sido o total de viagens em bicicleta registrado na coleta de dados.

GRÁFICO 3-3 - EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO FEMININA NAS VIAGENS, POR MODO, NA RMSP SEGUNDO A PESQUISA OD



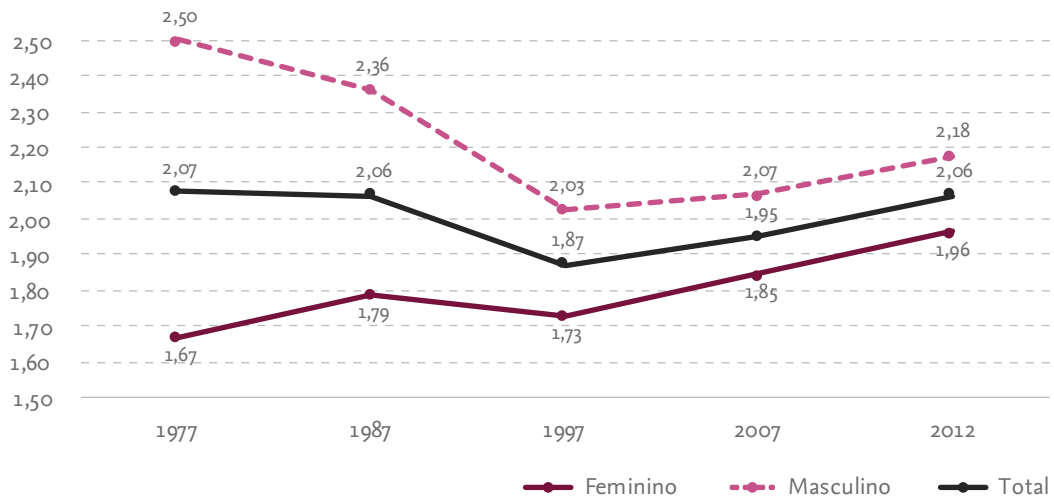
Fonte: Lemos et al. (2017). Elaboração própria.

A fim de constatar de forma ainda mais clara a desigualdade de gênero nos padrões de mobilidade, foi realizada a análise da evolução do Índice de Mobilidade (IM)⁶⁸ a partir de três recortes: o IM médio, o IM masculino e o IM feminino. Entre 1977 e 2012, em todas as edições da Pesquisa OD e da Pesquisa de Mobilidade analisadas, constatou-se que o IM feminino é inferior tanto ao IM médio da população quanto ao IM masculino. Isso significa que as mulheres fazem menos viagens do que os homens – o que, possivelmente, possui questões de gênero como raiz. Olhando a partir de uma perspectiva histórica, pode-se levantar a hipótese que a tendência de aumento do IM feminino, que é observada nas edições mais recentes da pesquisa, teria relação com a maior abertura do mercado de trabalho às mulheres (POCHMANN, 2015). Svab (2016) aponta que, apesar do número médio de viagens de mulheres ainda ser menor do que o número médio de viagens de homens, a diferença entre ambos vem caindo⁶⁹.

⁶⁸ O Índice de Mobilidade (IM) é a “relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área” (METRÔ, 2008, p.11).

⁶⁹ Entretanto, a queda do IM feminino pode estar sendo influenciada pela própria metodologia adotada pela Pesquisa Origem e Destino, que não computa os deslocamentos iguais ou inferiores a 5 quadras (aproximadamente 500 metros de distância) que não têm no motivo de origem ou destino “escola” ou “trabalho” (METRÔ, 2007, p.64). Assim, viagens consideradas tipicamente femininas, como aquelas com origem ou destino compras, família ou saúde, relacionadas com o trabalho reprodutivo, não são contabilizadas pela pesquisa e podem ter um impacto negativo na composição do IM feminino.

GRÁFICO 3-4 - EVOLUÇÃO DO ÍNDICE DE MOBILIDADE (IM) MASCULINO E FEMININO SEGUNDO A PESQUISA OD



Fonte: Lemos et al. (2017). Elaboração própria.

A menor mobilidade das mulheres também pode estar relacionada às escolhas (ou falta de escolha) modais que elas têm^{7º}, restando como alternativa o transporte a pé e o transporte coletivo, ao contrário dos homens, que têm como primeiro modo o transporte individual (SVAB, 2016, p.118).

3.1.1.2. A bicicleta na Pesquisa Origem e Destino

Como constatado anteriormente, os números relativos às viagens em bicicleta contabilizadas pela Pesquisa Origem e Destino sempre foram baixos. Desta forma, as análises apresentadas buscarão realizar aquelas leituras que são possíveis de serem feitas a partir da representatividade desse modo no maior e mais tradicional banco de dados sobre o perfil das viagens realizadas na RMSP. Em sua tese de doutorado intitulada “A bicicleta nas viagens cotidianas de São Paulo”, Malatesta (2014) aponta que as viagens em bicicleta registradas pela Pesquisa OD vêm mostrando uma evolução positiva desde 1977, resultando em um crescimento do total de viagens feitas em bicicleta na Região Metropolitana de São Paulo.

Pode-se observar que as viagens em bicicleta registradas pela pesquisa apresentam crescimento tanto absoluto quanto relativo – elas passam de 0,33% do total de via-

^{7º} Ver Gráfico 3-3.

gens registradas em 1977 para 0,8% em 2007 e sofrem uma ligeira queda em 2012, quando a passam para 0,65% do total de viagens.

QUADRO 3-5 - EVOLUÇÃO DAS VIAGENS EM BICICLETA NA RMSP

Evolução temporal das viagens		Viagens em bicicleta	Total de viagens
1967	(x 1.000)	-	7.187
	%	-	100
1977	(x 1.000)	71	21.304
	%	0,33	100
1987	(x 1.000)	108	29.400
	%	0,37	100
1997	(x 1.000)	162	31.432
	%	0,52	100
2007	(x 1.000)	304	38.094
	%	0,80	100
2012	(x 1.000)	268	41.315
	%	0,7	100

Fonte: adaptado de Malatesta (2014). Elaboração própria.

Apesar da baixa representatividade da bicicleta entre todas as viagens contabilizadas pela Pesquisa OD, é notável seu crescimento se comparadas à evolução do total de viagens realizadas pela população: entre 1977 e 2012, a RMSP registrou um aumento de 93,9% em seu total de viagens, cifra praticamente análoga ao crescimento populacional no período. Enquanto isso, as viagens em bicicleta tiveram um crescimento acumulado de 277,5% no mesmo período, alcançando 328% de aumento em seu pico, na edição de 2007 da pesquisa. Em 2012, o total de viagens em bicicleta sofreu uma pequena queda.

Ou seja: o que se observa é que, enquanto as viagens totais não chegaram nem a dobrar sua quantidade em relação ao registrado em 1977, as viagens feitas em bicicleta cresceram quase três vezes. Esse crescimento das viagens em bicicleta não acompanhou nenhuma das tendências identificadas na pesquisa – nem em relação ao crescimento populacional e tampouco no crescimento das viagens.

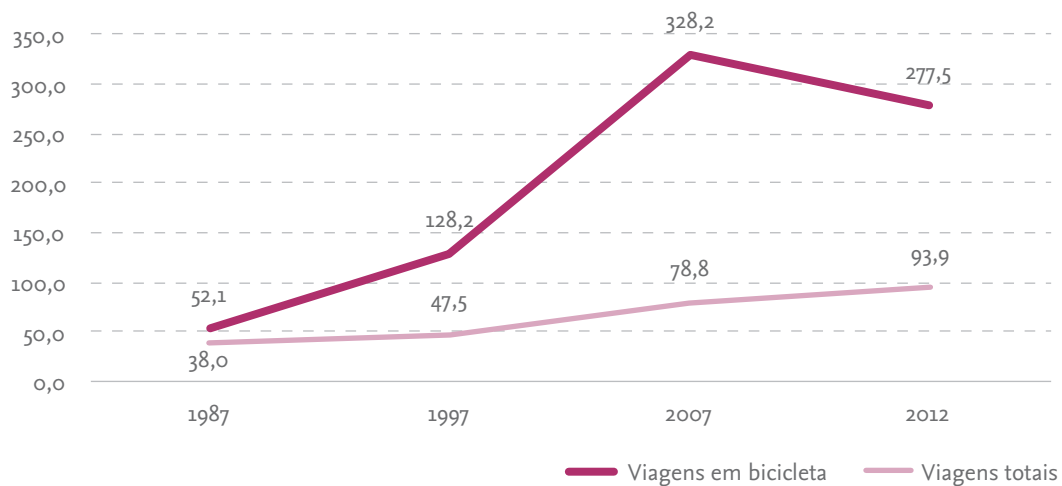
QUADRO 3-6 - EVOLUÇÃO TEMPORAL DAS VIAGENS EM BICICLETA NA RMSP, EM CRESCIMENTO ABSOLUTO E EM CRESCIMENTO EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR

Evolução temporal das viagens (bicicleta e totais)		1977	1987	1997	2007	2012
Viagens em bicicleta	Crescimento em relação ao ano anterior (%)	-	52,1	50,0	87,7	-18,5
	Crescimento total (%)	-	52,1**	128,2**	328,2**	277,5**
Todas as viagens	Crescimento em relação ao ano anterior (%)	196,4*	38,0	6,9	21,2	8,5
	Crescimento total (%)	196,4*	38,0**	47,5**	78,8**	93,9**

* em relação à 1967; ** em relação à 1977

Fonte: adaptado de Malatesta (2014). Elaboração própria.

GRÁFICO 3-5 - EVOLUÇÃO TEMPORAL DAS VIAGENS EM BICICLETA NA RMSP, CRESCIMENTO EM CRESCIMENTO EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR



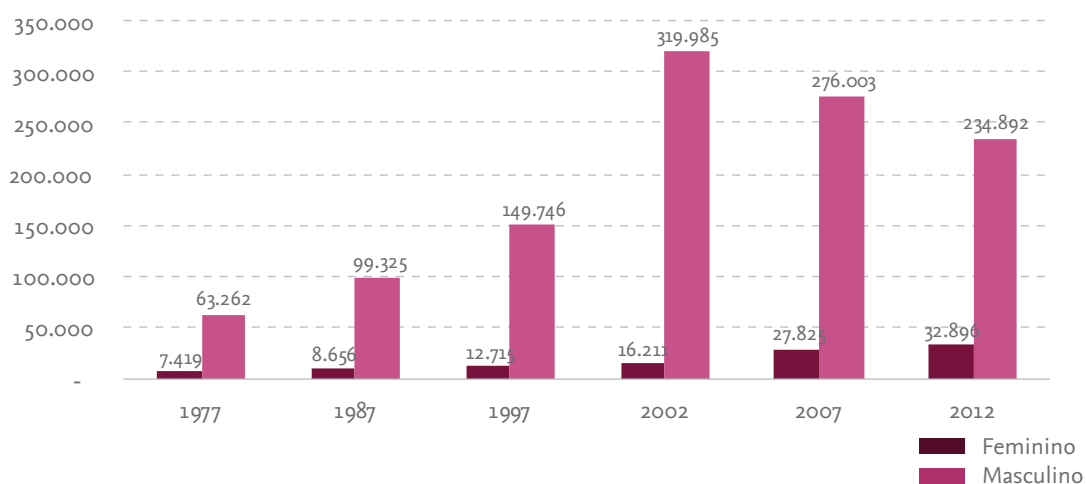
Fonte: dados adaptados de Malatesta (2014). Elaboração própria.

Aproximando-se ainda mais dos dados das viagens em bicicleta e aprofundando a análise desagregada por sexo, o desafio que o objeto de pesquisa coloca vai ficando mais claro a partir da definição de Malatesta (2014) sobre o ciclista cotidiano na cidade de São Paulo:

“Ele é jovem, do sexo masculino, faixa de renda baixa e utiliza a bicicleta para o deslocamento casa-trabalho-casa, majoritariamente como modal único e em menor número, integrado com outro modo de transporte.” (MALATESTA, 2014, p.64)

Ao confrontar graficamente a distribuição de homens e mulheres nas viagens em bicicleta, fica ainda mais claro que as mulheres são uma minoria entre aqueles que usam a bicicleta como modo de transporte na RMSP. Apesar disso, a série histórica aponta para uma tendência de crescimento nas viagens feitas por mulheres.

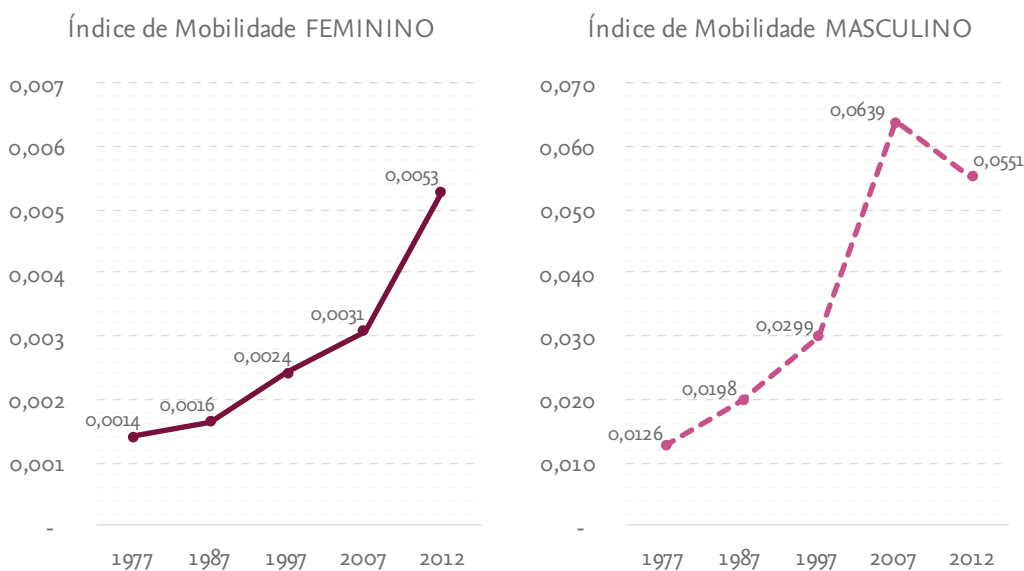
GRÁFICO 3-6 - EVOLUÇÃO TEMPORAL DAS VIAGENS EM BICICLETA NA RMSP, POR SEXO



Fonte: Lemos et al. (2017). Elaboração própria.

O IM do modo bicicleta feminino, embora corresponda a mais ou menos 10% do IM do modo bicicleta masculino, demonstra tendência de crescimento, ao contrário do IM por bicicleta masculino, que sofreu queda entre 2007 e 2012.

GRÁFICO 3-7 - EVOLUÇÃO TEMPORAL DO ÍNDICE DE MOBILIDADE DO MODO BICICLETA NA RMSP, POR SEXO



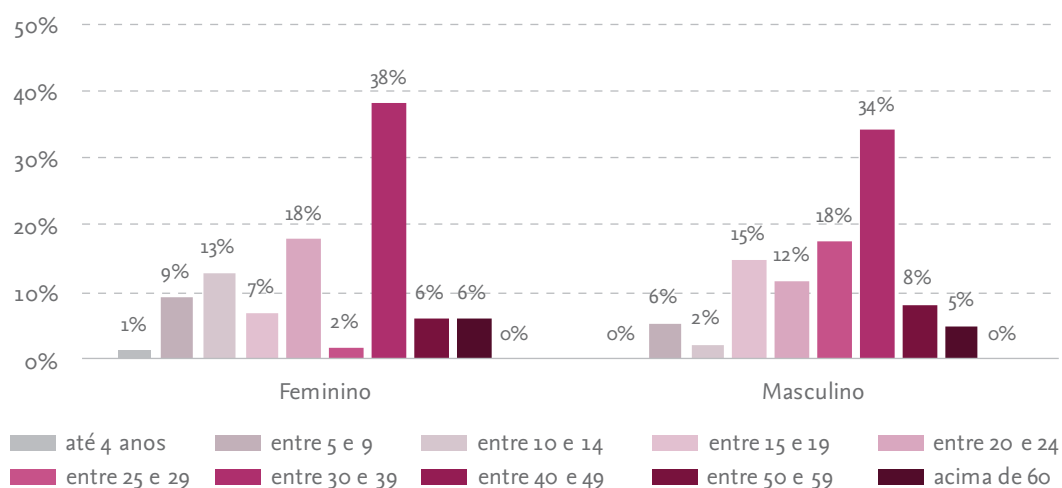
Fonte: Lemos et al. (2017). Elaboração própria.

Além de registrar a finalidade das viagens, hora e local de início e fim, modos utilizados e duração as viagens, a Pesquisa OD traz um sem-número de informações socioeconômicas sobre os indivíduos entrevistados e suas famílias, permitindo utilizar essas informações para entender melhor como e por quais pessoas o sistema de mobilidade é utilizado, identificando padrões de mobilidade análogos, de modo que formam determinados grupos, e possibilitando a compreensão mais profunda sobre a população que faz esses deslocamentos. Algumas dessas análises já foram feitas em trabalhos anteriores para todos os modos (SVAB, 2016); em alguns casos, especificamente para bicicleta (MALATESTA, 2014); e em outros estudos, com um olhar especial para gênero e bicicleta (LEMOS et al., 2017). Por conta dos trabalhos já realizados e das limitações anteriormente elencadas da Pesquisa OD para análise dos dados de (i) bicicleta e (ii) gênero, a análise socioeconômica realizada será curta e somente a partir dos dados mais recentes – da edição de 2007 da pesquisa⁷¹.

Nota-se que, entre as pessoas que fizeram viagens em bicicleta, há uma concentração de ciclistas mulheres na faixa etária entre 30 e 39 anos: 38% das mulheres que disseram ter feito viagens em bicicleta no dia anterior se encaixam nessa faixa etária. O resultado é surpreendente quando comparado com os homens que, apesar de também serem mais numerosos nessa faixa etária, parecem estar melhor distribuídos entre todas as idades.

⁷¹ Ressalta-se que a motivação deste trabalho de mestrado no uso de dados quantitativos – em especial dos dados da Pesquisa Origem e Destino – está em compreender melhor o cenário atual do uso da bicicleta, a fim de levantar hipóteses e verificar tendências que auxiliem no desenho da pesquisa qualitativa apresentada no Capítulo 4. Por isso, o cenário do “presente” é o mais importante a ser analisado – e para tal foi escolhida a Pesquisa OD 2007 e não a Pesquisa de Mobilidade de 2012, uma vez que a segunda conta com as limitações metodológicas mencionadas na p.87 deste trabalho.

GRÁFICO 3-8 - IDADE DAS PESSOAS QUE FIZERAM VIAGENS EM BICICLETA, POR FAIXA ETÁRIA E POR SEXO

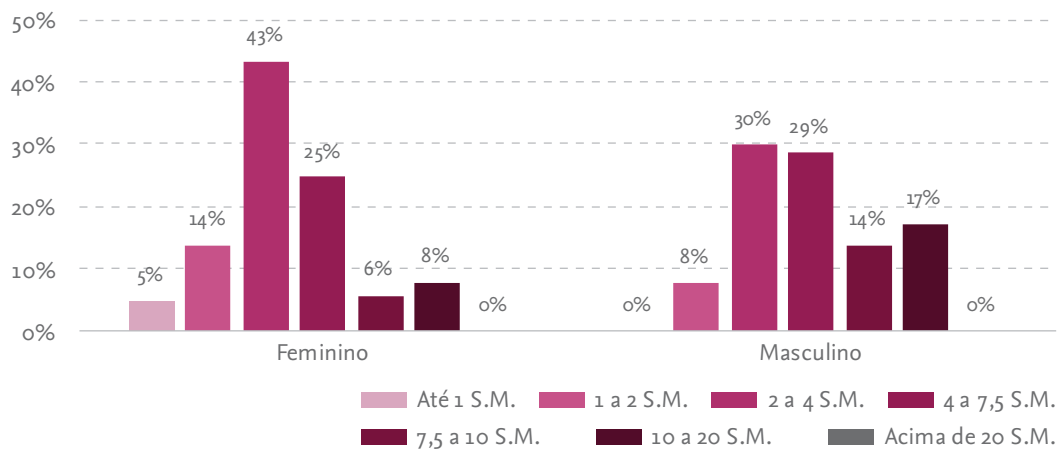


Fonte: adaptado de Lemos (informação pessoal)⁷². Pesquisa Origem e Destino (2007). Elaboração própria.

As mulheres que fizeram viagens em bicicleta, também parecerem ter renda familiar mais baixa do que os homens ciclistas – 19% delas tinham renda familiar de até 2 salários mínimos (S.M.) e 43% tinham renda familiar entre 2 e 4 S.M. Entre os homens, a renda familiar parece estar melhor distribuída e ser mais alta – apenas 8% tinham renda familiar de até 2 S.M. e a renda familiar de 31% era acima de 7 S.M. As mulheres com renda familiar na mesma categoria não ultrapassavam 14% dos ciclistas da edição de 2007 da Pesquisa OD.

⁷² Lemos, L. L. Tabelas e comparações dados OD. Mensagem recebida por marina.harkot@gmail.com em 9 jan. 2017.

GRÁFICO 3-9 - RENDA FAMILIAR DAS PESSOAS QUE FIZERAM VIAGENS EM BICICLETA, POR SEXO



O salário mínimo para São Paulo era, em 2007, equivalente a R\$415,00. (PORTAL BRASIL, 2017)
 Fonte: adaptado de Lemos (informação pessoal)⁷³. Pesquisa Origem e Destino (2007). Elaboração própria.

Nota-se que, apesar de não ser um instrumento excelente para a análise dos deslocamentos em bicicleta, em especial com o recorte de gênero, a Pesquisa Origem e Destino fornece informações sobre o baixo índice histórico de ciclistas na RMSP e, principalmente, de mulheres ciclistas. Também indica que o índice de mobilidade feminino é menor, resgatando questões que aludem às reflexões sobre o papel da mulher dentro da dinâmica familiar. Além disso, a breve análise dos dados socioeconômicos da edição de 2007 da Pesquisa OD demonstrou que parece haver uma grande concentração de mulheres na faixa entre 30 e 39 anos – em uma distribuição bastante diferente da dos homens – e que as mulheres que fizeram viagens em bicicleta tendem a ter uma renda familiar bastante menor do que os homens.

⁷³ Lemos, L. L. Tabelas e comparações dados OD. Mensagem recebida por mari-na.harkot@gmail.com em 9 jan. 2017.

3.2. Dados da sociedade civil

3.2.1. Contagens de ciclistas

3.2.1.1. Metodologia e limitações

As contagens de ciclistas vêm sendo realizadas em São Paulo desde 2010 por uma das principais associações local de ciclistas, a Ciclocidade. Essa técnica vem sendo usada desde a fundação da associação, para subsidiar argumentos pela implementação de políticas públicas específicas voltadas para o uso da bicicleta, mostrando, de forma bastante objetiva, de baixo custo, relativamente simples e de fácil replicação o volume de ciclistas que transitam em determinadas vias da cidade nos dias em que são realizadas as contagens. As contagens realizadas pela Ciclocidade cobrem apenas o município de São Paulo, portanto, não fornecem informações sobre o uso da bicicleta na RMSP como um todo.

A metodologia utilizada pela associação segue, em parte, o “Manual de Contagem Fotográfica de ciclistas” (Transporte Ativo; ITDP Brasil, 2010), principal referência para organizações brasileiras que realizam contagens de ciclistas. A contagem é realizada em um ponto determinado de uma via específica (p.e. um cruzamento de duas ruas), e se estende ao longo de um período ininterrupto de 14 horas (das 6 às 20 horas). Ao longo desse período, as pessoas responsáveis pelas contagens se posicionam em um local com boa visibilidade do ponto escolhido e, a cada ciclista que passa, anotam o sentido do seu deslocamento (de qual direção estão vindo e em qual direção seguem), o gênero⁷⁴ dos ciclistas, o tipo de bicicleta utilizada, se estão carregando bagagem, se estão transportando outras pessoas no quadro, garupa ou cadeirinha, dentre outras características desejadas.

As contagens de ciclistas, se feitas nos mesmos pontos e periodicamente (p.e. todos os anos), podem ajudar, por exemplo, a acompanhar a evolução do fluxo de bicicletas no local e a fornecer argumentos pela implementação de infraestrutura

⁷⁴ Sobre a questão de gênero nas contagens, Lemos et al. (2016) apontam que “(...) apesar da avaliação de gênero depender de uma interpretação do pesquisador, por ser realizado por observação, entende-se que as abordagens biologizantes totalizadoras sobre o conceito ‘sexo’, e, como gênero é autodeclarado e segue os símbolos que a sociedade determina para o que deve ser a aparência feminina e a masculina, entende-se que a leitura do pesquisador foi feita a partir de um olhar de gênero.” (LEMOS et al., *op. cit.*, p. 19).

ciclovária ou de medidas de acalmamento de tráfego para o compartilhamento da pista. Além disso, se feitas antes e depois em locais onde houve/haverá implementação de uma ciclovía ou ciclofaixa, as contagens podem mensurar o impacto direto daquela infraestrutura – se o fluxo de bicicletas aumentou, diminuiu, se a quantidade de crianças pedalando aumentou etc. Logo, a escolha dos pontos onde são realizadas as contagens pode ser feita levando em consideração (i) as principais vias utilizadas pelos ciclistas de uma região ou (ii) as ruas e avenidas que têm demanda da comunidade local para implantação de infraestrutura ciclovária ou adaptação ao tráfego seguro de bicicletas. Se levadas em consideração essas recomendações, as contagens de ciclistas podem ser poderosas ferramentas na defesa da bicicleta como modo de transporte, tanto por provar quantitativamente que existem pessoas que optam por esse modo em seus deslocamentos, e que devem ser levadas em consideração no planejamento do sistema de mobilidade urbana, quanto por servirem como prova do impacto (normalmente positivo) da construção de uma rede ciclovária no uso da bicicleta e o aumento dos ciclistas.

A Ciclocidade realizou contagens em 11 pontos da cidade: seis deles estão localizados na área conhecida como Quadrante Sudoeste ou RGCCMAR (VILLAÇA, 2011) e os cinco restantes distribuídos pelas zonas Norte (um), Sul (dois), Leste (um) e Oeste (um). Entre todos esses pontos de contagem, apenas dois deles possuem quantidade suficiente para se considerar uma série histórica consistente, ao passo que todos os outros têm poucos ou apenas um evento de coleta de dados.

QUADRO 3-7 - PONTOS DE CONTAGEM DE CICLISTAS

Pontos de contagem de ciclistas	Região da cidade	Contagens realizadas	Ano de realização das contagens			
Av. Eliseu de Almeida	Zona Oeste	4	2010	2012	2014	2016
Av. Paulista*	Centro	4	2010	2012	jun/15	set/15
Av. Inajar de Souza	Zona Norte	3	2013	2014	2015	-
Av. Faria Lima*	Zona Oeste	2	2013	2015	-	-
Rua Vergueiro*	Centro	1	2014	-	-	-
Av. Estrada das Lágrimas	Zona Sul	1	2015	-	-	-
Ponte Cidade Universitária*	Zona Oeste	1	2015	-	-	-
Largo do Socorro	Zona Sul	1	2015	-	-	-
Av. Vital Brasil*	Zona Oeste	1	2015	-	-	-
Av. Eng. Luís Carlos Berrini*	Zona Sul	1	2016	-	-	-
Estrada Imperador	Zona Leste	1	2016	-	-	-

* Pontos de contagem localizados no Quadrante Sudoeste ou RGCCMAR (Villaça, 2011)
 Fonte: Ciclocidade (2017). Elaboração própria.

É importante ressaltar que as contagens de ciclistas não são uma metodologia exclusiva das associações da sociedade civil: em São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)⁷⁵ realiza contagens volumétricas de ciclistas, embora normalmente opte pelo método automatizado. Essas contagens não foram utilizadas por serem material de trabalho interno da CET e não serem divulgadas. Além disso, por serem feitas, em sua maioria, através de um método automatizado, o gênero dos ciclistas contados não é captado, o que torna esses dados inúteis para esta pesquisa.

3.2.1.2. Resultados

Apesar de os dados das contagens não permitirem análises muito aprofundadas e nem detalhadas, alguns aspectos chamam atenção. O primeiro deles é a constatação do baixo índice de mulheres em todas as vias contadas – em especial naquelas fora do Centro Expandido da cidade, que registram índices ainda mais baixos.

QUADRO 3-8 - CICLISTAS CONTADOS POR GÊNERO E POR PONTO DE CONTAGEM

Pontos de contagem de ciclistas	Região da cidade	Ano	Total	Feminino	% fem.	Masculino	% masc.
Av. Eliseu de Almeida	Zona Oeste	2010	561	9	1,6%	552	98,4%
Av. Eliseu de Almeida	Zona Oeste	2012	580	20	3,4%	560	96,6%
Av. Eliseu de Almeida*	Zona Oeste	2014	888	60	6,8%	828	93,2%
Av. Eliseu de Almeida*	Zona Oeste	2015	1245	139	11,2%	1106	88,8%
Av. Eliseu de Almeida*	Zona Oeste	2016	1810	199	11,0%	1611	89,0%
Av. Paulista	Centro	2010	733	27	3,7%	706	96,3%
Av. Paulista	Centro	2012	701	35	5,0%	666	95,0%
Av. Paulista	Centro	jun/15	977	80	8,2%	897	91,8%
Av. Paulista*	Centro	set/15	2112	298	14,1%	1814	85,9%
Av. Inajar de Souza* **	Zona Norte	2013	1413	33	2,3%	1380	97,7%
Av. Inajar de Souza* **	Zona Norte	2014	1410	22	1,6%	1388	98,4%
Av. Inajar de Souza* **	Zona Norte	2015	1350	34	2,5%	1316	97,5%
Av. Faria Lima*	Zona Oeste	2013	1726	214	12,4%	1512	87,6%
Av. Faria Lima*	Zona Oeste	2015	1941	255	13,1%	1686	86,9%
Rua Vergueiro*	Centro	2014	1021	98	9,6%	923	90,4%
Av. Estrada das Lágrimas	Zona Sul	2015	522	11	2,1%	511	97,9%
Ponte Cidade Universitária	Zona Oeste	2015	1062	136	12,8%	926	87,2%
Largo do Socorro	Zona Sul	2015	952	27	2,8%	925	97,2%
Av. Vital Brasil	Zona Oeste	2015	758	70	9,2%	688	90,8%
Av. Eng. Luís Carlos Berrini*	Zona Sul	2016	1510	169	11,2%	1341	88,8%
Estrada Imperador*	Zona Leste	2016	687	12	1,7%	675	98,3%

* Pontos de contagem em ciclovia ou ciclofaixa

** Contagem realizada entre 5h e 20h

Fonte: Ciclocidade (2017). Elaboração própria.

⁷⁵ Empresa pública da Prefeitura de São Paulo responsável pelo planejamento cicloviário no município.

Enquanto que vias fora do Centro Expandido, tais como a Av. Estrada das Lágrimas, Largo do Socorro, Estrada Imperador⁷⁶ e Av. Inajar de Souza⁷⁷, nunca registram uma proporção de mulheres superior a 2,8% do total de ciclistas, as contagens no Centro Expandido apresentam uma diferença enorme nos totais. Isso porque, mesmo nas contagens realizadas em vias no Centro Expandido sem infraestrutura cicloviária, as proporções de uso por mulheres sempre foram bastante superiores àquelas verificadas fora dessa região. Exemplos disso são a Av. Paulista onde, de 2010 a junho de 2015, os índices de mulheres pedalando flutuaram entre 3,7%, 5% e 8,2%; a Ponte Cidade Universitária, com 12,8% e a Av. Vital Brasil, com 9,2%.

Caso interessante de ser analisado é o da Av. Eliseu de Almeida – que pode ser possivelmente explicado pela sua localização geográfica e topografia, pela importância para ciclistas da região e por ter a maior série histórica de contagens feitas pela sociedade civil, totalizando 5 registros realizados entre 2010 e 2016. A via liga o bairro do Butantã, a última fronteira do Centro Expandido na Zona Oeste da cidade, até Taboão da Serra, na Região Metropolitana, e conta com infraestrutura cicloviária de alta qualidade, no canteiro central da via, separada dos carros e no fundo do Vale Pirajussara (portanto, com topografia extremamente favorável à bicicleta). A via também é considerada um caso interessante por conta da evolução de seu uso por mulheres – que passou de 1,6% do total de ciclistas contadas antes da implementação da infraestrutura para as 11% registrado na última contagem (CICLOCIDADE, 2016), três anos após a implantação total da ciclovia.

Para compreender melhor como vem se dando a evolução do uso da bicicleta pelas mulheres, foram analisadas de forma mais aprofundadas as contagens que possuem série histórica. Isso será feito a partir da perspectiva do (i) crescimento acumulado do total de ciclistas contados desde o início da série de levantamentos naquela via e do (ii) crescimento do total de ciclistas em relação à última contagem realizada. Assim, se buscou verificar fenômenos que se manifestam mais a curto prazo e como o uso dessas vias pode ter sido imediatamente influenciado, por exemplo, pela construção de infraestrutura – buscando “limpar os ruídos” para analisar melhor a questão de gênero.

⁷⁶ Contagens realizadas nessas vias em 2015, 2015 e 2016, respectivamente.

⁷⁷ A única via fora do Centro Expandido que possui uma série histórica das contagens e contando com três edições: 2013, 2014 e 2015.

QUADRO 3-9 - EVOLUÇÃO ACUMULADA DO NÚMERO DE CICLISTAS EM VIAS COM SÉRIE HISTÓRICA DE CONTAGENS, POR GÊNERO

Pontos de contagem de ciclistas	Ano	Total	Crescimento acumulado	Cresc. acum. fem.	Cresc. acum. masc.
Av. Eliseu de Almeida	2010	561	-	-	-
Av. Eliseu de Almeida	2012	580	3%	122%	1%
Av. Eliseu de Almeida	2014	888	58%	567%	50%
Av. Eliseu de Almeida*	2015	1245	122%	1444%	100%
Av. Eliseu de Almeida*	2016	1810	223%	2111%	192%
Av. Paulista	2010	733	-	-	-
Av. Paulista	2012	701	-4%	30%	-6%
Av. Paulista	jun/15	977	33%	196%	27%
Av. Paulista*	set/15	2112	188%	1004%	157%
Av. Inajar de Souza*	013	1413	-	-	-
Av. Inajar de Souza*	2014	1410	0%	-33%	1%
Av. Inajar de Souza*	2015	1350	-4%	3%	-5%
Av. Faria Lima	2013	1726	-	-	-
Av. Faria Lima*	2015	1941	12%	19%	12%

* Pontos de contagem em ciclovia ou ciclofaixa
 Fonte: Ciclocidade (2017). Elaboração própria.

Nota-se, em relação ao crescimento acumulado, que a Av. Eliseu de Almeida registrou, entre 2010 e 2016, um crescimento de 223% no total de ciclistas e praticamente dobrou a quantidade entre uma contagem e outra, naquelas realizadas entre 2012 e 2014. Entretanto, ainda mais impressionante é o aumento do total de ciclistas mulheres: o crescimento total acumulado entre 2010 e 2016 foi de 2111%. Conclui-se então que, entre o processo de construção e conclusão da infraestrutura da Av. Eliseu de Almeida, houve um imenso crescimento na quantidade de ciclistas circulando pela via, com um crescimento proporcionalmente ainda maior de mulheres.

Algo similar, embora em dimensões mais modestas, aconteceu na Av. Paulista, cujo crescimento total acumulado de ciclistas entre 2010 e setembro de 2015 foi de 188%. Entre os ciclistas homens constatou-se um crescimento de 157% e, entre as mulheres, o acumulado no período foi de 1004%. O interessante sobre essa via é que foram realizadas duas contagens em 2015 – uma logo antes do término da obra de implementação da ciclovia e uma logo após a sua conclusão. Os apenas três meses de intervalo entre uma contagem e outra permitem arriscar relações diretas entre a implantação de infraestrutura e a atração de ciclistas. Tal informação é corroborada pelas informações contidas no quadro a seguir, com as informações sobre o crescimento relativo de ciclistas no período.

QUADRO 3-10 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CICLISTAS RELATIVA À ÚLTIMA CONTAGEM REALIZADA, EM VIAS COM SÉRIE HISTÓRICA DE CONTAGENS, POR GÊNERO

Pontos de contagem de ciclistas	Ano	Total	Cresc. rel. ano anterior	Cresc. rel. FEM.	Cresc. rel. MASC.
Av. Eliseu de Almeida	2010	561	-	-	-
Av. Eliseu de Almeida	2012	580	3%	122%	1%
Av. Eliseu de Almeida	2014	888	53%	200%	48%
Av. Eliseu de Almeida*	2015	1245	40%	132%	34%
Av. Eliseu de Almeida*	2016	1810	45%	43%	46%
Av. Paulista	2010	733	-	-	-
Av. Paulista	2012	701	-4%	30%	-6%
Av. Paulista	jun/15	977	39%	129%	35%
Av. Paulista*	set/15	2112	116%	273%	102%
Av. Inajar de Souza*	2013	1413	-	-	-
Av. Inajar de Souza*	2014	1410	0%	-33%	1%
Av. Inajar de Souza*	2015	1350	-4%	55%	-5%
Av. Faria Lima	2013	1726	-	-	-
Av. Faria Lima*	2015	1941	12%	19%	12%

* Pontos de contagem em ciclovia ou ciclofaixa

Fonte: Ciclocidade (2017). Elaboração própria.

Pode-se perceber, a partir da análise do crescimento em relação à última contagem realizada, os efeitos imensos e imediatos que a construção da ciclovia da Av. Paulista teve na quantidade de ciclistas passando pelo local – um crescimento total de 116% em três meses, e de 273% entre as ciclistas mulheres. A Av. Paulista é uma via de extrema importância na ligação da Zona Sul de São Paulo ao Centro e à Zona Oeste da cidade. Além disso, a sua localização no topo do espigão torna seu relevo plano extremamente favorável para o uso da bicicleta e é uma via muito utilizada por ciclistas, apesar de perigosa⁷⁸. Tal crescimento pode se dever não apenas à construção da infraestrutura e à imediata migração modal para a bicicleta, mas também à atração de pessoas que já usavam a bicicleta mas preferiam utilizar outras vias, com tráfego mais calmo e que não contassem com a faixa exclusiva de ônibus no bordo direito. Para as ciclistas mulheres, alguma das duas hipóteses pode ter tido um peso maior do que para os ciclistas homens – mas também é possível uma combinação de ambas hipóteses na mesma medida. Para compreender em que medida tais fenôme-

⁷⁸ Além das qualidades que a Av. Paulista tem em termos de topografia e a localização geográfica, a via se tornou um grande alvo de reivindicações por infraestrutura cicloviária, graças aos sucessivos atropelamentos de com morte que ocorreram na vida nos últimos anos.

nos ou combinações se deram, é preciso uma pesquisa específica, tendo em vista as limitações que as contagens de ciclistas carregam.

Apesar das lacunas apontadas em relação às contagens de ciclistas, elas são importantes fontes de informação quantitativa e sobre os volumes dos fluxos, permitindo arriscar algumas hipóteses e padrões, em especial sobre o uso da bicicleta por mulheres. Isso porque elas apresentam proporções e evolução destoantes do padrão geral, indicando a necessidade de uma abordagem específica com o olhar de gênero. É importante ressaltar, novamente, que as contagens são um retrato muito específico de uma época e de uma via, não podendo ser extrapoladas para a cidade toda. Além disso, as contagens geralmente são feitas em vias arteriais e avenidas importantes que ligam o bairro ao centro, seguindo a lógica dos deslocamentos com motivo trabalho e reforçando a relação entre o transporte e o trabalho produtivo.

São as seguintes constatações, questionamentos e hipóteses levantados neste trabalho:

1. A proporção de mulheres utilizando a bicicleta em vias da periferia não ultrapassou, em nenhum dos anos e em nenhuma das vias, a grandeza de 3% do total de ciclistas, mesmo naquelas onde há infraestrutura – tais quais a Av. Inajar de Souza ou a Estrada do Imperador. Isso poderia indicar (i) menor uso da bicicleta pelas mulheres da periferia ou (ii) menor uso da bicicleta por mulheres especificamente nessas vias da periferia. Destarte, é possível pensar em algumas hipóteses que se desdobram a partir dessas leituras como, por exemplo, as mulheres necessitando escolher ou utilizar outros caminhos, por outras vias, em seus trajetos cotidianos.
2. O uso da bicicleta por mulheres parece ser mais intenso no Centro Expandido da cidade, o que pode ter relação com a existência de infraestrutura na maior parte das vias contadas – fato ratificado pela evolução verificada nas avenidas Paulista e Eliseu de Almeida⁷⁹. Houve um aumento semelhante na proporção de ciclistas mulheres nas duas vias após a implementação de infraestrutura. Os índices de uso registrados após a implementação de infraestrutura na Paulista e na Eliseu

⁷⁹ A Av. Eliseu de Almeida é mencionada aqui como localizada no Centro Expandido por estar inserida tanto na Periferia quanto no Centro Expandido, já que serve como ligação direta entre ambas “partes” da cidade – como explicado anteriormente.

de Almeida também são similares a todas as outras vias onde foram realizadas contagens no Centro Expandido – até mesmo na Av. Vital Brasil e na Ponte Cidade Universitária^{8o}, que não possuem infraestrutura cicloviária. Assim, a partir de um raciocínio de oposição direta às hipóteses elencadas sobre o uso da bicicleta nas vias da periferia, poderia se dizer que: (i) o uso da bicicleta pelas mulheres do Centro Expandido é mais intenso do que o uso por mulheres da periferia e/ou que (ii) há um maior uso das infraestruturas cicloviárias presentes no Centro Expandido pelas mulheres que moram e circulam por essas áreas e que servem aos caminhos que elas já fazem. Nesse contexto, as mulheres da periferia prefeririam ou precisariam fazer outros trajetos para alcançar seus destinos finais, não necessariamente utilizando as vias com infraestrutura cicloviária.

Ressalta-se, mais uma vez, que todos os pontos elencados são hipóteses não-verificadas e que necessitam de mais investigação. O intuito dessas análises é a utilização de dados quantitativos para elencar questões que poderão servir de insumo para a construção de uma pesquisa qualitativa mais profunda, que poderá verificar ou não as hipóteses e questionamentos levantados. É importante reforçar que esses dados são limitados e têm diferenças em seus métodos de coleta ao longo da sua série histórica, o que dificulta ainda mais a análise de todas as informações que poderiam ser extraídas dessa metodologia.

^{8o} Apesar de a Av. Vital Brasil e a Ponte Cidade Universitária não possuírem infraestrutura cicloviária, elas ligam dois pontos da cidade que possuem malha cicloviária/são favoráveis ao uso da bicicleta. A primeira é cortada pelas ciclovias da Av. Eliseu de Almeida, da Av. Lineu de Paula Machado e da pequena malha existente nas ruas internas do Butantã, nos arredores da Cidade Universitária, além de estar próxima à ciclovia da Av. Faria Lima e da malha existente no bairro de Pinheiros. A segunda conecta a Cidade Universitária e o bairro do Butantã (bem como, em certa medida, a mesma malha no entorno da Av. Vital Brasil e a própria Vital Brasil) e as ciclovias do rio Pinheiros (essa com uso mais comum para treinos esportivos) e da Av. Pedroso de Moraes. Além disso, a Cidade Universitária é um local bastante favorável para treinos esportivos e deslocamento de bicicleta no geral, graças ao baixo fluxo de veículos, às áreas verdes agradáveis e topografia favorável.

3.2.2. Pesquisa Perfil do Ciclista

3.2.2.1. Metodologia e limitações

A Pesquisa Perfil do Ciclista fez parte de uma iniciativa nacional para melhor qualificar as informações sobre os ciclistas das cidades brasileiras, indo além dos fluxos e números obtidos através das contagens de ciclistas feitas pela sociedade civil e dos dados fornecidos pelas Pesquisas Origem e Destino nas poucas cidades do Brasil que fazem esse tipo de levantamento. A Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (TRANSPORTE ATIVO, 2016) teve sua metodologia idealizada conjuntamente pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável do PROURB/UFRJ e pela ONG Transporte Ativo, e foi operacionalizada em 10 cidades brasileiras pelas associações locais de ciclistas (ANDRADE et al., 2016). Em São Paulo, a Ciclocidade foi responsável pela coordenação local, aplicação de questionários, processamento e análise dos dados obtidos a partir das 1.804 entrevistas realizadas (CICLOCIDADE, 2016)⁸¹.

A amostra coletada foi ligeiramente superior aos 1.784 questionários pré-definidos como amostra prevista – correspondente 0,015% da população local – e a pesquisa buscou compreender, para além de dados dos deslocamentos cotidianos dos ciclistas entrevistados, seu perfil socioeconômico, motivações e dificuldades enfrentadas no uso cotidiano da bicicleta. A pesquisa foi realizada entre os meses de julho e agosto de 2015 e procurou distanciar-se do uso da bicicleta como lazer, optando pela abordagem de ciclistas nas vias da cidade nos dias úteis e com pessoas que utilizassem a bicicleta como modo de transporte pelo menos uma vez por semana. Foram abordadas pessoas maiores de 12 anos que estivessem utilizando, empurrando ou estacionando uma bicicleta⁸². Por esse mesmo motivo, os questionários foram aplicados ao longo de dois turnos diários de quatro horas, cobrindo os tradicionais horários de ida e vinda do trabalho, nos picos da manhã e da noite.

A Pesquisa Perfil do Ciclista forneceu informações inéditas sobre as pessoas que usam a bicicleta como transporte em São Paulo, a partir de uma perspectiva comple-

⁸¹ Tive a oportunidade em participar como pesquisadora de campo dessa pesquisa, o que proporcionou muitas reflexões e conhecimento sobre meandros das metodologias adotadas – e, justamente por isso, a capacidade de analisar criticamente algumas das escolhas feitas e dos resultados obtidos que talvez fujam dos materiais disponibilizados publicamente com os resultados do trabalho.

⁸² Andrade et al., *op. cit.*

tamente diferente ao que se tinha obtido a partir dos estudos até então existentes. As lacunas metodológicas que foram apontadas por Lemos et al. (2017) possivelmente foram fruto do próprio pioneirismo do estudo e da inexistência de pesquisas anteriores sobre o tema com dimensões similares, que pudessem orientar ou embasar algumas escolhas.

Por conta de opções metodológicas realizada na elaboração da pesquisa, a Pesquisa Perfil do Ciclista de São Paulo conseguiu uma proporção de ciclistas mulheres entre os respondentes até maior do que a média paulistana apontada pela Pesquisa OD e pela média da série histórica das contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade. Com isso, 14% dos ciclistas entrevistados eram do gênero feminino. Porém não se pode dizer que a proporção de ciclistas mulheres na cidade é de 14% – tal quantidade foi definida para evitar que a amostra de mulheres fosse muito pequena. Assim, os entrevistadores deveriam priorizar a abordagem de mulheres durante o trabalho em campo, evitando que a população do gênero feminino ficasse subestimada⁸³. Lemos et al.⁸⁴ sustentam um possível viés decorrente dessa estratégia e ressaltam que, mesmo após a realização da Pesquisa Perfil do Ciclista, ainda não é possível definir qual é a proporção de mulheres entre o total de ciclistas da cidade de São Paulo.

Além disso, a pesquisa também apresenta uma lacuna ao não fornecer o local de residência dos entrevistados e tampouco a origem e o destino das viagens que estavam sendo feitas no momento da abordagem, registrando apenas a área onde os ciclistas foram entrevistados, o que, certamente, limita a possibilidade de relações socioeconômicas no território. Em relação à divisão territorial da amostra, a cidade foi dividida em três grandes áreas radioconcêntricas para a aplicação da pesquisa: central, intermediária e periférica (utilizando o Marco Zero de São Paulo como referencial). Como apontam Lemos et al. (2017), a divisão proposta não dialoga com a análise do município demonstrada por Villaça (1998 e 2011) e Zioni e Villaça (2007), onde a infraestrutura urbana, melhores indicadores socioeconômicos e outros indicadores de alta qualidade de vida e serviços encontram-se distribuídos de forma desigual pela metrópole e concentrados no setor localizado a Sudoeste do Marco Zero. Por conta dessa percepção, os dados analisados nessa seção adotarão a divisão

⁸³ Andrade et al., *op. cit.*

⁸⁴ Lemos et al., *op. cit.*

proposta por Lemos et al. (2016), considerando a análise territorial proposta por Vilaça (1998).

3.2.2.2. Resultados

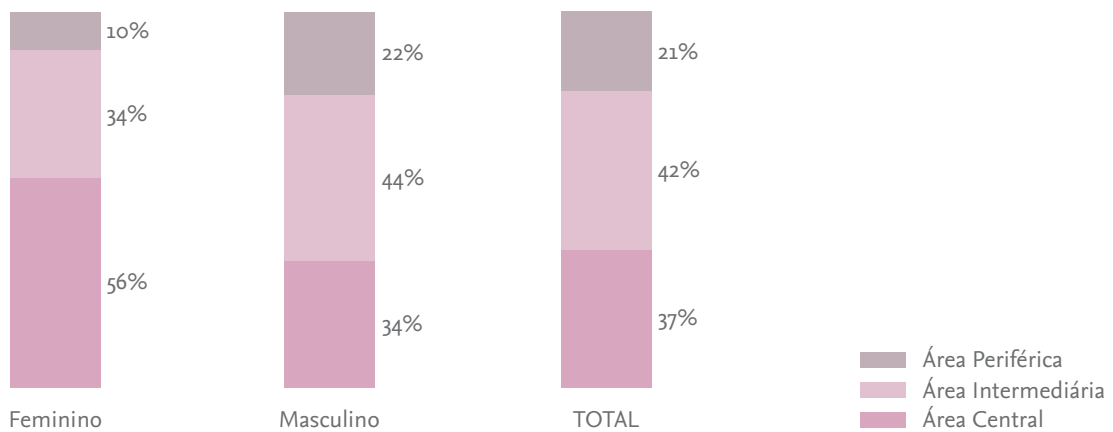
Entre as 1.804 entrevistas realizadas, apenas 14% do total de pessoas entrevistadas são mulheres. Além disso, nota-se que a maior parte das ciclistas mulheres entrevistadas estavam na chamada Zona Central da pesquisa – 56% delas – e apenas 10% na Zona Periférica. O padrão destoa muito do observado para os entrevistados do gênero masculino: entre eles, apesar de também se constatar uma minoria desproporcional na Zona Periférica que conta com apenas 22% do total de entrevistados, a Zona Central conta com apenas 34% dos entrevistados.

GRÁFICO 3-10 - GÊNERO DOS CICLISTAS ENTREVISTADOS



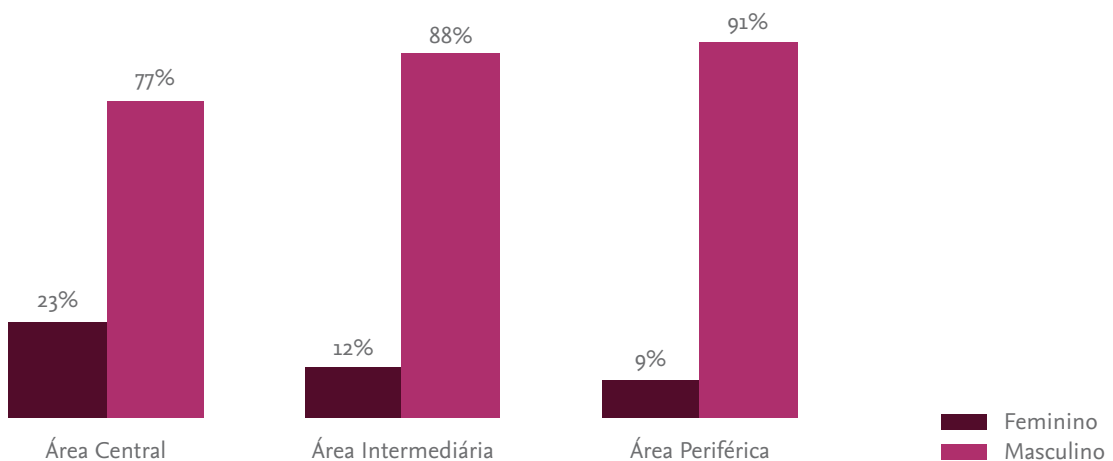
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

GRÁFICO 3-11 - GÊNERO DOS CICLISTAS ENTREVISTADOS, POR ZONA DE ENTREVISTA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

GRÁFICO 3-12 – ÁREA DE ENTREVISTA, POR GÊNERO, DAS PESSOAS ENTREVISTADAS



Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

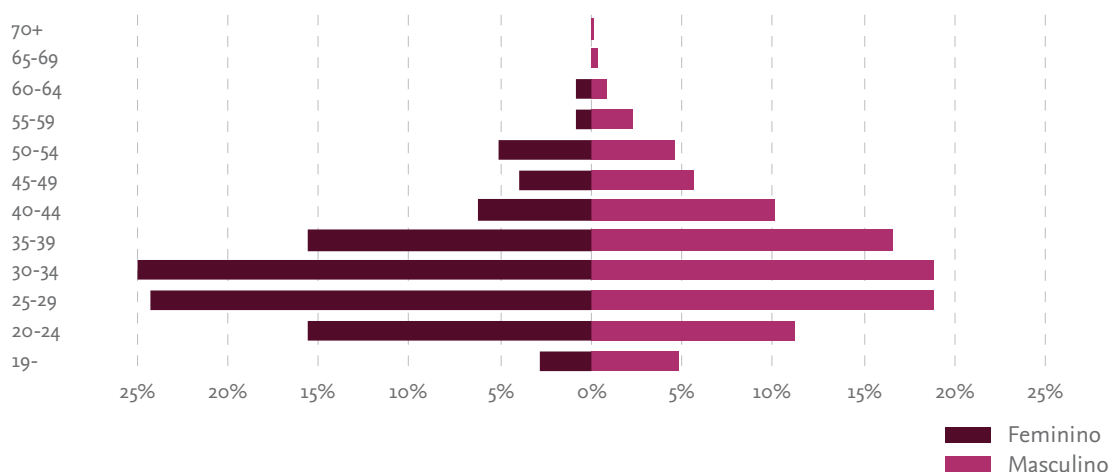
As ciclistas mulheres parecem ser mais jovens do que os ciclistas homens entrevistados: 43% delas têm até 29 anos de idade, ao passo que, entre eles, a parcela que tem até essa idade não ultrapassa 36% do total. Se consideradas as pessoas entrevistadas com até 34 anos, fica ainda mais clara a diferença nas idades entre homens e mulheres: 68% das ciclistas entrevistadas têm até 34 anos de idade, enquanto que, entre os homens, os ciclistas com até essa faixa etária são 55% dos entrevistados. Nota-se que, entre as mulheres com mais de 35 anos, o uso da bicicleta parece cair muito em relação aos homens: as mulheres nessa faixa etária correspondem apenas

32% das entrevistadas, ao passo que os homens nessa faixa etária correspondem a 45% dos entrevistados.

São necessários mais estudos para se aprofundar na questão, mas pode-se arriscar hipóteses sobre como a idade e o papel desempenhado por cada um dos gêneros dentro da família possivelmente estão relacionados, com uma carga a mais de trabalho doméstico recaindo sobre as mulheres. Ainda, é possível imaginar que as mulheres a partir dos 35 anos sejam mais frequentemente mães do que as mulheres mais novas e que deixem de usar a bicicleta ou diminuam a sua frequência de uso por conta disso. Ou ainda: é possível que as mulheres acima dos 35 anos tenham filhos muito grandes para serem carregados na cadeirinha da bicicleta e que, portanto, teriam que andar em uma bicicleta própria para acompanhar as mães no trajeto – o que poderia ser considerado perigoso.

Essa hipótese possivelmente é reforçada pela faixa de ciclistas mulheres acima dos 50 anos que foi identificada: as mulheres dessa faixa etária parecem reverter a tendência de queda detectada no grupo de mulheres entre 35 e 49 anos. Uma das hipóteses possíveis é que, caso essas mulheres sejam mães, seus filhos são crianças mais velhas ou adolescentes – ou até mesmo adultos – e que, portanto, são mais independentes. Por conta disso, as mulheres nessa faixa etária podem “resgatar” a sua independência de circulação através da bicicleta.

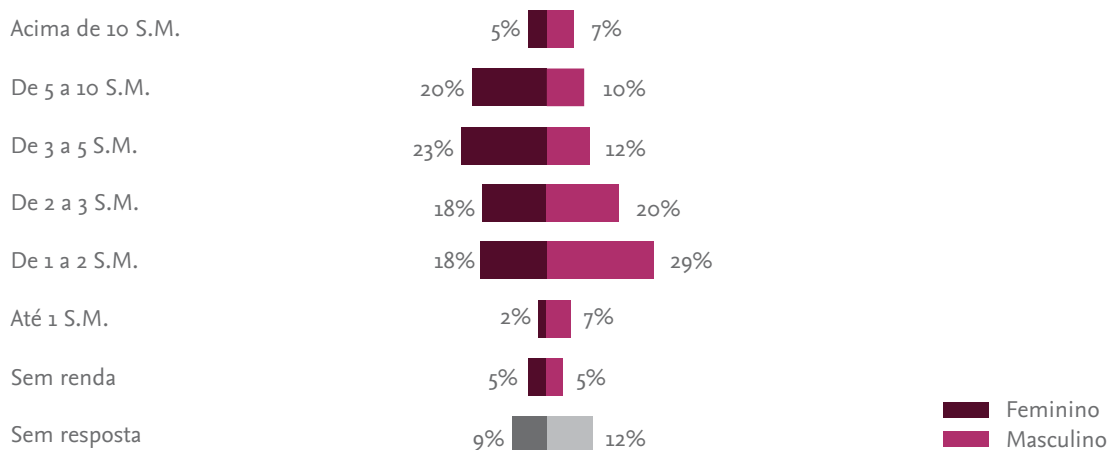
GRÁFICO 3-13 - PIRÂMIDE ETÁRIA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Em relação à renda individual dos ciclistas entrevistados, nota-se que as mulheres parecem ter renda média maior do que a dos homens: 48% delas encontram-se na faixa acima de 3 salários mínimos, ao passo que apenas 29% deles encontram-se na mesma faixa de renda. Uma das possíveis explicações para o fenômeno é a grande concentração de mulheres entrevistadas na Zona Central, área que concentra a população de maior renda da cidade. Tal hipótese é ratificada pelos dados referente somente à distribuição da renda de todas as pessoas entrevistadas, que apontam que 56% dos entrevistados na Zona Central possuíam renda acima de 3 salários mínimos. Essa proporção caía significativamente em relação aos ciclistas da Zona Intermediária (21%) e ainda mais entre os ciclistas da Zona Periférica, onde apenas 5% dos entrevistados disse ter renda individual acima de 3 salários mínimos.

GRÁFICO 3-14 – DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, POR RENDA INDIVIDUAL EM SALÁRIOS MÍNIMOS*



*Salário mínimo em 2015: R\$788,00.

Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

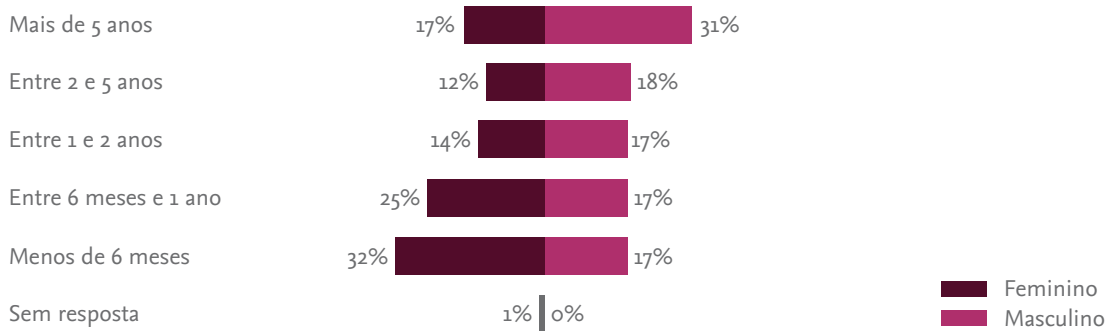
Quadro 3-11 - Renda individual dos ciclistas entrevistados em salários mínimos, por área de entrevista

Renda/Área	Central	Intermediária	Periférica
Sem resposta	3%	10%	32%
Sem renda	5%	4%	5%
Até 1 S.M.	3%	9%	5%
De 1 a 2 S.M.	17%	33%	33%
De 2 a 3 S.M.	17%	21%	19%
De 3 a 5 S.M.	21%	10%	5%
De 5 a 10 S.M.	21%	8%	0%
Acima de 10 S.M.	14%	3%	0%
Total	667	765	371

Fonte: Ciclocidade (2017). Elaboração própria.

As mulheres entrevistadas na pesquisa são ciclistas mais recentes do que seus pares do gênero masculino: 57% começaram a usar bicicleta como meio de transporte até um ano antes da pesquisa, proporção muito superior à parcela masculina também nova no uso da bicicleta (apenas 34% dos homens deram a mesma resposta). É importante lembrar que a pesquisa foi aplicada em um período onde a implementação da política ciclovitária do município estava bastante acelerada. Uma informação importante a se levar em conta é que a gestão Haddad (2013-2016) estabeleceu como meta a implementação de 400 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas até o final de seu mandato. Assim, é possível que os novos ciclistas tenham sido atraídos pela implementação de infraestrutura e que ela tenha sido especialmente importante para a adoção da bicicleta por mulheres, como apontam Aldred et al. (2016). Lemos et al. (2016) argumentam, porém, que não se pode reduzir a questão do aumento do uso da bicicleta por mulheres à simples implementação de infraestrutura. Para as autoras, outros aspectos devem ser estudados, por conta da dimensão de gênero da questão – que é o que este trabalho se propôs a fazer em sua segunda fase de pesquisa.

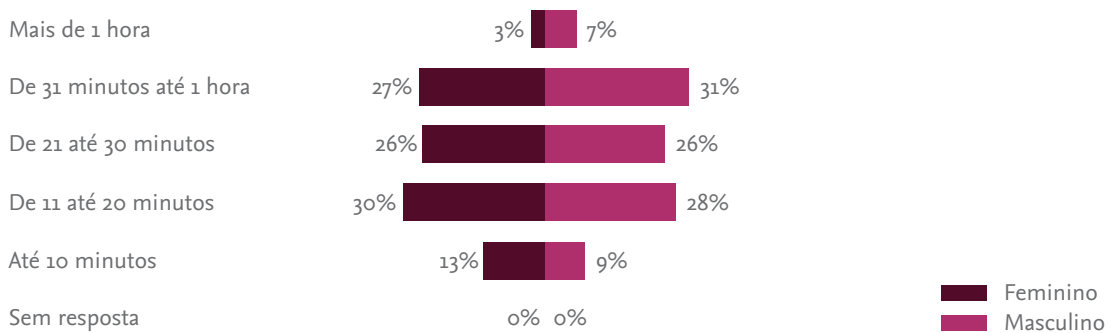
GRÁFICO 3-15 - DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, POR TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO TRANSPORTE



Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

A análise dos tempos de viagem dos entrevistados aponta uma proporção de viagens mais curtas entre as ciclistas mulheres: 43% delas disseram levar até 20 minutos no trajeto mais frequente que fazem de bicicleta, enquanto apenas 3% das mulheres indicaram levar mais de uma hora. Entre os homens, os números são um pouco diferentes: 37% apontaram demorar até 20 minutos no trajeto mais frequente, ao passo que 7% disseram levar mais de uma hora. As ciclistas mulheres, segundo os dados da pesquisa, teriam uma tendência a realizar trajetos mais curtos do que os homens.

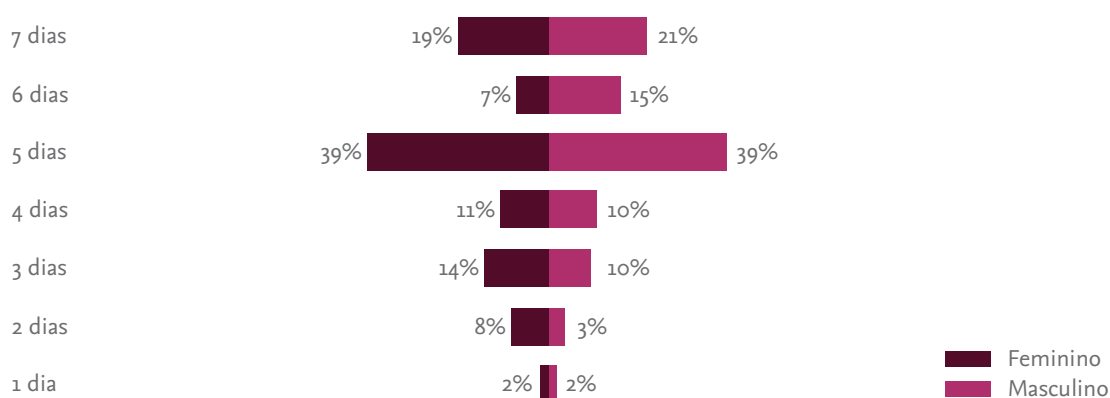
GRÁFICO 3-16 - DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, POR TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NO TRAJETO MAIS FREQUENTE



Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

Os dados coletados pela pesquisa também mostram que as mulheres usariam a bicicleta menos vezes por semana do que os homens: 26% delas apontaram usar 6 ou 7 dias por semana, enquanto 36% deles utilizam a bicicleta em pelo menos 6 dias da semana. Apesar dessa diferença, a parcela que apontou usar a bicicleta 5 dias por semana é igual entre ambos gêneros: 39% dos entrevistados. Logo, uma hipótese que pode ser levantada é que ambos gêneros parecem usar a bicicleta em seus trajetos em dias úteis – principalmente para ir ao trabalho ou à escola – mas a frequência do uso diminui entre as mulheres aos finais de semana, por exemplo, quando o padrão das viagens é bastante diferente.

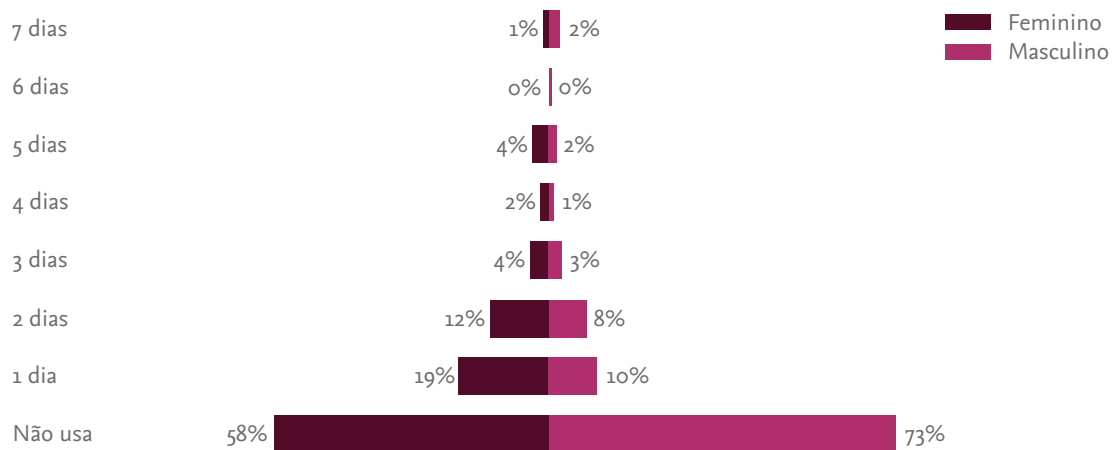
GRÁFICO 3-17 - DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, POR FREQUÊNCIA DE USO



Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

A problemática da divisão sexual do trabalho aparece na pesquisa sob a forma de uma pergunta que investiga quantos dias por semana os entrevistados utilizam a bicicleta para ir a determinado destino. Para tal, foram elencados: local de trabalho; faculdade/escola; local de compras; local de lazer/social e, por fim, estação intermodal. Foi interessante notar, entre as pessoas entrevistadas, que a frequência de uso para cada finalidade apresentou padrões semelhantes entre os gêneros, em relação à maior parte dos destinos – com exceção daquelas viagens com destino “local de compras”. Para essas viagens, é notável a maior ocorrência entre as mulheres que disseram usar a bicicleta com essa finalidade: são 42% que pedalam por esse motivo, pelo menos uma vez por semana, contra 27% dos homens. Os resultados parecerem reforçar, entre os ciclistas, o acúmulo das tarefas domésticas pelas mulheres.

GRÁFICO 3-18 – DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, POR FREQUÊNCIA QUE UTILIZA A BICICLETA PARA IR A “LOCAL DE COMPRAS”

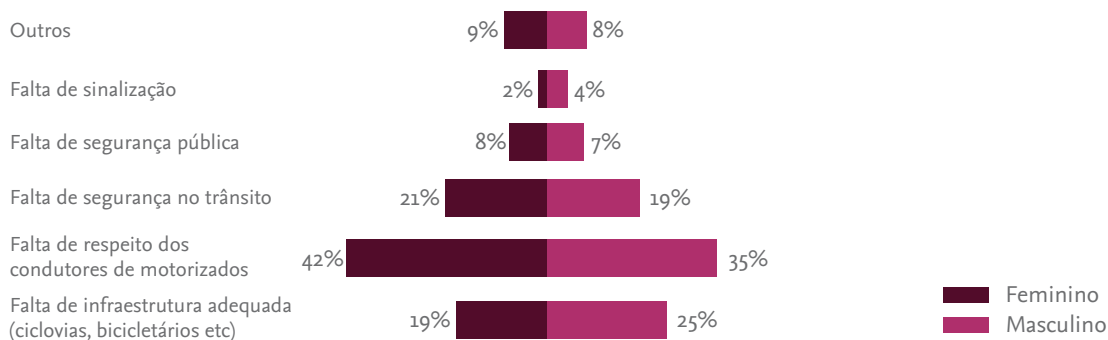


Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

Os resultados indicam que o principal problema enfrentado pelos ciclistas entrevistados de ambos gêneros é a falta de respeito dos condutores motorizados, ou seja, a conduta dos condutores de veículos. Porém, essa parece ser uma questão mais relevante para as mulheres do que para os homens: 42% contra 35% das respostas. Interessante é notar, por exemplo, que a falta de infraestrutura cicloviária é considerada o maior problema por 25% dos entrevistados do gênero masculino e 19% das entrevistadas, o que aponta uma tendência levemente diferente do levantamento realizado por Aldred et al. (2017). Ao revisar 40 estudos realizados sobre infraestrutura cicloviária dedicada e separada do tráfego de veículos e que abordavam a questão de gênero, Aldred et al. (2017) encontraram que 57,5% desses estudos carregam evidências sobre a preferência mais forte de mulheres por infraestrutura cicloviária separada de veículos motorizados.

A questão é, porém, mais complexa de ser analisada: o principal problema elencado pelos entrevistados – a falta de respeito dos condutores motorizados – pode ser enfrentada com uma série de medidas, incluindo a implementação de infraestrutura separada, exclusiva para bicicletas.

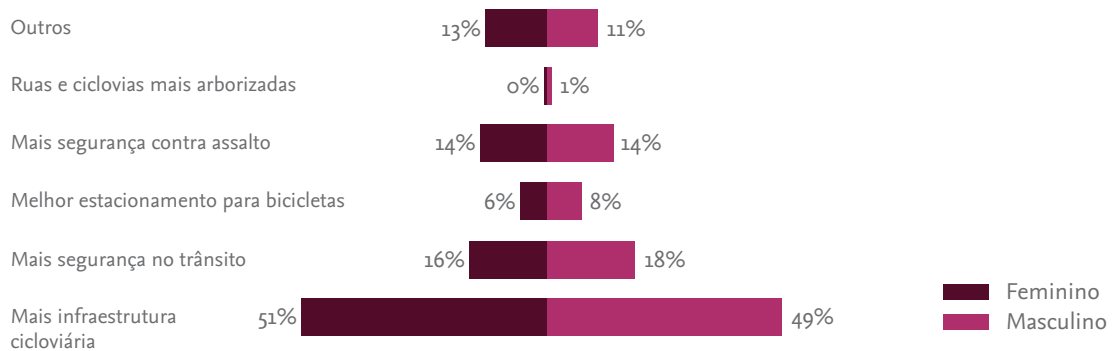
GRÁFICO 3-19 – DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, PRINCIPAL PROBLEMA ENFRENTADO NO USO DA BICICLETA



Fonte: Lemos et al. (2016). Elaboração própria.

Por conta das reflexões levantadas sobre as respostas da pergunta anterior (“Qual é o principal problema que você enfrenta no uso da bicicleta?”) é possível que a resposta mais frequente à pergunta “O que te faria pedalar mais?” tenha sido, para ambos os gêneros, “mais infraestrutura cicloviária”. Foi identificada uma quantidade de respostas desse tipo levemente superior e não significativa entre as mulheres: 51% delas e 49% deles. Em seguida, para ambos gêneros, a segunda principal resposta escolhida diz respeito à segurança no trânsito, o que parece contradizer dois dos principais problemas elencados pelos ciclistas entrevistados: a falta de respeito dos motoristas e a falta de segurança no trânsito. Assim, pode-se levantar a hipótese de que, na percepção da maioria dos ciclistas de ambos gêneros, em certa medida, a solução para os problemas que os ciclistas enfrentam é a construção de infraestrutura cicloviária. Ou seja: os ciclistas entrevistados enxergam que, para lidar com questões de segurança e educação de trânsito, a melhor solução parece ser separá-los do tráfego, evitando assim o contato com o problema.

GRÁFICO 3-20 – DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, FATORES QUE FARIAM OS ENTREVISTADOS PEDALAREM MAIS

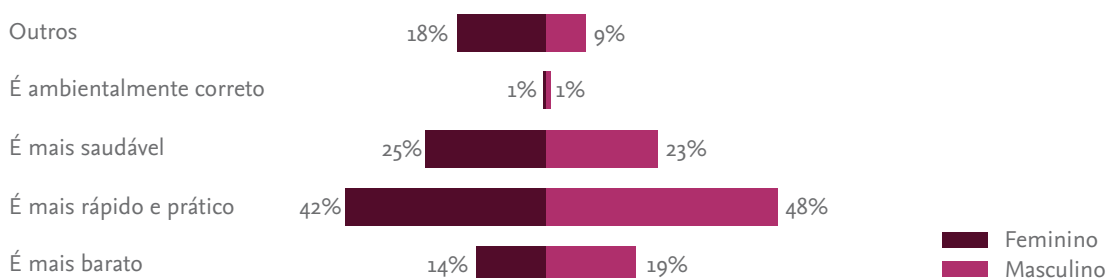


Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

A praticidade e a rapidez da bicicleta parecem ser o principal motivo para os ciclistas de ambos gêneros entrevistados terem começado e continuado a usar a bicicleta: tanto para homens, quanto para mulheres, esse foi o principal motivo mencionado. Curioso é notar que foi somente entre as mulheres que têm renda individual de até um salário mínimo que o baixo custo da bicicleta foi considerado a principal motivação para começar a usar a bicicleta como transporte. Percebe-se, porém, que a motivação inicial, tanto a praticidade e rapidez, quanto o fato da bicicleta ser um transporte barato, têm sua importância diminuída após os ciclistas adotarem de vez o modo. A partir do momento em que começam a usar a bicicleta com frequência, outros aspectos parecem ganhar mais importância no uso a longo prazo, tal qual o fato de ser uma prática saudável – cujo efeito possivelmente é sentido após algum tempo pedalando – quanto por ser “ambientalmente correto”.

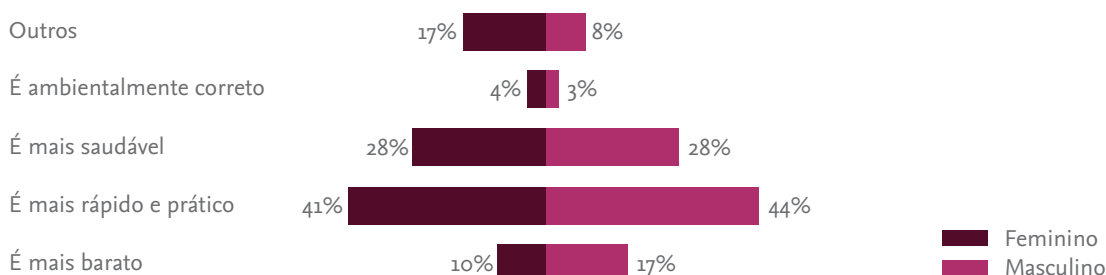
Suscita curiosidade também a grande ocorrência de “outros” motivos para a adoção e o uso contínuo da bicicleta pelas ciclistas mulheres entrevistadas, bastante superior à ocorrência dessa resposta entre os homens nas duas perguntas. Infelizmente, a base de dados não fornece informações para a realização dessa análise – o que seria extremamente valioso, já que é a terceira resposta mais mencionada entre as mulheres. Se fazem necessárias, portanto, outras pesquisas que auxiliem na compreensão desses fatores.

GRÁFICO 3-21 - DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, PRINCIPAL MOTIVO PARA COMEÇAR A USAR A BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

GRÁFICO 3-22 - DISTRIBUIÇÃO POR GÊNERO, PRINCIPAL MOTIVO PARA CONTINUAR A USAR A BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

A Pesquisa Perfil do Ciclista traz dados inéditos sobre o uso da bicicleta a partir de uma perspectiva diferente da Pesquisa Origem e Destino: a metodologia e os objetivos da pesquisa são compreender melhor quem são e o como pensam as pessoas que usam a bicicleta em São Paulo – e não mapear fluxos e viagens. Assim, apesar das limitações estatísticas que os dados carregam e a incerteza a respeito da representatividade dos ciclistas em termos de área por onde circulam, renda, frequência e uso, gênero, entre outros, a pesquisa permite levantar algumas hipóteses que podem ajudar a formular as perguntas que serão exploradas na fase qualitativa desse trabalho.

Em suma, os dados indicam alguns caminhos interessantes para reflexão:

- Maior presença de ciclistas mulheres no Centro Expandido da cidade de São Paulo – resultado que pode estar relacionado com a renda mais alta das ciclistas mulheres entrevistadas em comparação com os ciclistas do gênero masculino;
- Tendência das mulheres ciclistas a serem mais jovens, o que levanta a hipótese de que, mulheres mais velhas e potencialmente mães, teriam mais dificuldade para continuar usando a bicicleta do que seus pares do gênero masculino;
- Mulheres serem ciclistas há menos tempos do que seus pares homens, levando ao questionamento se a implementação da política ciclovária teve impacto direto sobre o aumento de mulheres usando a bicicleta como transporte em São Paulo;
- Mulheres e homens enxergarem, na mesma medida, a importância da infraestrutura ciclovária para que sejam incentivados a usar a bicicleta ainda com maior frequência do que já o fazem – embora ambos enxerguem, como principal problema enfrentado, a falta de respeito dos condutores motorizados e não a falta de infraestrutura ciclovária;
- A leitura, por parte dos homens e mulheres entrevistados, de que infraestrutura ciclovária é uma das medidas mais importantes para combater a falta de respeito dos condutores motorizados no trânsito – apontando a importância equivalente dessa política para ambos os gêneros e o potencial que ela tem em promover o maior uso da bicicleta tanto por homens quanto por mulheres;
- A terceira maior motivação das mulheres para começar a usar a bicicleta e continuar pedalando foi a resposta “outros” – ao contrário dos homens, que têm como terceira maior motivação o baixo custo do modo. Apesar da limitação dos dados – que não detalham as respostas que surgiram sob o rótulo de “outros” - eles parecem indicar que entre as mulheres há alguma (ou algumas) motivações diferentes para usar a bicicleta do que entre os homens, indicando pistas para aprofundar a investigação nesse ponto.

3.2.3. Pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo

3.2.3.1. Metodologia e limitações

Mesmo com as diferentes metodologias utilizadas pelas pesquisas anteriormente descritas, tanto a Pesquisa Origem e Destino do Metrô quanto as Contagens de Ciclistas e a Pesquisa Perfil do Ciclista têm uma semelhança clara: em nenhum dos três levantamentos a quantidade de mulheres usando a bicicleta como meio de transporte ultrapassa 14% do total de ciclistas pesquisados. Tendo essas lacunas em vista, o Grupo de Trabalho de Gênero da Ciclocidade⁸⁵ desenvolveu uma pesquisa especificamente voltada para mulheres, buscando compreender as motivações e desafios enfrentados por elas no uso da bicicleta – e os entraves que são impeditivos para mulheres cuja bicicleta ainda não é um meio de transporte.

O levantamento de dados foi realizado através de questionários estruturados e com perguntas fechadas, e o universo escolhido foi a cidade de São Paulo. Para conseguir compreender melhor os desafios do uso da bicicleta por mulheres, optou-se por entrevistar dois tipos de mulheres:

1. Mulheres ciclistas, que usam a bicicleta como meio de transporte na cidade;
2. Mulheres que não usam a bicicleta como meio de transporte – mas que praticam o ciclismo por lazer ou recreação ou que possuem amigos ou parentes próximos que utilizem a bicicleta como meio de transporte.

Ao fazer essa opção, o universo de mulheres entrevistadas aumentou, fornecendo informações não apenas sobre aquelas mulheres que já romperam as possíveis barreiras socioculturais ao uso da bicicleta e enxergam desafios e motivações do uso da bicicleta, mas também sobre as mulheres que têm familiaridade com a bicicleta em seu dia-a-dia através de terceiros, porém, que ainda não conseguem optar elas mesmas por esse modo de transporte.

⁸⁵ Participei ativamente da concepção, coordenação de campo e análise dos resultados da pesquisa realizada pelo GT Gênero da Ciclocidade, que acabou seguindo de maneira paralela a essa pesquisa de mestrado aqui apresentada – por isso, as reflexões geradas por uma, acabaram alimentando a outra, e vice-versa. Considero que foi uma ótima oportunidade para experimentar hipóteses e métodos que acabaram sendo testados na etapa qualitativa desse trabalho.

A amostra pretendida foi distribuída de forma uniforme entre as subprefeituras, sem considerar fatores como população ou quantidade viagens femininas em bicicleta: considerou-se que o principal objetivo da pesquisa era ser uma experiência exploratória sobre o tema, buscando o máximo de mulheres diferentes possível – o que inclui maior variedade socioeconômica e de localização no território⁸⁶. Assim, a amostra pretendida foi de 10 mulheres por subprefeitura paulistana (cinco mulheres ciclistas e cinco mulheres não-ciclistas) totalizando 320 questionários, 160 de cada tipo. A amostra alcançada, porém, foi inferior à pretendida em relação às ciclistas – em algumas subprefeituras não se conseguiu encontrar nenhuma mulher ciclista nos dias em que o campo foi realizado, mesmo com a realização de um dia extra de campo –, o que não significa que não existam mulheres que andam de bicicleta nessas subprefeituras. Ao final, foram entrevistadas 334 mulheres, sendo 128 ciclistas e 206 não ciclistas.

Ao contrário da Pesquisa Perfil do Ciclista, entendeu-se que as viagens realizadas por mulheres não necessariamente se restringem aos períodos de ida e vinda do trabalho, nos picos matutino e noturno. Dessa forma, foram definidos três turnos de pesquisa: manhã (7h às 11h), tarde (11h às 15h) e noite (15h às 19h). Os horários foram definidos buscando alcançar mulheres que estivessem fazendo outros tipos de deslocamento, por exemplo, levando os filhos para a escola ou fazendo viagens com motivo compras.

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

⁸⁶ Optou-se pela utilização de subprefeituras ante as Zonas Origem e Destino utilizadas nas pesquisas do Metrô. A opção foi feita de forma a simplificar a divisão territorial e a amostragem, já que não se buscava representatividade estatística – uma vez que não se sabe ao certo nem quantos são os usuários cotidianos da bicicleta como transporte.

territorial ampla, ainda está longe de cobrir a cidade inteira. A divisão das zonas foi feita de acordo com a divisão da Prefeitura de São Paulo.

QUADRO 3-12 - AMOSTRA COLETADA, POR SUBPREFEITURA E POR ZONA DE PESQUISA

Zona	Subprefeitura	Ciclistas	Não ciclistas	Total zona
Norte 1	Jaçanã	12	9	21
	Santana	6	5	11
	Vila Maria/Vila Guilherme	8	5	13
Norte 2	Casa Verde	6	5	11
	Freguesia do Ó	2	7	9
	Perus	2	6	8
	Pirituba	1	6	7
Centro	Sé	5	6	11
Oeste	Butantã	8	9	17
	Lapa	5	3	8
	Pinheiros	7	5	12
Leste 1	Aricanduva	3	5	8
	Mooca	5	10	15
	Penha	3	5	8
	Sapopemba	1	10	11
	Vila Prudente	1	6	7
Leste 2	Cidade Tiradentes		5	5
	Ermelino Matarazzo	6	5	11
	Guaianases	2	7	9
	Itaim Paulista	5	5	10
	Itaquera	4	6	10
	São Mateus	1	11	12
	São Miguel	8	9	17
Sul 1	Ipiranga		9	9
	Jabaquara	5	7	12
	Santo Amaro	5	5	10
	Vila Mariana	5	5	10
Sul 2	Campo Limpo	1	7	8
	Capela do Socorro	3	8	11
	Cidade Ademar	6	2	8
	M'Boi Mirim		6	6
	Parelheiros	2	7	9
Total		128	206	334

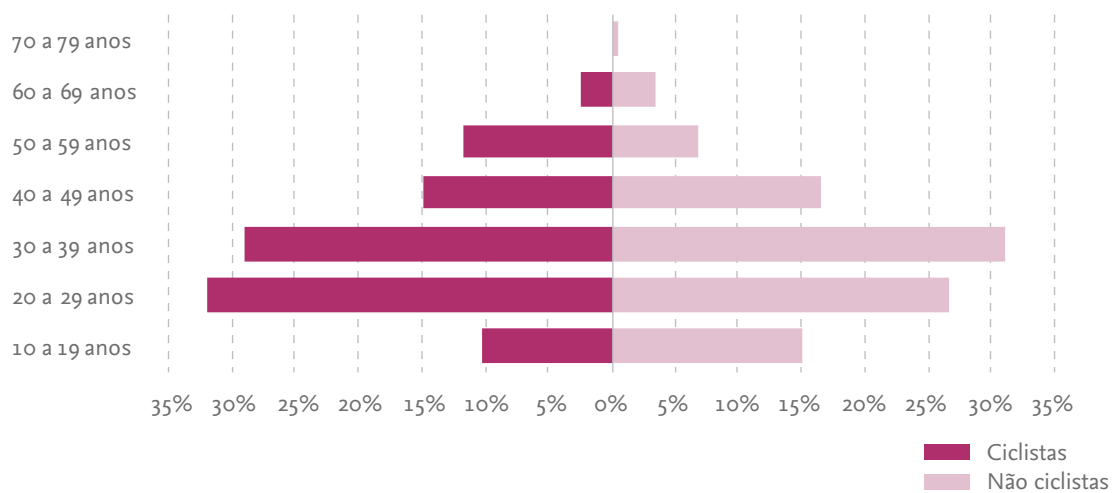
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

3.2.3.2. Resultados

3.2.3.2.1. Leitura socioeconômica

A pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” conta com uma vasta quantidade de dados e muitas comparações possíveis entre as mulheres ciclistas e não ciclistas que usam a bicicleta na cidade. Logo no início, nas análises sobre o perfil socioeconômico das mulheres entrevistadas, é possível notar alguma diferença nas faixas etárias das entrevistadas: apesar de se notar uma quantidade maior de mulheres adolescentes (entre 10 e 19 anos de idade) entre as não-ciclistas, as mulheres ciclistas tendem a ser jovens, com maior presença na faixa dos 20 aos 29 anos.

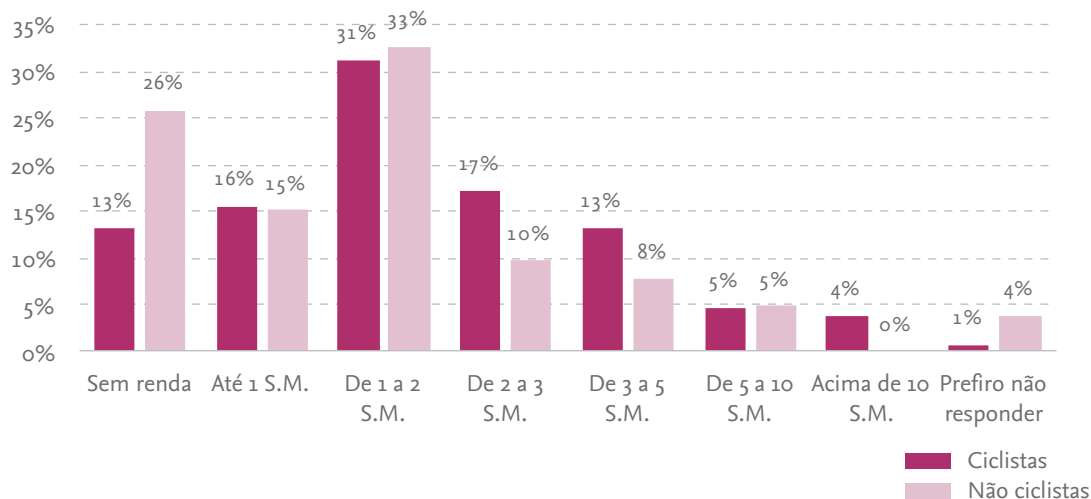
GRÁFICO 3-23 - PIRÂMIDE ETÁRIA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

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

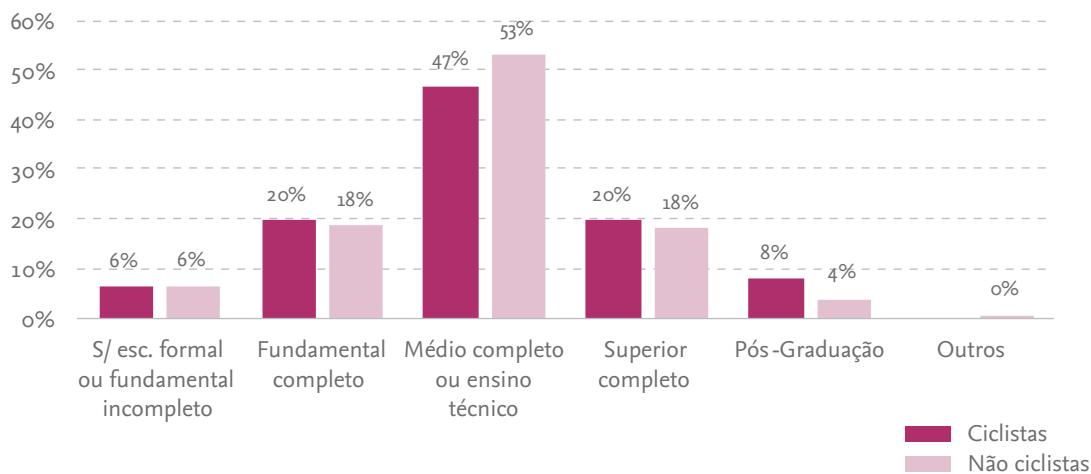
GRÁFICO 3-24 - FAIXA DE RENDA DAS ENTREVISTADAS*



*Valor do Salário Mínimo Paulista em 2016: R\$880,00.
 Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

O fato da educação ser normalmente considerada um proxy da renda pode ajudar a explicar o fato de que as mulheres ciclistas entrevistadas têm maior escolaridade do que as mulheres não ciclistas, seguindo a tendência apontada pela renda mais alta das ciclistas. Da mesma forma que existem mais mulheres com ensino superior completo e pós-graduação entre as ciclistas, nota-se que, entre as não ciclistas, aquelas que têm ensino médio completo são maioria e proporcionalmente mais numerosas do que entre as ciclistas.

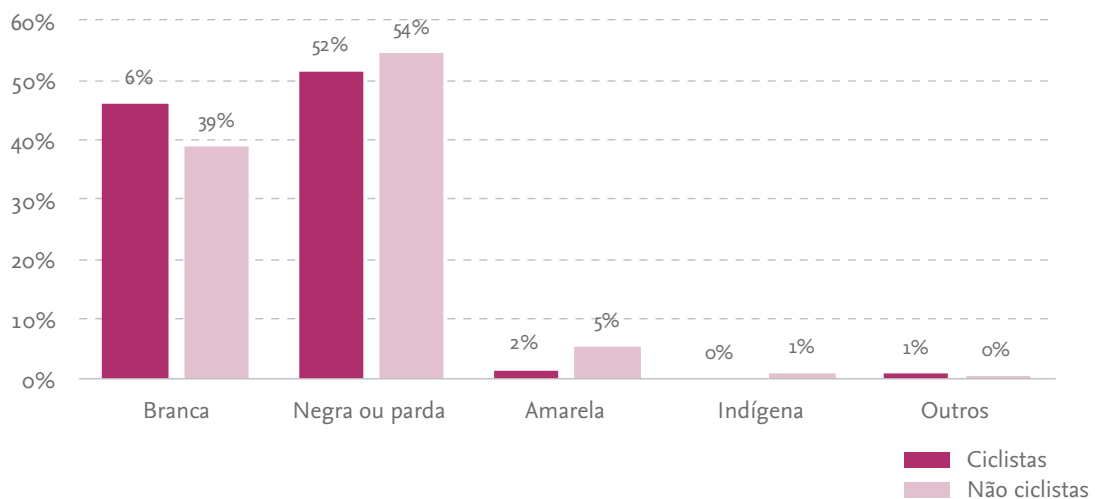
GRÁFICO 3-25 - GRAU DE ESCOLARIDADE DAS ENTREVISTADAS



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

As mulheres negras ou pardas foram a maioria das entrevistadas nos dois grupos: entre as ciclistas, elas somaram 52%; entre as não ciclistas, 54%. A maior parte das mulheres amarelas entrevistadas esteve entre as não-ciclistas (5%, contra 2% entre as ciclistas) e houve apenas uma mulher indígena. Por conta dos resultados da pesquisa, com grande quantidade de mulheres negras e pardas, compreende-se que a metodologia escolhida para a coleta dos dados foi bem-sucedida no que diz respeito ao alcance territorial e da diversidade das mulheres entrevistadas, conseguindo uma amostra relativamente diversa – apesar de não ser estatisticamente representativa.⁸⁷

GRÁFICO 3-26 - COR OU RAÇA DAS ENTREVISTADAS

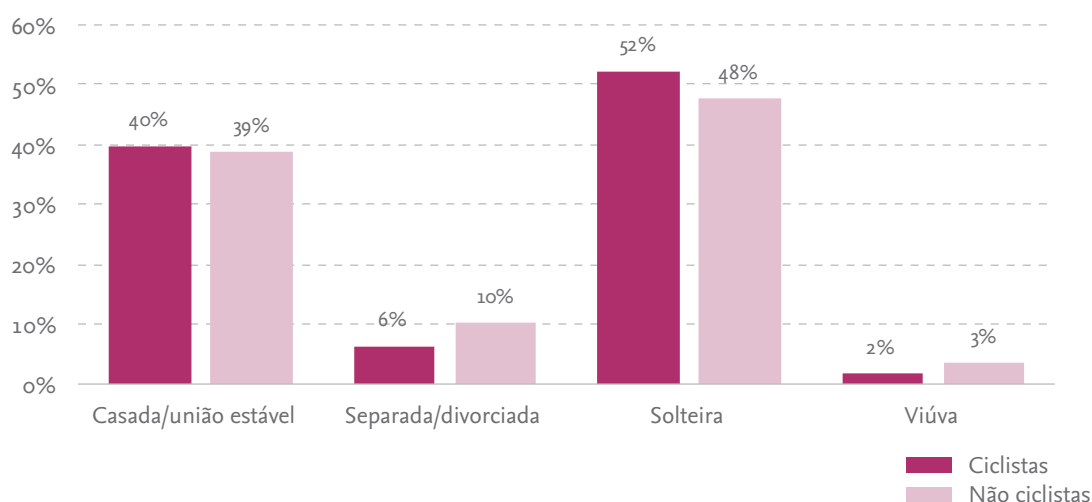


Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Embora seja possível notar que entre as mulheres ciclistas a proporção de solteiras seja um pouco maior do que entre as não ciclistas (52% contra 48%) as não ciclistas superam as ciclistas em relação às mulheres divorciadas (10% contra 6%). Porém, os dados não confirmam nenhuma hipótese sobre as mulheres não-casadas entrevistadas serem maioria entre as ciclistas – se confirmada tal hipótese, seria possível levantar questões sobre o casamento e seu efeito sobre o uso da bicicleta, por exemplo. Tal hipótese pode ser investigada mais a fundo em pesquisas futuras.

⁸⁷ É necessário, entretanto, analisar com mais cuidado os resultados apresentados nos gráficos 3-25 e 3-26 – ao mesmo tempo que temos mais mulheres com maior escolaridade entre as ciclistas, também temos mais mulheres negras e pardas. Sabendo que, no contexto brasileiro, raça e renda/classe estão intimamente ligados – e que escolaridade é proxy de renda/classe – é possível que esses números carreguem resultados que não necessariamente refletem a demografia brasileira.

GRÁFICO 3-27 - ESTADO CIVIL DAS ENTREVISTADAS



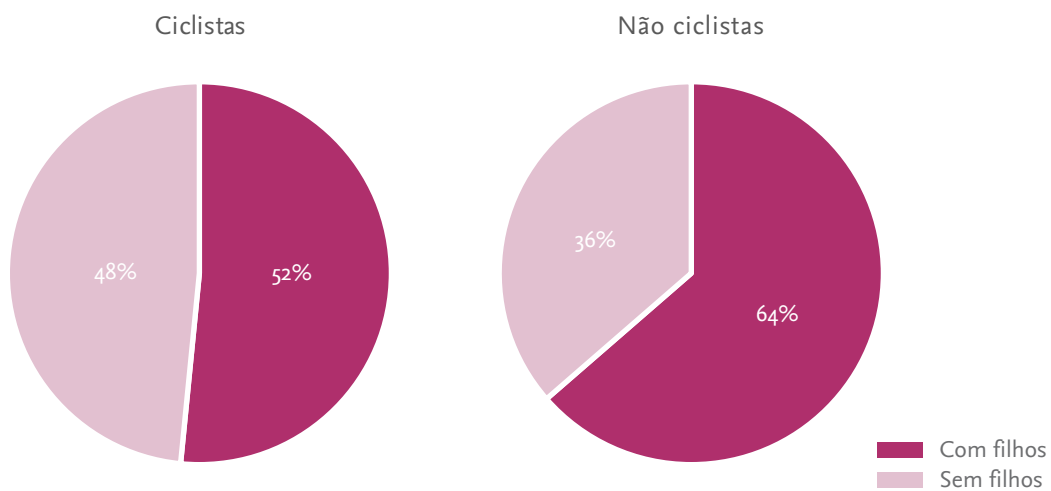
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Apesar dos dados sobre o estado civil não apontarem muitas tendências, as perguntas sobre filhos apontam questões que podem ser interessantes para a abordagem numa perspectiva de gênero. De início, nota-se que as mulheres ciclistas são menos frequentemente mães do que as mulheres não ciclistas entrevistadas (52% contra 64%). Tal informação pode ser um indício sobre o papel que a bicicleta pode ter ou não ter na vida das mulheres, pelo fato de elas serem mães, o que poderia ser um impeditivo num contexto da divisão sexual do trabalho e de sobrecarga de trabalho doméstico.

Já foi mencionado anteriormente nesse trabalho que, na maioria das vezes, é sobre as mulheres que recaem as tarefas de cuidado dos filhos, sendo geralmente sua responsabilidade leva-los à escola, ao médico e a locais de recreação, por exemplo. Viagens como as mencionadas são, inclusive, um importante componente das viagens em cadeia “típicas” das mulheres. Esse tipo de viagem poderia ser muito beneficiado pelo uso da bicicleta, graças à sua agilidade e praticidade superior à caminhada ou até mesmo ao transporte coletivo. Por outro lado, é compreensivo que esses mesmos dois fatores que poderiam se beneficiar da bicicleta – as viagens para servir passageiros e as viagens em cadeia –, quando combinados, possam ser considerados um impeditivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos. Algumas hipóteses levantadas e que necessitam ser mais aprofundadas são:

- Insegurança em pedalar na rua, compartilhando espaço com veículos, por conta do trânsito agressivo e da falta de políticas cicloviárias;
- Impossibilidade de levar os filhos na mesma bicicleta, utilizando uma cadeirinha, seja pelo peso ou tamanho das crianças, seja por serem muitos filhos (e que não cabem na bicicleta), seja por conta do custo do equipamento para levar as crianças na bicicleta etc.;
- Longa distância ou relevo desfavorável entre casa e escola/equipamentos públicos de lazer que os filhos frequentam.

GRÁFICO 3-28 - ENTREVISTADAS COM OU SEM FILHOS



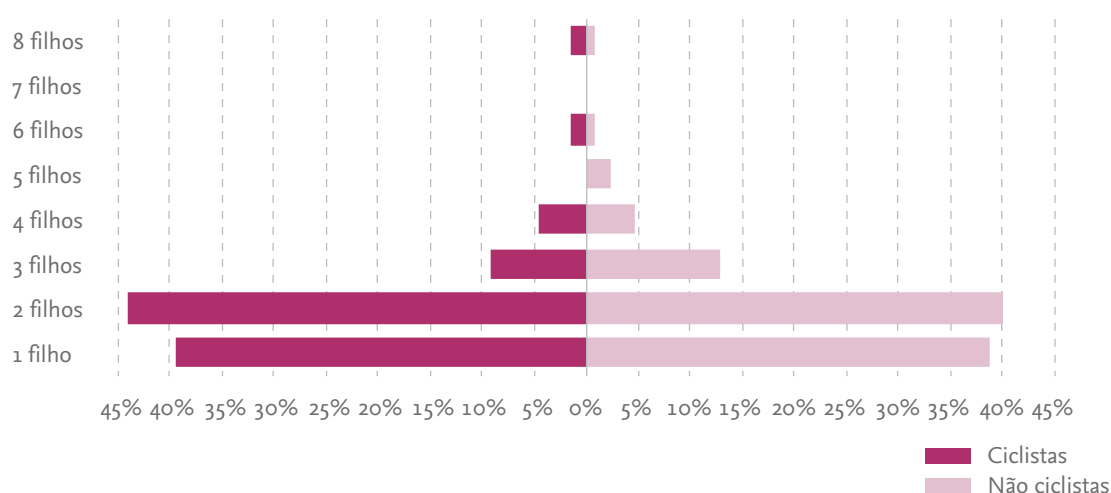
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Porém, tão ou mais importante do que saber se ter filhos é um fator de influência no uso da bicicleta como transporte, é buscar compreender em quais condições ter filhos poderia ser um impeditivo. Uma maneira de começar a entender as dinâmicas envolvidas é analisar se a quantidade de filhos e as suas idades exercem algum papel na opção ou não pela bicicleta. As respostas coletadas na pesquisa começam a apontar um caminho nessa direção, ao revelarem que 52% das ciclistas entrevistadas são mães e que 83% dessas têm um ou dois filhos. As não ciclistas parecem tender a serem mães com maior frequência – 64% das entrevistadas têm filhos – e,

quando mães, parecem ter tendência a ter mais filhos: 79%⁸⁸ dessas mulheres têm um ou dois filhos.

A diferença entre ambas, em relação à quantidade de filhos, parece baixa, mas a análise da idade dos filhos indica que, entre as ciclistas, os filhos parecem ser mais velhos: 31% têm até 9 anos de idade, ao passo que entre as não ciclistas a proporção de filhos com até 9 anos é de 37%. Estudos mais aprofundados poderiam investigar se mulheres com menos filhos e/ou com filhos mais velhos teriam mais facilidade em adotar a bicicleta do que aquelas que têm mais filhos e/ou filhos mais novos.

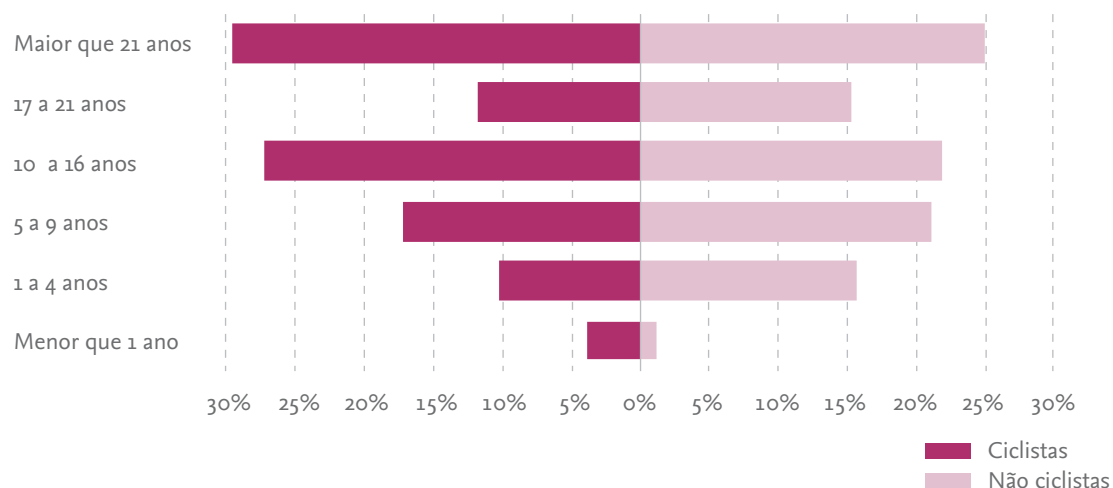
GRÁFICO 3-29 - QUANTIDADE DE FILHOS DAS MULHERES QUE SÃO MÃES



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

⁸⁸ A quantidade média de filhos por mulher que é mãe entrevistada é menor entre as ciclistas: 1,93 filhos por mãe ciclista, contra 1,97 filhos por mãe não ciclista. Porém, se considerou que a diferença entre ambas as médias é muito pequena para ter relevância estatística.

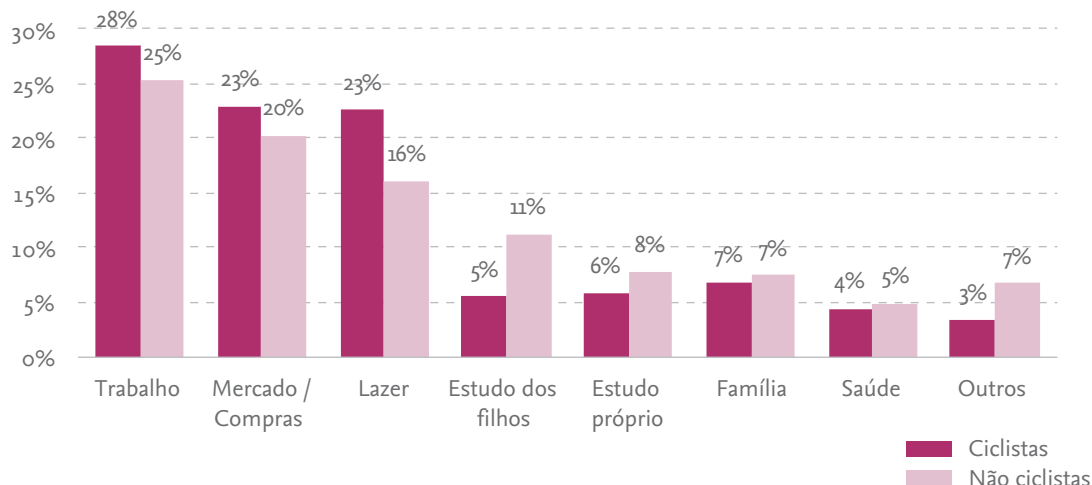
GRÁFICO 3-30 - IDADES DOS FILHOS DAS MULHERES QUE SÃO MÃES



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Reforçando hipóteses anteriormente levantadas de que as ciclistas seriam menos frequentemente mães do que aquelas que não pedalam e que, quando mães, as ciclistas parecem ter menos filhos e/ou filhos mais velhos, percebe-se que há uma diferença notável naquelas que apontaram ter como um dos três principais destinos o estudo dos filhos. Entre as ciclistas, somente 5% têm como um dos principais motivos de viagem o local de estudo dos filhos, enquanto 11% das não ciclistas mencionaram essa resposta. No mais, nota-se que as ciclistas têm “lazer” como destino mais frequente do que as não ciclistas, e a mesma tendência se repete com viagens para o trabalho e com motivo compras. Nota-se quão presente na vida dessas mulheres entrevistadas são as viagens em função do rol de tarefas do trabalho reprodutivo.

GRÁFICO 3-31 – MOTIVOS DE VIAGEM DAS MULHERES QUE SÃO MÃES



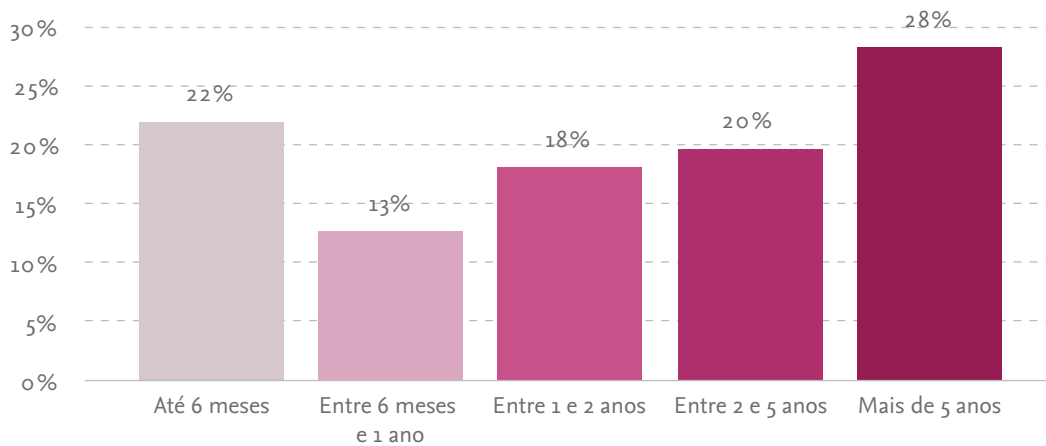
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

3.2.3.2.2. As mulheres ciclistas

As ciclistas entrevistadas são mulheres que usam a bicicleta como transporte já há algum tempo, resultado bastante diferente do que foi observado na Pesquisa Perfil do Ciclista, onde a maior parte das mulheres que participou da pesquisa usava a bicicleta há menos de um ano⁸⁹. Assim, quase 50% das entrevistadas são ciclistas há mais de dois anos e 28% delas, utilizam a bicicleta há mais de cinco anos.

⁸⁹ É preciso levar em conta, porém, que a coleta de dados em campo da “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” foi realizada quase um ano depois da Pesquisa Perfil do Ciclista. Logo, é possível que esse intervalo entre a realização de ambas tenha tido impacto nessa resposta das entrevistadas, que teriam se tornado ciclistas mais antigas depois desse período de um ano – ou seja, quem disse à época da Pesquisa Perfil do Ciclista que usava a bicicleta há um ano, na verdade era ciclista há dois anos no período em que foi realizada a pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo.

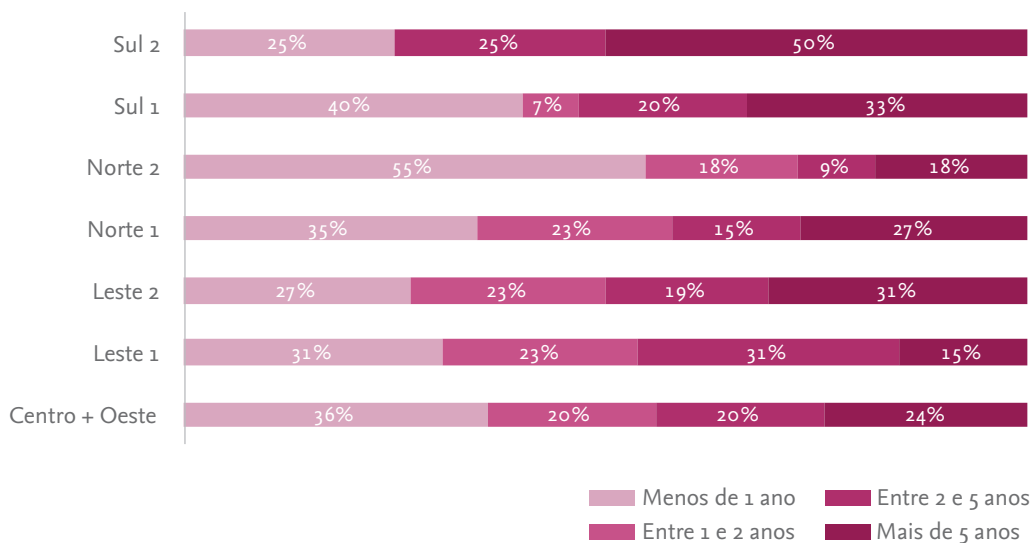
GRÁFICO 3-32 - TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

O tempo de uso da bicicleta parece variar conforme a zona onde foi realizada a entrevista: as mulheres da macrorregião Sul 2 parecem ser as que usam a bicicleta há mais tempo, seguidas pelas mulheres das macrorregiões Sul 1 e Leste 2. As ciclistas mais recentes parecem estar na Zona Norte (Norte 1 e 2, especialmente conhecidas pelo seu relevo) Centro, Oeste e Sul 1.

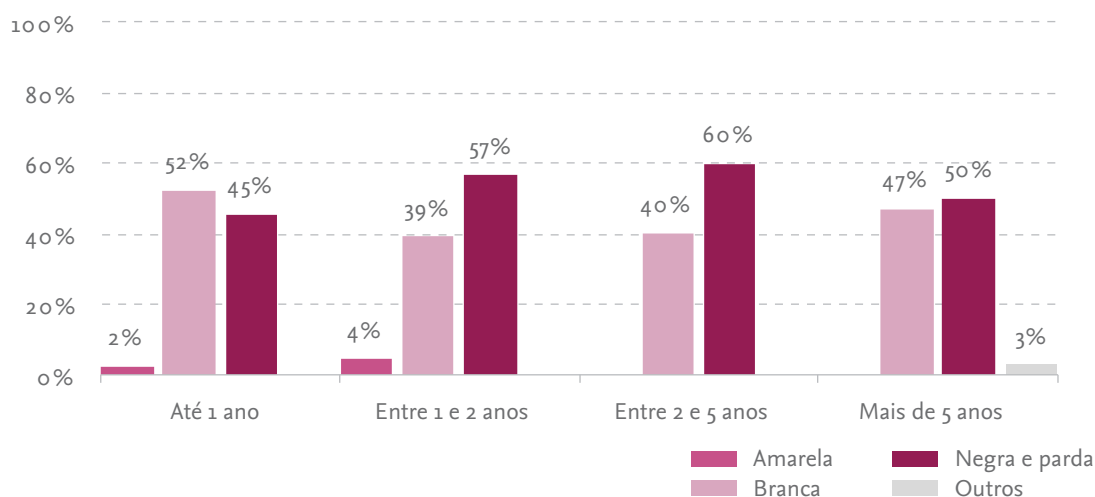
GRÁFICO 3-33 - TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE, POR ZONA DE ENTREVISTA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

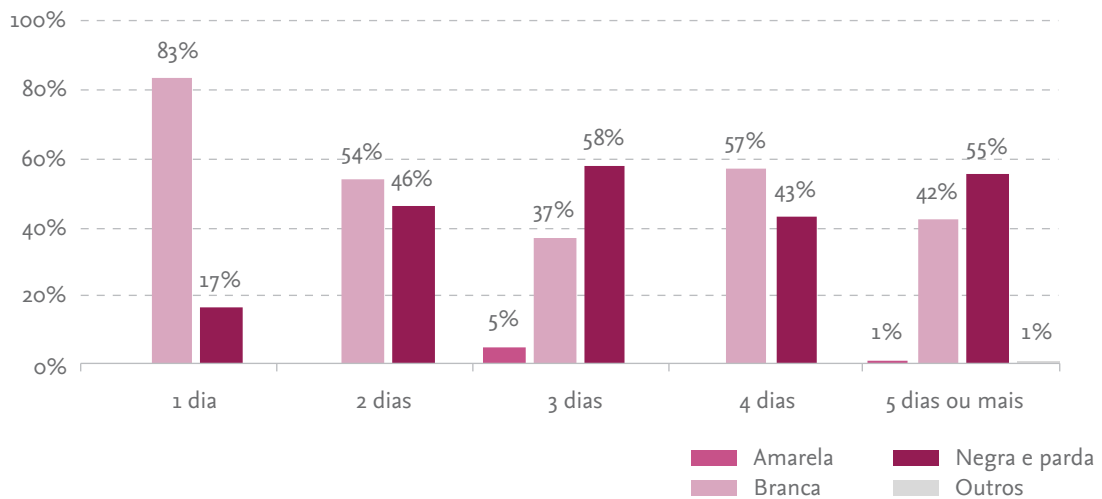
As mulheres negras e pardas parecem ser ciclistas mais antigas. Apesar da proporção entre negras e brancas ser similar entre aquelas que usam a bicicleta há mais de cinco anos, nota-se uma presença muito superior de mulheres pretas entre as ciclistas que disseram ter começado a pedalar entre 1 e 5 anos. Por outro lado, as mulheres brancas são a maioria das que disseram usar a bicicleta como transporte há menos de um ano. As brancas também são a grande maioria das ciclistas que pedalam apenas uma vez por semana (83% destas). Já as negras e pardas são 55% das mulheres entrevistadas que usam a bicicleta cinco vezes ou mais por semana. Assim, os dados trazem informações inéditas sobre a questão racial no uso da bicicleta que merecem ser exploradas mais a fundo em pesquisas futuras, também à luz da literatura internacional sobre o tema que vem sendo desenvolvida e foi apresentada no Capítulo 1.

GRÁFICO 3-34 - TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE, POR COR OU RAÇA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

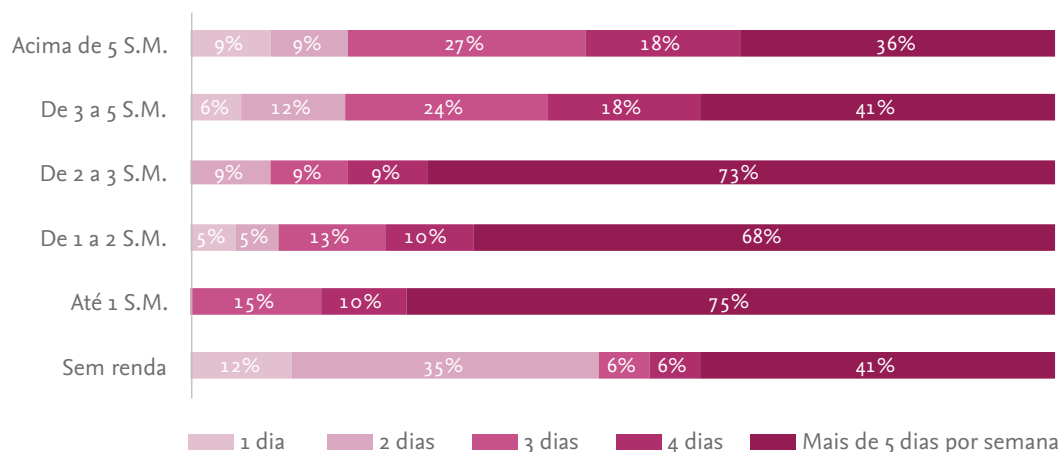
GRÁFICO 3-35 - FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE, POR COR OU RAÇA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

O uso da bicicleta como transporte em mais de 5 dias por semana é mais comum entre aquelas mulheres que ganham até 1 salário mínimo. As faixas de renda seguintes – entre 1 e 2 salários e de 2 a 3 salários – também têm alto índice de uso acima de 5 vezes por semana. Nas duas faixas de renda superiores, o uso diário cai e pedalar passa a ser mais esporádico – a maior frequência de uso entre das mulheres que têm renda acima de 3 salários é de 3 vezes por semana. Entre as mulheres sem renda, há uma parcela (41%) que pedala 5 vezes ou mais por semana, enquanto que uma boa parte das entrevistadas (35%) diz pedalar apenas duas vezes por semana. Tal fenômeno merece olhar mais atento, a fim de compreender até que ponto a baixa (ou nenhuma) renda compromete o raio de deslocamento e a mobilidade até mesmo usando modos que não têm custo fixo de transporte, tal qual a tarifa de ônibus.

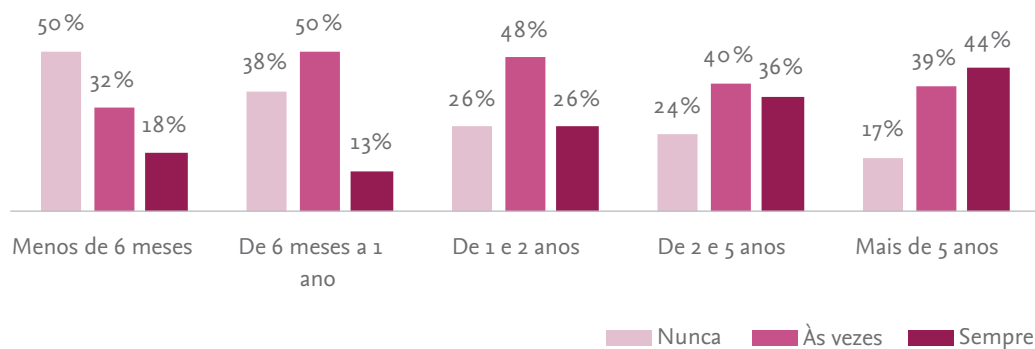
GRÁFICO 3-36 - FREQUÊNCIA DE USO DA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE, POR FAIXA DE RENDA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

As mulheres ciclistas, especialmente as que usam a bicicleta há mais tempo, não veem problema em combinar a bicicleta com a realização de tarefas domésticas: a pesquisa aponta que, grosso modo, quanto mais tempo de uso da bicicleta, maior a frequência na qual as entrevistadas apontaram ir fazer compras e carregá-las na bicicleta. O contrário também é verdade: entre as ciclistas mais novatas, a resistência à prática parece ser bem maior, possivelmente por conta de questões de insegurança e falta de domínio pleno da técnica no uso da bicicleta.

GRÁFICO 3-37 - FREQUÊNCIA COM A QUAL FAZ COMPRAS E AS CARREGA NA BICICLETA, POR TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO TRANSPORTE



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

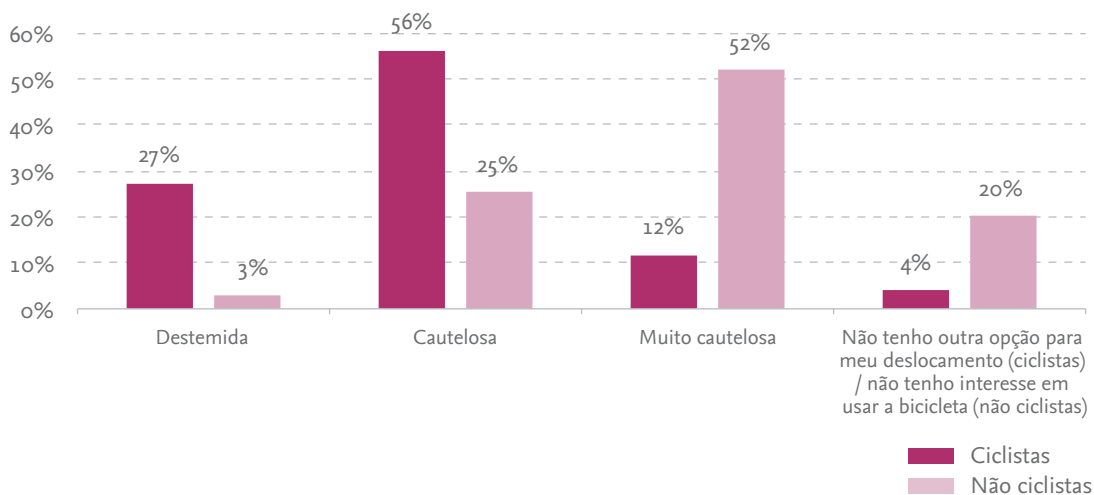
3.2.3.2.3. *Desafios e barreiras ao uso da bicicleta*

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

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

Através da pergunta, foi possível verificar que as mulheres não ciclistas tendem a ter “mais medo” de usar a bicicleta e mais da metade delas aponta que só pedalaria se tivesse infraestrutura cicloviária na maior parte do percurso e em ruas com baixíssimo tráfego em seus trajetos. Dentre as ciclistas, 27% tendem a pedalar mesmo sem infraestrutura e 56% delas disse pedalar em ruas com pouco tráfego, mas preferirem caminhos com infraestrutura. Os dados parecem mostrar que, para as mulheres que ainda não usam a bicicleta, o trânsito parece mais hostil e tem um caráter de “algo a se evitar”, necessitando que haja infraestrutura cicloviária para se sentirem seguras. Interessante é notar que 20% das mulheres não ciclistas entrevistadas apontaram que não usariam a bicicleta como transporte e que a bicicleta é a única opção disponível para o deslocamento de 4% das ciclistas.

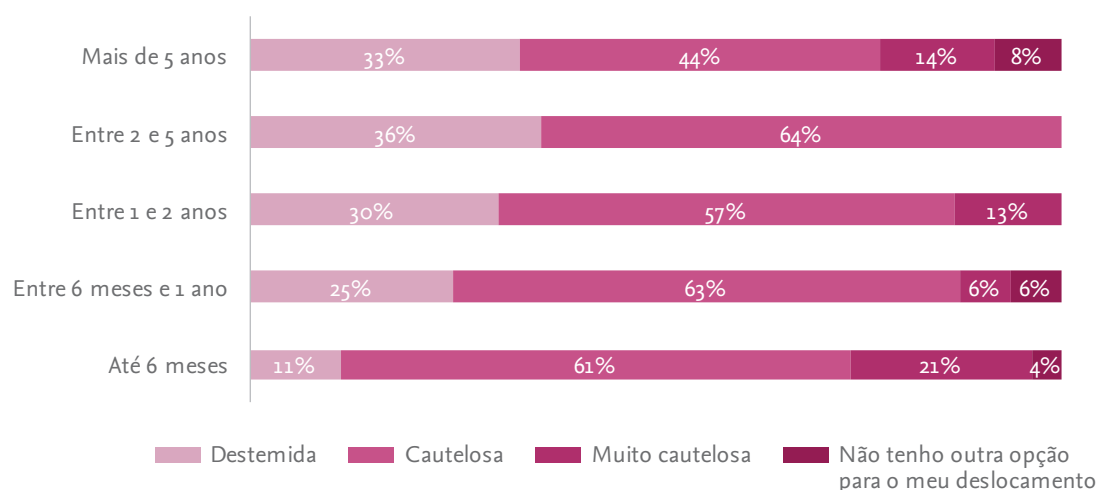
GRÁFICO 3-38 - TIPO DE CICLISTA QUE É/SERIA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

O sentimento de insegurança que parece ser comum às mulheres que ainda não usam a bicicleta cotidianamente parece se dissipar entre as mulheres que pedalam há mais tempo. Observa-se uma tendência crescente de aumento das mulheres “destemidas” entre as ciclistas mais antigas. Assim, percebe-se que as mulheres parecem ganhar mais confiança e terem menos medo do trânsito, conforme se tornam mais experientes.

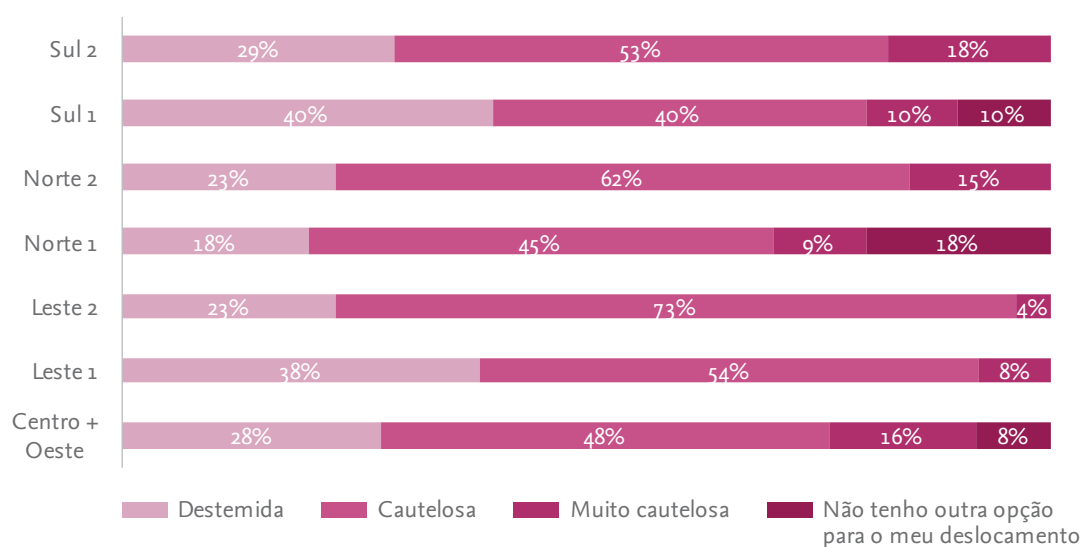
GRÁFICO 3-39 - TIPO DE CICLISTA QUE É/SERIA, POR TEMPO DE USO DA BICICLETA COMO TRANSPORTE



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

A distribuição das ciclistas pelo território parece não seguir nenhuma tendência de acordo com o tempo de uso da bicicleta^{9º}, embora destaquem-se as mulheres da Norte 1 que apontam não ter outra opção para o deslocamento que não a bicicleta.

GRÁFICO 3-40 - TIPO DE CICLISTA QUE É, POR ZONA DE ENTREVISTA (CICLISTAS)

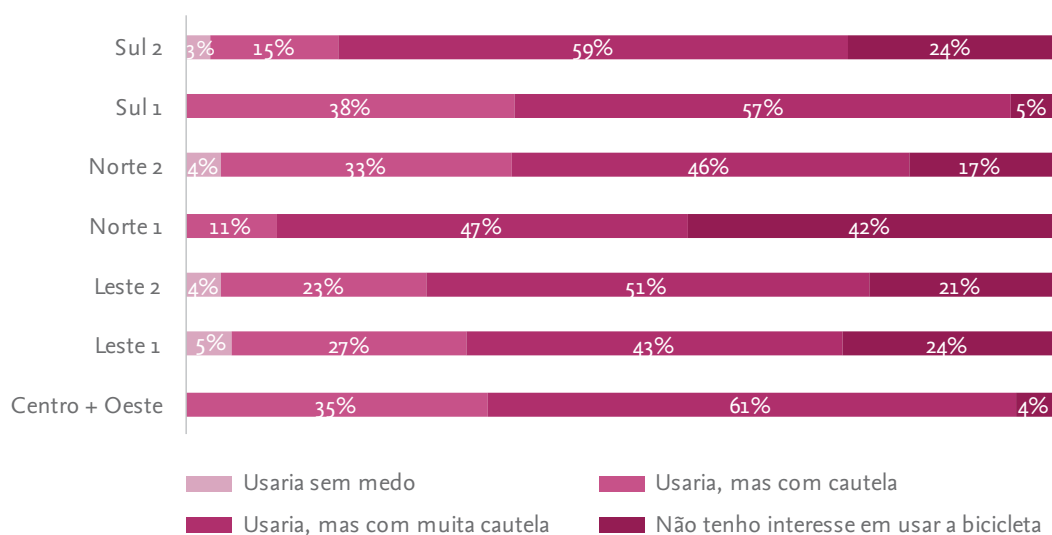


Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

^{9º} Ver Gráfico 3-33.

Nota-se uma maior tendência à adoção da bicicleta na área que compreende o Centro e a Zona Oeste da cidade, com menos mulheres apontando que não têm interesse nesse modo. Interessante notar que é justamente nessa área onde estão as mulheres que apontam que pedalariam com muita cautela. Talvez o fato de ser uma região da cidade que conta com mais infraestrutura cicloviária reforce a necessidade de separação e proteção do trânsito no imaginário daquelas mulheres que ainda não pedalam.

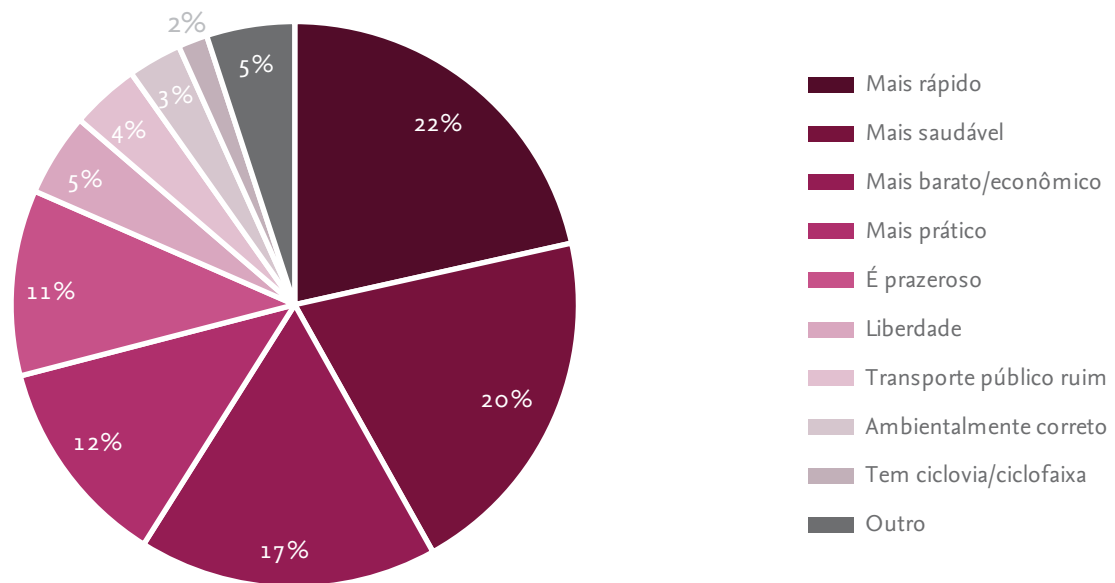
GRÁFICO 3-41 - TIPO DE CICLISTA QUE SERIA, POR ZONA DE ENTREVISTA (NÃO CICLISTAS)



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

A opção pela bicicleta entre as entrevistadas que já se deslocam assim parece ser motivada principalmente pela rapidez, pelos benefícios que pedalar traz à saúde e pelo seu custo, reforçando as percepções coletadas na Pesquisa Perfil do Ciclista⁹¹. É interessante notar respostas como “é prazeroso” e “liberdade”, indicando que o bem-estar ao usar a bicicleta é importante para as mulheres entrevistadas.

GRÁFICO 3-42 - PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES NO USO DA BICICLETA (CICLISTAS)

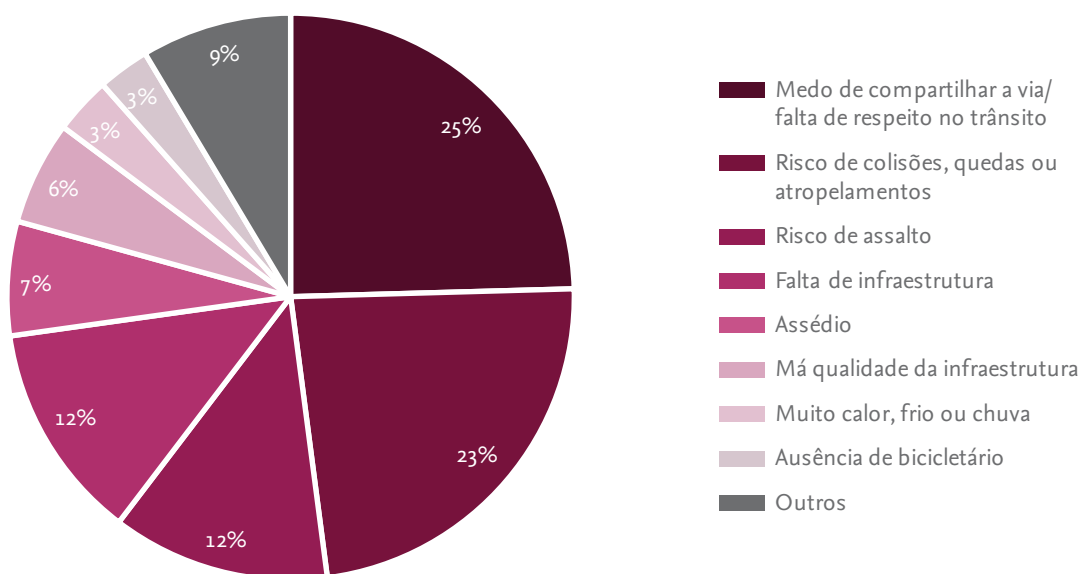


Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

⁹¹ Ver Gráficos 3-21 e 3-22.

As ciclistas apontam que os principais problemas que elas enfrentam referentes à bicicleta são aqueles relativos à falta de respeito no trânsito e à insegurança causada pela má conduta dos condutores. Essa informação corrobora o que já havia sido captado na Pesquisa Perfil do Ciclista⁹², representando 48% das respostas. O medo da violência física aparece de duas formas: o risco de assalto (12%) e a violência de gênero, através do assédio (7%).

GRÁFICO 3-43 - PRINCIPAIS PROBLEMAS ENFRENTADOS NO USO DA BICICLETA (CICLISTAS)

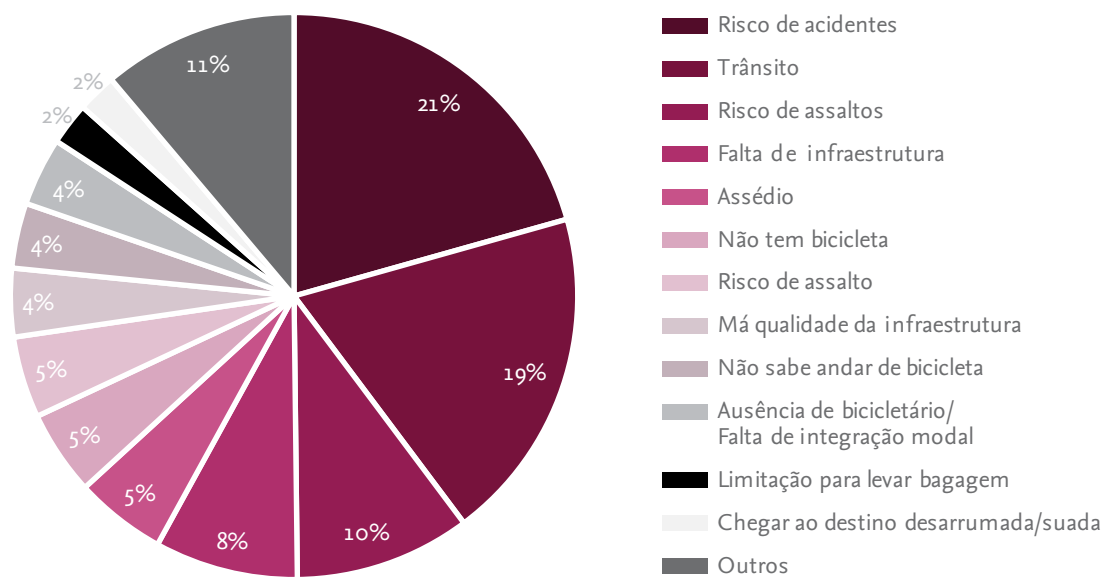


Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

⁹² Ver Gráfico 3-19.

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

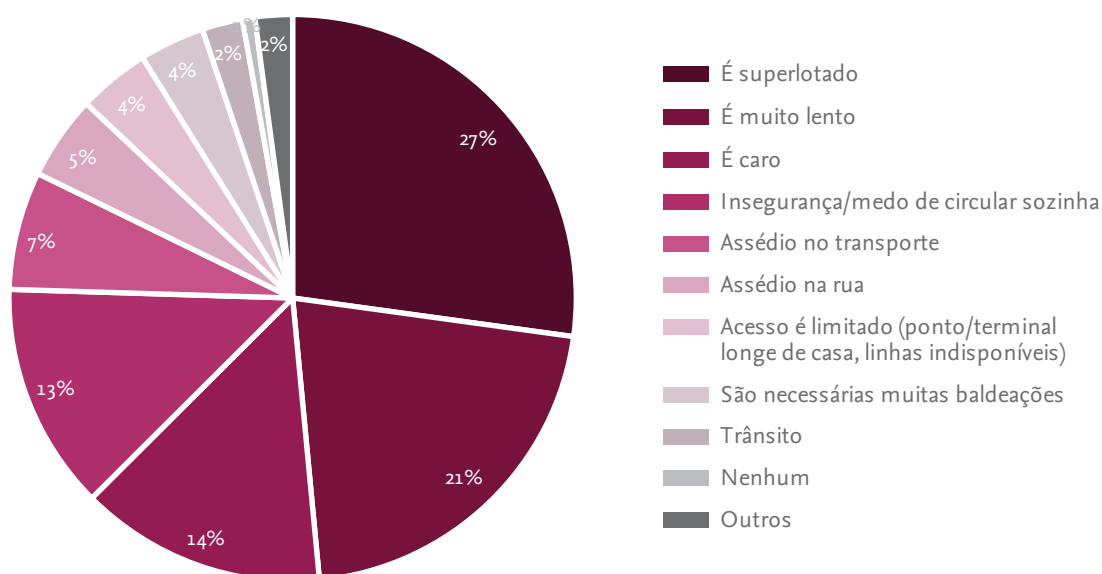
GRÁFICO 3-44 - PRINCIPAIS MOTIVOS QUE IMPEDEM O USO DA BICICLETA (NÃO CICLISTAS)



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

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

GRÁFICO 3-45 - PRINCIPAIS PROBLEMAS ENFRENTADOS AO SE LOCOMOVER



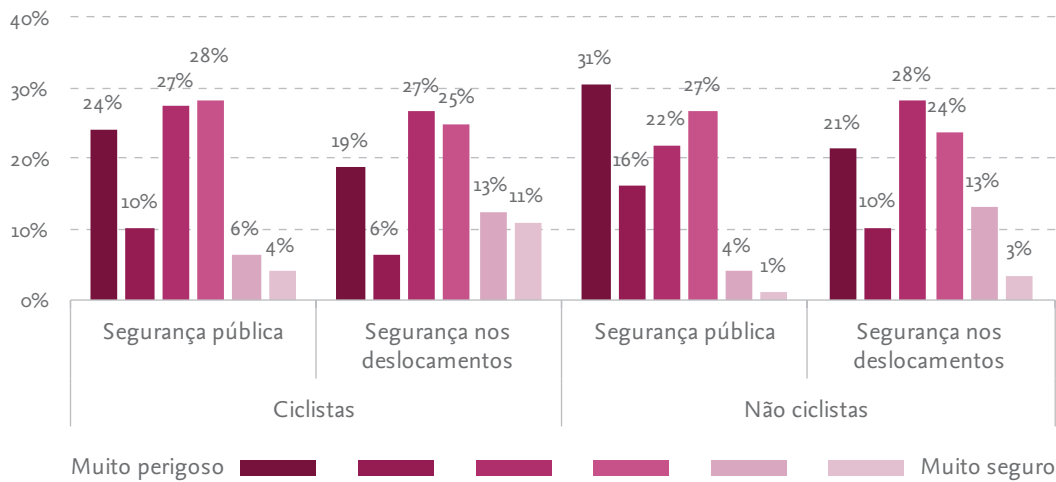
Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

A insegurança das mulheres nos espaços urbanos é uma questão que merece ser debatida a partir da perspectiva da bicicleta. Isso porque a bicicleta pode fazer frente a essa sensação de insegurança e às violências vivenciadas pelas mulheres em seus deslocamentos cotidianos. Assim, a pesquisa consegue apontar o caminho para primeiras hipóteses que merecem ser aprofundadas em estudos posteriores. Foram exploradas duas dimensões da segurança: em relação à segurança pessoal como um todo (assalto, iluminação, infraestrutura etc.) e em relação à segurança pessoal no ato de deslocar-se – para as ciclistas, enquanto usando a bicicleta como transporte, para as não ciclistas, enquanto se locomovendo pela cidade. As respostas foram classificadas em uma escala de 0 a 5, de “muito perigoso” a “muito seguro”.

Os dados já apontam que as ciclistas parecem sentir-se mais seguras e menos inseguras em relação à segurança pública, com uma menor proporção de respostas próximas ao “muito perigoso” e uma maior proporção de respostas próximas ao “muito seguro” do que as não ciclistas entrevistadas. O mesmo fenômeno acontece, de forma ainda mais contundente, em relação à segurança nos deslocamentos: 11% daquelas que usam a bicicleta disseram se sentir “muito seguras” em seus deslocamentos, contra 3% das mulheres entrevistadas que não usam.

Tais informações ainda merecem olhar mais detalhado investigando questões de classe e de raça, mas acredita-se que as hipóteses levantadas já fornecem subsídio para as próximas investigações sobre o tema. Imaginar a bicicleta como um modo de transporte possível de ser acionado para lidar com a insegurança das mulheres nos espaços públicos indica caminhos interessantes para pesquisas futuras.

GRÁFICO 3-46 - SENSAÇÃO DE SEGURANÇA, EM RELAÇÃO À SEGURANÇA PÚBLICA E À SEGURANÇA ENQUANTO SE DESLOCA



Fonte: Ciclocidade (2016). Elaboração própria.

Os dados da pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” trazem informações valiosas sobre o uso da bicicleta por mulheres. Por mais que se note uma ausência importante de homens entre os entrevistados, apontando quais podem ser questões específicas de gênero ou não, consegue-se levantar alguns pontos que são específicos do uso da bicicleta.

A pesquisa dá pistas sobre as mulheres ciclistas serem menos frequentemente mães – e que, quando mães, teriam menos filhos ou filhos mais velhos – do que as não ciclistas. Esse aspecto também pode explicar o fato de as mulheres ciclistas fazerem menos viagens com motivo “estudo dos filhos” do que as não ciclistas. Além disso, levanta hipóteses importantes sobre a intersecção do uso da bicicleta e a renda das ciclistas, que podem ser exploradas em estudos futuros.

A vivência dessas duas “categorias” de mulheres pesquisadas é especialmente interessante ao se investigar algumas características de seus deslocamentos diários, segurança e questões relativas ao uso da bicicleta. Nota-se que as mulheres ciclistas parecem se sentir mais seguras e enfrentar, com menor frequência, violência de gênero sob a forma de assédio ou medo de estar na rua. Próximos estudos devem se aprofundar nessas questões, a fim de mapear se essa relação verificada nos dados da pesquisa é verdade.

CAPÍTULO 4 | Desafios ao uso da bicicleta pelas mulheres de São Paulo: uma abordagem qualitativa

A revisão da bibliografia apresentada nos Capítulos 1 e 2 desse trabalho forneceu insumos que orientaram a análise dos dados quantitativos esmiuçados no Capítulo 3. Combinadas, essas reflexões foram essenciais para orientar o desenvolvimento das entrevistas semi-estruturadas que cujos objetivos, metodologia e resultados serão apresentados neste capítulo e em trabalhos futuros, se aprofundando nas entrevistas realizadas.

4.1. Objetivos da abordagem qualitativa

A opção pela realização de pesquisa qualitativa, além da revisão bibliográfica e análise de dados quantitativos secundários, se deu pela identificação da falta de informações sobre o uso da bicicleta em São Paulo, para além de reflexões sobre padrões de comportamento de viagem e suas principais características. Optar pela adoção, também, de uma abordagem qualitativa – especialmente em um trabalho que investiga relações sociais tão complexas quanto as de gênero e como elas se manifestam no urbano a partir de práticas bastante individuais – é seguir um caminho metodológico que permite olhar de maneira mais aprofundada as subjetividades envolvidas no fenômeno, que não são identificadas nos bancos de dados quantitativos disponíveis para análise.

“Durante muito tempo, houve disputa entre as duas concepções, cada qual querendo se impor e deslegitimar a outra. Nas últimas décadas, contudo, a rivalidade deu lugar à colaboração e à busca de uso casado ou, mesmo, simultâneo de técnicas qualitativas e quantitativas, admitindo-se que ambas contribuem, de maneiras diferentes mas complementares, para a compreensão dos fenômenos sociais. Assim, a perspectiva contemporânea dominante na sociologia é de conciliação e complementaridade entre as duas metodologias.

Os que preferem as metodologias qualitativas apontam a dificuldade de isolar os fenômenos sociais para analisá-los, à maneira dos cientistas naturais com seus experimentos em laboratório. O “objeto” da investigação das ciências sociais são pessoas, capazes de alterar a sua conduta na presença do observador – seja para negacear informação, seja para arrumá-la da maneira que, julgam, irá satisfazê-lo. Ao contrário das ciências naturais, que estudam fenômenos com os quais se estabelece uma relação sujeito-objeto, a relação nas ciências sociais é sujeito-sujeito: o mundo social é constituído por sujeitos ativos (e

não objetos passivos): as ciências sociais estudam “objetos” que são dotados de intencionalidade e que pensam a si mesmos.

Esses sujeitos produzem interpretações do mundo social. Cada ator social é também um teórico social, no sentido de que interpreta a sua própria conduta e a situação social em que se insere para poder agir. Essa circunstância impõe aos cientistas sociais a necessidade de procederem ao que Anthony Giddens (1978) chamou de “dupla hermenêutica”: o sociólogo interpreta a interpretação que os sujeitos produzem de sua prática. Além disso, as ciências sociais são autoinfluentes: o processo de estudar afeta o que será estudado.” (CEBRAP, 2016, pp.8-9)

Dessa forma, ao escolher seguir um caminho de aplicação de métodos qualitativos, o presente trabalho buscou ser uma aproximação inicial sobre o uso (ou o não-uso) da bicicleta por mulheres em São Paulo. Buscou-se compreender quais os aspectos sociais, culturais, relacionados à técnica e infraestrutura de mobilidade, dimensões da organização e estruturação da cidade, entre outros, permeiam e influenciam o fenômeno, a partir da reflexão sobre hipóteses e descobertas apresentadas, especialmente pela literatura internacional, bem como de que maneira as hipóteses e caminhos indicados pelos dados quantitativos existentes se verificam ou não – ou ainda, demandam mais estudos e diferentes abordagens. Por fim, a adoção de métodos qualitativos visou, sobretudo, abrir espaço para que surgissem questões e hipóteses novas, ainda não anteriormente abordadas ou consideradas em estudos anteriores, ressaltando a importância da combinação de metodologias quantitativas e qualitativas para que novas ideias e teorias sobre o tema tenham espaço para surgir. Assim, o presente trabalho acredita que ainda há muito espaço para avançar a discussão sobre o uso da bicicleta por mulheres e deixar aparecer maneiras de diminuir as barreiras que impedem as mulheres de adota-la como modo de transporte, mirando medidas mais condizentes com o contexto das cidades brasileiras e latino-americanas (em especial, de uma cidade do tamanho de São Paulo, com todas as suas camadas de desigualdades e histórico de desenvolvimento) e com a realidade das mulheres da região – para além das fórmulas que normalmente são adotadas e tidas como verdades únicas e universais na abordagem da engenharia e planejamento de transportes.

Não obstante, seria ingênuo afirmar que esta pesquisa – ou, ainda, que métodos qualitativos – dá (ou dão) conta de identificar todos os pontos e resolver todos os questionamentos levantados tanto em trabalhos anteriores quanto aqueles que surgiram a partir das reflexões aqui feitas. Segundo manual de métodos qualitativos

publicado pelo CEBRAP (2016), os métodos qualitativos ainda carregam uma armadilha comum, que é “a generalização de conclusões produzidas a partir da observação de um único grupo” (CEBRAP, *op. cit.*, p.11). Destarte, é essencial repetir que este trabalho tem como principal função reunir e articular a literatura existente no campo, analisar de maneira conjunta e sistemática os dados quantitativos existentes no campo e testar hipóteses resultantes dessas pesquisas através de métodos qualitativos – metodologia não comumente utilizada no campo que tradicionalmente discute questões relativas à mobilidade urbana e gênero (e, por que não?, à manifestação das desigualdades sociais no uso cotidiano do sistema de transportes das cidades contemporâneas).

“Isso vale também para a escolha entre métodos qualitativos e quantitativos. Os mesmos princípios lógicos regem ambos, que visam a produzir informação empírica que sustente inferências. Trata-se de duas maneiras de enfrentar problemas e objetos e a escolha por um ou outro conjunto de técnicas é uma decisão muito mais empírica que teórica. Depende, outra vez, das perguntas que faz o pesquisador. Os qualitativos perdem para os quantitativos no que diz respeito à latitude da generalização, já que não se baseiam em estatísticas, e ficam mais sujeitos aos vieses do pesquisador. Mas ganham em requinte analítico: a profundidade compensa a pequena extensão.” (CEBRAP, 2016, p.20)

4.2. Metodologia adotada

As análises realizadas a partir dos bancos de dados quantitativos existentes cujas interpretações, em conjunto com a literatura existente sobre o uso da bicicleta por mulheres, proporcionaram a identificação de padrões e o desenho de hipóteses que poderiam auxiliar a começar a explicar o fenômeno no contexto paulistano. Para a etapa de coleta de dados qualitativos optou-se, então, por um caminho metodológico que não tornasse os resultados coletados simplesmente uma repetição dos padrões já observados nas pesquisas quantitativas, sem conseguir ampliar os horizontes. Ainda, a tal opção visou possibilitar o surgimento de aspectos ainda não observados do fenômeno, tomando o cuidado de não tornar os dados reunidos demasiadamente pessoais e relacionados à aspectos singulares e subjetivos de cada indivíduo, de forma a não permitir a sua extrapolação para interpretações de cunho mais amplo e social.

Por isso, especialmente visando não tornar essa etapa do trabalho um grande conjunto de relatos ou histórias de vida das pessoas entrevistadas, optou-se pela utilização de entrevistas semiestruturadas – método que está no meio do caminho entre os questionários de perguntas múltipla-escolha e respostas fechadas e os depoimentos da ordem das histórias de vida ou biografias, em que as pessoas entrevistadas falam sem interferências ou direcionamento do entrevistador (CEBRAP, 2016, p.12). Nas entrevistas semiestruturadas, o pesquisador possui um roteiro de perguntas pré-determinadas organizadas em uma ordem específica que são pensadas visando direcionar a conversa de forma a estimular a pessoa entrevistada a responder seus questionamentos – mas de maneira que em que é permitido desenvolver um assunto ou outro de maneira mais aprofundada a depender do rumo da conversa, bem como incluir outras perguntas e assuntos na entrevista (CEBRAP, 2016, p.27). Ainda, de acordo com Boni e Quaresma (2005), a opção pela realização de entrevistas semiestruturadas permite uma troca mais afetiva entre pesquisador e entrevistado, trazendo à tona aspectos da sua subjetividade que influenciam seus comportamentos e visões de mundo:

“Esse tipo de entrevista é muito utilizado quando se deseja delimitar o volume das informações, obtendo assim um direcionamento maior para o tema, intervindo a fim de que os objetivos sejam alcançados.

(...)

As técnicas de entrevista aberta e semi-estruturada também têm como vantagem a sua elasticidade quanto à duração, permitindo uma cobertura mais profunda sobre determinados assuntos. Além disso, a interação entre o entrevistador e o entrevistado favorece as respostas espontâneas. Elas também são possibilitadoras de uma abertura e proximidade maior entre entrevistador e entrevistado, o que permite ao entrevistador tocar em assuntos mais complexos e delicados, ou seja, quanto menos estruturada a entrevista maior será o favorecimento de uma troca mais afetiva entre as duas partes. Desse modo, estes tipos de entrevista colaboram muito na investigação dos aspectos afetivos e valorativos dos informantes que determinam significados pessoais de suas atitudes e comportamentos. As respostas espontâneas dos entrevistados e a maior liberdade que estes têm podem fazer surgir questões inesperadas ao entrevistador que poderão ser de grande utilidade em sua pesquisa.” (BONI e QUARESMA, 2005, p.75)

Entretanto, como qualquer metodologia de pesquisa, as entrevistas semiestruturadas também possuem suas limitações de alcance. Apesar de as entrevistas serem a técnica mais versátil entre os métodos qualitativos possíveis, elas também são aquelas consideradas como a mais problemática por conta de sua baixa confiabi-

idade: os entrevistados podem facilmente adotar um discurso que eles julguem ser o mais adequado aos desejos do pesquisador (CEBRAP, 2016). Por isso, a maneira como as perguntas são feitas de realizar as entrevistas é essencial para

“Quanto à formulação das questões o pesquisador deve ter cuidado para não elaborar perguntas absurdas, arbitrárias, ambíguas, deslocadas ou tendenciosas. As perguntas devem ser feitas levando em conta a seqüência do pensamento do pesquisado, ou seja, procurando dar continuidade na conversação, conduzindo a entrevista com um certo sentido lógico para o entrevistado. Para se obter uma narrativa natural muitas vezes não é interessante fazer uma pergunta direta, mas sim fazer com que o pesquisado relembre parte de sua vida. Para tanto o pesquisador pode muito bem ir suscitando a memória do pesquisado.” (BOURDIEU, 1999, apud BONI e QUARESMA, 2005, p.72)

Para definir as perguntas das entrevistas, utilizou-se como base o trabalho de Lubitow (2017), sobre as narrativas de ciclistas marginalizados em Portland, Oregon. Lubitow investiga a partir de uma perspectiva sociológica as barreiras ao uso da bicicleta para mulheres e minorias na cidade localizada no norte dos Estados Unidos. As perguntas foram adaptadas à realidade brasileira e paulistana buscando verificar as hipóteses levantadas nas etapas anteriores do trabalho, de revisão da literatura e análise dos dados qualitativos.

4.3. Amostra: critérios adotados para a sua seleção e amostra efetivada

Em posse do banco de dados e dos contatos das mulheres entrevistadas na pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” (CICLOCIDADE, 2016), foi selecionada uma amostra inicial das entrevistadas em potencial e que seriam contatadas por e-mail ou por telefone para aí então serem agendadas presencialmente as conversações. Considerando as reflexões realizadas a partir da revisão da literatura e dos dados secundários analisados, optou-se por realizar entrevistas com três grupos diferentes de pessoas:

1. Mulheres ciclistas/que usam a bicicleta como meio de transporte;
2. Mulheres não-ciclistas/que não usam a bicicleta como meio de transporte, mas que têm alguma relação com pessoas que pedalam/usam elas mesmas a bicicleta para lazer ou prática esportiva;
3. Homens ciclistas/que usam a bicicleta como meio de transporte.

Ao escolher realizar entrevistas com pessoas desses três grupos, imaginou-se ser possível conseguir “isolar” as variáveis que estão relacionadas às questões referentes ao uso da bicicleta como um todo em cidades como São Paulo; ao uso da bicicleta por mulheres; ao uso da bicicleta por mulheres em cidades como São Paulo.

Como a pesquisa da Ciclocidade não realizou entrevistas com homens, a seleção desses se daria através da técnica da “bola de neve” – com as mulheres ciclistas indicando amigos, colegas, conhecidos ou familiares que usam a bicicleta como modo de transporte. Alguns desses homens, de acordo com seu perfil socioeconômico e com o das mulheres entrevistadas que os indicaram, seriam então escolhidos e contatados para as conversas.

Para selecionar a amostra, foram utilizadas as seguintes variáveis:

- Local de moradia;
- Escolaridade;
- Cor;
- Renda individual;
- Estado civil;
- Mãe ou não mãe;
- Número de filhos;
- Idade dos filhos;
- Relação de parentesco com as pessoas com quem reside.

A amostra inicialmente pretendida encontra-se no Anexo 4 desse trabalho. O contato com as mulheres da amostra inicial foi feito duas vezes, com duas semanas de intervalo entre o primeiro e o segundo e-mail enviados. Quando havia alguma resposta negativa de alguma das mulheres da amostra, uma mulher com perfil semelhante era selecionada e então convidada para a entrevista. Das 23 ciclistas constantes da amostra inicial, apenas 5 responderam positivamente ao convite, o que fez com que o resto da base de entrevistadas fossem convidadas a participar da pesquisa, independentemente de seu perfil socioeconômico. Fenômeno similar aconteceu com as mulheres não-ciclistas convidadas – as quatro mulheres da amostra inicialmente selecionadas não responderam o convite, o que fez com que o convite também fosse estendido ao resto da base de entrevistadas. Ainda assim, apesar da estratégia ado-

tada, foram numerosas as não-respostas recebidas, mesmo após duas tentativas de contato com todas as mulheres constantes da base de entrevistadas da Ciclocidade. Dessa forma, a amostra efetivamente realizada foi significativamente inferior do que a inicialmente planejada – e a relação final das pessoas entrevistadas pode ser encontrada no Anexo 4 deste trabalho.

Foi realizada apenas uma entrevista com uma mulher não-ciclista, que foi descartada por ter sido a única entrevista desse perfil. As entrevistas duraram entre 45 minutos e 3 horas e foram realizadas no local escolhido pelas pessoas entrevistadas, e foram gravadas em áudio. Para a análise das entrevistas foram utilizadas as notas feitas durante as conversas e foi realizada a transcrição parcial das entrevistas.

4.4. Resultados da pesquisa

“Há uma questão crucial na análise de entrevistas: a tentação da quantificação e da generalização. Muitas análises de entrevistas erroneamente quantificam respostas e perfis para um conjunto de entrevistados onde não cabe a generalização estatística nem do seu perfil nem, muito menos, das respostas dadas. Enfatizando: a entrevista qualitativa não tem a pretensão de generalização estatística.” (CEBRAP, 2016, 38)

As entrevistas realizadas forneceram informações suficientes para discorrer de modo mais aprofundado acerca das subjetividades que cercam o uso da bicicleta pelos indivíduos. O roteiro das entrevistas, constante do Anexo 2 desse trabalho, aponta o seu desenvolvimento em quatro partes nas quais as pessoas entrevistadas são levadas a discorrer não apenas sobre o uso da bicicleta, mas também sobre sua relação com a cidade de São Paulo, seu bairro, seu cotidiano, hábitos e a prática de esportes e a relação com o corpo. Sobre a sua relação com a bicicleta, essa dimensão foi explorada a partir da esfera prática, ou seja, dos pormenores de seu uso cotidiano da bicicleta, os trajetos que faz, preferências de horários e a relação com outros ciclistas, bem como percepções objetivas sobre quem são as pessoas que pedalam na cidade. Em outra sessão, foram explorados os sentimentos das pessoas entrevistadas acerca do uso da bicicleta e suas experiências positivas e negativas, em detalhe, bem como a interação com o resto do meio, das pessoas que compõe o sistema de mobilidade urbana, reflexões acerca de como suas características individuais e outros marcadores identitários influenciam nas experiências enquanto ciclista. Por fim, as entrevistas investigaram as barreiras ao uso da bicicleta – ou seja: quais são os as-

pectos que impedem as pessoas entrevistadas a pedalarem mais e como elas acreditam que mais pessoas podem ser incentivadas a adotar a bicicleta como modo de transporte, a partir da implementação de políticas públicas.

É percepção geral entre as pessoas entrevistadas a sua ligação afetiva com a bicicleta – de mais ou de menos longa data. A maneira como cada uma das mulheres entrevistadas entrou em contato com a bicicleta varia: uma começou a andar de bicicleta após o divórcio, outra passou a pedalar por causa da praticidade, outra entrevistada, ainda por recomendações médicas que indicaram que ela precisava perder peso...

A dimensão e a importância da rede, do incentivo ou desincentivo por parte das pessoas que as cercam, também parece ter um papel. Todas as pessoas entrevistadas têm alguém próximo que pedalava e as inspirou. É a rede em torno dessas mulheres que parece fazer com que elas comecem a pedalar e que permaneçam pedalando – e os exemplos femininos, as mulheres (conhecidas ou não) que pedalavam e as inspiram, parecem ter um papel importante nessa prática, pois a percepção de todas elas é que são poucas as mulheres que elas vêem pelas ruas usando a bicicleta como transporte.

“Ter a R. (como amiga) foi essencial – se não fosse ela, talvez não seria essa ciclista destemida, porque a R. faz tudo, ela vai lá e faz.’ O exemplo feminino foi muito importante para ela, e ela lembra de várias histórias assim. (...) tem várias mulheres na bicicleta que vão mostrando que ela tem um lugar e que a inspiram, cada uma com seu jeito, ‘é o olhar que uma tem com a outra’.”

ENTREVISTA 1, MULHER, CENTRO EXPANDIDO, BRANCA, 50 ANOS.

“Geralmente pedala sozinha, tem amigos que pedalam – mas não com tanta assiduidade quanto ela. Tem amigas que pedalam, não sabe em qual medida usam como transporte. Não ter uma rede que pedala muito não a desincentiva a pedalar - mas seria importante, seria legal ter um círculo de amigos que pedala como transporte, ela pedalaria mais. Tem muitos amigos que pedalam mas a maioria não mora em São Paulo.”

ENTREVISTA 3, MULHER, CENTRO, BRANCA, 35 ANOS.

Para além disso, o incentivo ou não à lida com a bicicleta na infância parece ficar bastante marcado na memória das pessoas entrevistadas: a dimensão afetiva desse aprendizado (ou do não-aprendizado – como a entrevistada que não podia andar de bicicleta porque a avó dizia que ela iria “perder a virgindade” ao fazê-lo) são memó-

rias que ficam extremamente marcadas. As narrativas lembram da cor da bicicleta em que aprenderam a pedalar, ou mesmo do lugar onde foi que giraram os pedais pela primeira vez. Normalmente, quem estava envolvido eram as outras crianças do bairro ou da família – em especial “os meninos do bairro”. As brincadeiras de rua parecem ter uma dimensão importante no desenvolvimento dessas habilidades – o que, para as meninas, torna a questão ainda mais desafiadora.

“Aprendeu a pedalar menina, “porque eu era muito menino”. Brincava muito com meninos de empinar pipa, jogar bola – e apanhou muito por causa disso. Pedalava muito até uns 17 anos, quando ficava na rua – daí começou a gostar de balada, baile e mudou de turno. A mãe dela não gostava que ela ficasse na rua “porque era muito arteira, fazia muitas coisas de menino”. Parou de pedalar quando casou, porque engravidou logo.”

ENTREVISTA 4, MULHER, ZONA SUL, NEGRA, 50 ANOS.

“Eu sempre fui muito doida por bicicleta’ – o irmão tinha uma bicicleta, mas a avó não deixava ela andar, tinha a neura de que tirava a virgindade das meninas. As meninas do prédio da idade dela não sabiam andar de bicicleta, foram ensinando umas às outras (tinha uns 8 anos nessa época).”

ENTREVISTA 5, MULHER, ZONA OESTE, BRANCA, 26 ANOS.

“Aprendeu a andar de bicicleta com uns 10/11 anos. Encostou a bicicleta quando a amiga/vizinha que dividia o mesmo quintal e com quem pedalava foi embora.”

ENTREVISTA 7, MULHER, ZONA LESTE, BRANCA, 44 ANOS.

“Aprendeu a pedalar com 6 anos. Timbó tem 40 mil habitantes, é um vale com agricultura nos morros. Bicicleta é o modo de transporte de todo mundo. A mãe dela demorou muito tempo para comprar um carro e sempre levava ela e os irmãos na bicicleta. O transporte público por lá é bem ruim, então todo mundo usa bicicleta ou carro.”

ENTREVISTA 11, MULHER, CENTRO EXPANDIDO, BRANCA, 29 ANOS.

O cotidiano pedalando em São Paulo parece, apesar das adversidades, se mostrar gratificante: as pessoas entrevistadas pedalam no trânsito da cidade, independentemente da existência de infraestrutura cicloviária – embora digam que gostariam que o trânsito fosse menos hostil, que se sentissem mais protegidas ou, ainda, que para novas pessoas começarem a pedalar a infraestrutura é importante. Aqueles que pedalam com os filhos – em especial com filhos pequenos, na cadeirinha na bicicleta,

por exemplo - prefeririam que houvesse mais infraestrutura cicloviária e acabam optando por outros modos em alguns dias.

Ainda, parece que o gênero influencia a dimensão das agressões sofridas enquanto estão no trânsito: enquanto os homens entrevistados são fisicamente atacados por motoristas, quase todas as mulheres entrevistadas apontaram que passam por situações de assédio e cantadas de rua. Por esses mesmos motivos, as mulheres entrevistadas disseram evitar alguns caminhos específicos, especialmente nos horários da noite – é nesses momentos que algumas das mulheres entrevistadas acabam optando por não pedalar, o que pode estar relacionado à região que essas entrevistadas moram e por onde elas circulam.

“Ia a pé para o trabalho e foi assaltada uma vez, ficou com medo. Se sente mais segura quando vai de bicicleta.”

ENTREVISTA 7, MULHER, ZONA LESTE, BRANCA, 44 ANOS.

“As mulheres têm mais receio por conta da segurança, (da possibilidade) de alguém te assaltar”.

ENTREVISTA 8, MULHER, ZONA SUL, NEGRA, 50 ANOS.

“Deixava de ir de bicicleta dependendo se tinha (ou não) onde parar a bicicleta (por segurança)”.

ENTREVISTA 9, MULHER, ZONA OESTE, BRANCA, 40 ANOS.

“Sempre estamos mais vulneráveis, assalto, assédio, estupro – nem todos os homens estão tão vulneráveis quanto a gente”.

ENTREVISTA 11, MULHER, ZONA SUL, BRANCA, 29 ANOS.

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

outros continuam usando as mesmas roupas que usavam antes de começar a pedalar como transporte – algumas entrevistas reforçaram, inclusive, que gostam de pedalar usando salto, maquiagem e outros tipos de vestuário “tipicamente femininos”.

“A chuva é legal quando você está voltando pra casa ‘é divertida, você se entrega’, pra ir pros lugares você tem que achar seu jeito porque dá trabalho... Tudo depende do destino – pode levar outra muda de roupa, toalha... Se o lugar não tem onde se trocar, espera a chuva melhorar e vai de capa de chuva, mas não gosta de capa de chuva. Às vezes leva um outro sapato para trocar. Estraga os sapatos todos, as calças... Sobre o frio: vestindo certo, cobrindo a testa, o pescoço e o pé, vai tirando a roupa no caminho. O calor é calor na hora que para, porque enquanto está em cima da bicicleta você não sente.”

ENTREVISTA 1, MULHER, CENTRO EXPANDIDO, BRANCA, 50 ANOS.

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

“Os morros não a impedem (agora que está sem pedalar há algum tempo está um pouco mais difícil) – mas se desafia para subir morros. Se diverte assim, “eu vou brincando comigo mesma”. Quando está indo trabalhar, procura não subir muito morro, porque ela trabalha a noite inteira em pé. ‘Se você diz que não vai conseguir, nunca vai subir aquela subida’”.

ENTREVISTA 8, MULHER, ZONA SUL, NEGRA, 50 ANOS.

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

“Relação com a prática de esporte: teve uma professora de educação física que dizia que ela era uma pata que não servia para nada, porque tinha medo da bola – cresceu achando que não era pra esportes. Nadava para não engordar. Um dia encontrou um professor de corrida que falou que ela ia fazer uma maratona – daí ela foi lá e fez, correu durante 13 anos. Endorfina faz muito

bem pra ela, não consegue ficar parada, é muito elétrica com o corpo, dança na sala.”

ENTREVISTA 1, MULHER, CENTRO EXPANDIDO, BRANCA, 50 ANOS.

“Não gosta de esportes, era muito excluída na escola. Gostava muito de dança, não gosta de competição. Tentou jogar handebol mas não rolou integração com o time. Não gosta muito da prática de esporte em grupos, gosta da endorfina, ‘endorfina maravilhosa’.”

ENTREVISTA 10, MULHER, ZONA NORTE, BRANCA, 29 ANOS.

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

“Usa a bicicleta o máximo que pode – usa a bicicleta mais de dia de semana do que de final de semana por causa da filha (e da logística que vem junto com ela – levar muita coisa, às vezes ela quer dormir, ela está muito pesada...). Acaba optando às vezes por não usar a bicicleta por causa da filha e por causa das ladeiras da região. Agora é uma idade que seria perfeita para levar a filha junto na bicicleta.”

ENTREVISTA 2, MULHER, CENTRO, BRANCA, 35 ANOS.

“A bicicleta mais facilita do que atrapalha carregar compras, mesmo com o peso das coisas. Ser mãe foi um impeditivo para usar diariamente no início, ‘nem lembrava que a bicicleta existia’.”

ENTREVISTA 3, MULHER, ZONA SUL, BRANCA, 55 ANOS.

“Ser pai o deixou mais medroso; ser pai também impactou muito no tempo livre que tem e teve que cortar a bicicleta.”

ENTREVISTA 8, HOMEM, CENTRO EXPANDIDO, BRANCO, 46 ANOS.

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

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fazer uma pesquisa sobre um tema que se vivencia tão intimamente é uma tarefa árdua, pois faz entrar em contato com diversas questões que permeiam a vivência e as experiências na cidade. Mas, indo ainda além, esse estudo não se resume a uma análise do uso da bicicleta como modo de transporte pelas mulheres: ele busca usar a bicicleta como uma chave de interpretação para a compreensão mais ampla da relação entre as mulheres e o urbano. O presente trabalho defende que a situação que as mulheres enfrentam cotidianamente em cidades que não foram planejadas para dar conta de suas rotinas e suas necessidades é análoga à situação daquelas pessoas que escolhem se deslocar de bicicleta enfrentando cotidianamente ao circular por uma cidade feita para carros. Nenhum dos dois grupos teve suas necessidades verdadeiramente consideradas no planejamento e construção das cidades, simplesmente porque não são o público-alvo que de quem está por trás dos interesses hegemônicos que controlam a cidade.

É interessante notar a importância que o “tempo” exerce por trás dessa equação: no fundo, o que está implícito nessa lógica é que o valor do tempo de alguns grupos vale mais do que de outros – no caso, dos homens em idade produtiva e daqueles que usam os automóveis para se deslocarem contra o tempo das mulheres, idosos, crianças e das pessoas que usam a bicicleta para se locomoverem. O segundo grupo tem a sua disponibilidade menosprezada, no que precisam períodos maiores para suas viagens por encontrarem menos infraestrutura e conforto nos caminhos que fazem parte de seus cotidianos, reduzindo as horas disponíveis para todas as tarefas que fazem parte de suas rotinas – especialmente no caso das mulheres, que normalmente enfrentam triplas jornadas de trabalho.

Através da revisão da literatura existente sobre o tema, tentando “latinoamericanizar” as ideias que vêm circulando tanto na discussão sobre planejamento urbano e gênero quanto no debate sobre bicicleta nas cidades, e da combinação de métodos quantitativos e qualitativos, o presente trabalho buscou consolidar conhecimentos que estavam dispersos e levantar hipóteses que ainda não tinham sido amadurecidas. Podem-se considerar alcançados os objetivos que se tinha em realizar uma pesquisa qualitativa para testar as hipóteses e os próprios paradigmas que vêm sendo discutidos nas esferas que defendem o uso da bicicleta como transporte. Ao não

restringir as análises aos dados quantitativos existentes e testar metodologias de pesquisa que normalmente não são utilizadas no campo do planejamento de transporte, se avançou mais um pouco em propor outras maneiras de debater, diagnosticar e propor soluções para que sejam planejadas e construídas cidades e sistemas de mobilidade mais inclusivos e democráticos – um dos (se não o principal) motivos de ser da investigação acadêmica.

Esse trabalho abre uma série de campos e hipóteses que podem e devem ser desenvolvidos em pesquisas futuras. São poucas as respostas concretas que traz – o que, talvez, é um dos seus méritos: ao se perder na própria complexidade das relações de gênero e, porquê não?, das relações humanas quando estas ocupam o campo do urbano, percebe-se que é necessário lançar mão de outras técnicas, que não estão sendo correntemente utilizadas. Espera-se que se tenha conseguido lançar luz sobre questões que antes dessa pesquisa não estavam reunidas num mesmo trabalho – e que, ao se recorrer a outros métodos de pesquisa, ressaltando a importância de se considerar os sujeitos e suas subjetividades, tenha-se ajudado a avançar, mais um pouco, rumo a um planejamento da mobilidade – e de cidades – mais humanas e receptivas, às mulheres, às bicicletas, e às mulheres de bicicleta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABOLITIONIST PLANNING GUIDE, 2017.

AFFONSO, Nazareno. **Mobilidade urbana no Brasil** / Evaristo Almeida, org. São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

ALDRED, Rachel et. al. **Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age**. In: Transport Reviews, 37:1, 29-55, 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2016.1200156>>. Acesso em: 25 fev. 2018.

ANDRADE, Victor; et al. (org.). **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro : PROURB/UFRJ, 2016.

ÁVILA, Maria Betânia de Melo. A dinâmica do trabalho produtivo e reprodutivo: uma contradição viva no cotidiano das mulheres. In: VENTURI, Gustavo; GODINHO, Tatau (org.). **Mulheres Brasileiras e gênero nos espaços públicos e privado**. São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2013

BEZERRA, Elaine. **A originalidade do pensamento de Heleieth Saffioti na análise crítica sobre a condição da mulher na sociedade capitalista**. Lutas Sociais, São Paulo, vol. 17, n. 31, p. 170-173, jul/dez. 2013.

BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. **Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais**. In: Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC v. 2 n. 1 (3), p. 68-80, jan.-jul./2005.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação Masculina**. Trad. Maria Helena Kühner, 2 ed. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2002.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 2003. Disponível em: <<https://cadernoselivros.files.wordpress.com/2017/04/butler-problemasdegenero-ocr.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2018.

CALIÓ, Sonia Alves. **Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano**. Encuentro de Geógrafos de America Latina, v. 6, p. 1-9, 1997. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2018.

CEBRAP. **Métodos de pesquisa em Ciências Sociais: Bloco Qualitativo**. Sesc São Paulo/CEBRAP São Paulo, 2016.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. São Paulo : Boitempo, 2016.

DUMONT, Monique; FRANKEN Elisabeth. **Et si la ville était à nous.. aussi**. In: Les Cahiers du GRIF, n. 19. Hors de chez nous femmes et ville, p. 44-62, 1977.

EZQUIAGA, José María. **Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano**. Madrid : Urban, n.2, 1997.

FEDERICI, Sílvia. **Calibã e a Bruxa**. São Paulo : Editora Elefante, 2017.

FISCHER, Izaura Rufino; MARQUES, Fernanda. **Gênero e exclusão social**. In: Trabalhos para Discussão, n. 113. Recife : Fundação Joaquim Nabuco, 2001.

FORNECK, Maria Luiza; ZUCCOLOTTO, Silvana. **Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo**. In: Revista dos Transportes Públicos – ANTP, Ano 19, 4º trimestre, 1996.

- GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário**. Brasília : Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 2001.
- GOMIDE, Alexandre A. **Mobilidade Urbana, iniquidade e políticas sociais**. In: Políticas sociais – acompanhamento e análise, n. 12, p.242-250, Brasília, 2006.
- GOMIDE, Alexandre A.; GALINDO E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. In: Estudos Avançados v. 27, n. 79, São Paulo, 2013.
- GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero**. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo, julho de 2004.
- HANSON, Susan. **Gender and mobility: new approaches for informing sustainability**. In: Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography, 17:1, 5-23, 2010.
- HARAWAY, Donna. **“Gênero” para um dicionário marxista: a política sexual de uma palavra**. In: Cadernos Pagu, n. 22. Campinas : p.201-246, 2004.
- HAYDEN, Dolores. **The Grand Domestic Revolution. A History of Feminist Designs for American Homes, Neighbourhoods, and Cities**. Cambridge Mass and London, England : The MIT Press, 1981.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. – 3 ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- JUNQUEIRA, Thaís Lanna. **Para transporte ou passeio? Propagandas brasileiras de bicicletas (décadas de 1950-1970)**. In: Recorde, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 1-23, jul./dez. 2015.
- LAW, Robin. **Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility**. In: Progress in Human Geography 23, 4, p. 567–588, 1999.
- LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC/edusp, s/d. LE CORBUSIER. Por uma arquitetura. São Paulo: Perspectiva, 1993.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l’espace**. 4 ed. Paris : Éditions Anthropos, 2000.
- LE MOS, Letícia et al. **What's up with women and cycling? Why are there less women than men using bicycles in São Paulo**. In: Congresso – Conferência T2M, 2016.
- LE MOS, Letícia Lindenber; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire; RAMOS, Isis Bernardo. **Mulheres, por que não pedalam? Porque há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil?** In: Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, n. 16, p. 68-92, 2017.
- LE MOS, Letícia Lindenber; WICHER NETO, Hélio. **Cycling infrastructure in São Paulo: Impacts of a leisure-oriented model**. In: 12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) Spinoffs of Mobility: Technology, Risks & Innovation, 2017.
- LESSA, Fábio de Souza; SOUZA, Maria Angélica Rodrigues. **A integração dos grupos de esposas na Pólis**. In: Politeia: Hist. e Soc., Vitória da Conquista, v. 9, n. 1, p. 199-212, 2009.
- LESSA, Patrícia. **Mulheres, corpo e esportes em uma perspectiva feminista**. In: Motrivivência Ano XVII, n. 24, p. 157-172, jun.2005.
- LUBITOW, Amy. **Narratives of Marginalized Cyclists: Understanding Obstacles to Utilitarian Cycling Among Women and Minorities in Portland, OR**. National Institute for Transportation and Communities (NITC), Portland, OR, 2017.

LUBITOW, Amy; MILLER, Thaddeus R. **Contesting Sustainability: Bikes, Race, and Politics in Portlandia**. In: *Environmental Justice*, New Rochelle, v.6, n.4, p. 121-126, 2013.

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

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **A Bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo**. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo, 2014.

MARICATO et al. **É a questão urbana, estúpido!** In: *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram conta do Brasil*. São Paulo : Boitempo Editorial, 2013. Disponível em:

<<https://books.google.com.br/books?id=VcAxAAAAQBAJ&pg=PA1978&dq=cidades+rebeldes&hl=pt-BR&sa=X&ei=BQMJUoHPBOH9zQW97YGobQ&ved=oCDwQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false>>.

Acesso em: 28 fev. 2018.

MARQUES, Eduardo Cesar; BICHIR, Renata Mirandola. **Padrões de investimentos estatais em infra-estrutura viária**. In: *São Paulo em perspectiva*, 15(1), 2001.

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

_____. **Pesquisa Origem e Destino 2007: Manual da Pesquisa Domiciliar**. Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos. São Paulo, 2007. Disponível em:

<<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/manual-domiciliar-2007.pdf>>. Acesso: 02 mar. 2017.

_____. **Pesquisa Origem e Destino 2007: Síntese das informações – Pesquisa Domiciliar**. Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transporte Metropolitanos. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese-od2007.pdf>>. Acesso: 02 mar. 2017.

MEYER, Regina Maria Prosperi. **Metrópole e Urbanismo: São Paulo nos anos 50**. Tese de doutorado FAUUSP, São Paulo, 1992

MINETA TRANSPORTATION INSTITUTE. **Using bicycles for the first and last mile of a commute**. Estados Unidos, 2009.

MOSQUEIRA, Tatiana Meza. **Reabilitação da região da Luz - Centro histórico de São Paulo: projetos urbanos e estratégias de intervenção**. Dissertação de mestrado, FAUUSP, São Paulo, 2007

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

MUXÍ, Zaida Martínez et. al. **¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?** In: *Feminismo/s* 17, p. 105-129, jun.2011.

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

PEREIRA, Robson Mendonça. **Washington Luís e a remodelação urbana da cidade de São Paulo na década de 1910**. In: ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História. Londrina, PR, 2005.

PLANETA SUSTENTÁVEL. **Bicicleta nos extremos: Experiências de quem pedala na periferia**. 2012. Disponível em: <<http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/atitude/bicicleta-extremos-736579.shtml?func=1&pag=2&fnt=14px>>. Acesso: 10 março 2015.

PMSP. **Programa de metas da cidade de São Paulo: versão final participativa**, 2013. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004_AF_FolhetoProgrmadeMetas2Fase.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2018.

POCHMANN, Marcio. **Nova Classe Média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

- PORTO, Aline L. G. et al. **A Influência “Haussmanniana” nas Intervenções Urbanísticas em Cidades Brasileiras**. In: XI Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação – Universidade do Vale do Paraíba, p. 2714-2717, 2007.
- ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. **Mobilidade na cidade de São Paulo**. In: Estudos avançados, São Paulo, n.25, n.71, p. 89-108, 2011.
- ROMÁN, Marta; VELÁZQUEZ, Isabela. **Guía de urbanismo con perspectiva de género**. Murcia : Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración, Comunidad Autónoma de la región de Murcia, Instituto de la Mujer de la Región de Murcia, 2008.
- ROSENBLOOM, Sandra. **The Need for Study of Women's Travel Issues**. In: Transportation 7. Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam : p. 347-350, 1978.
- ROSIN, Lucas Bravo. **Difusão de novos paradigmas de mobilidade urbana: a institucionalização do uso de bicicletas na cidade de São Paulo**. São Paulo, 2016.
- ROTHSCHILD, Joan; ROSNER, Victoria. **Feminisms and Design: Review Essay**. In: Design and feminism: reversioning spaces, places and everyday things. New Brunswick : Rutgers University Press, cap. 1, p. 7-34, 1999.
- ROY, Ananya. **Cidades Faveladas: Repensando o urbanismo subalterno**. In: e-metropolis, n. 31, ano 8, dez. 2017.
- _____. **Who's afraid of postcolonial theory?** In: international journal of urban and regional research, p. 200-209. 2015.
- RUBIN, Gayle. **O tráfico de mulheres: notas sobre a “economia política” do sexo**. Edição SOS corpo, Recife, 1993.
- SAFFIOTI, Heleieth. **A Mulher na Sociedade de Classes: Mito e Realidade**. São Paulo : Vozes, 2016.
- _____. **Gênero, patriarcado, violência**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.
- SANDERCOCK, Leonie; FORSYTH, Ann. **A Gender Agenda: New Directions for Planning Theory**. In: Journal of the American Planning Association, 58:1 : p. 49-59, 1992. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/01944369208975534>>. Acesso em: 26 fev. 2018.
- SANTORO, Paula Freire. **Gênero e planejamento territorial: uma aproximação**. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu- MG – Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008.
- SANTOS, Marinês Ribeiro dos. **Domesticidade e identidades de gênero na revista Casa & Jardim (anos 1950 e 60)**. In: Cadernos Pagu, n.36. Campinas : jan./jun. 2011.
- SANTUCCI, Natália de Noronha; FIGUEIREDO, Joana Bosak de. **O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental**. In: Competência, Porto Alegre, RS, v.8, n.1, p. 17-33, jan./jul. 2015.
- SCOTT, Joan. **Gender: A Useful Category of Historical Analysis**. The American Historical Review, V. 91, No. 5 (Dec., 1986), p. 1053-1075. Oxford University Press on behalf of the American Historical Association. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/1864376>>. Acesso em: 25 fev. 2018.
- SILVA, Ricardo Corrêa da. **A bicicleta no planejamento urbano. Situação e perspectivas da inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade (no Brasil e em São Paulo)**. Dissertação de mestrado, FAUUSP, São Paulo, 2014.
- SINGLETON, Patrick A.; GODDARD, Tara. **Cycling by choice or necessity? Exploring the gender gap in bicycling in Oregon**. In: Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, p. 110-118. Transportation Research Board of the National Academies, 2016.

- SIQUEIRA, Lucia de Andrade. **Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife**. Dissertação de mestrado, UFPE, Recife, 2015.
- SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as Rodas Conquistam a Cidade: Cultura, Tensões, Conflitos e Ações na Prática do Ciclismo em São Paulo**. Dissertação de mestrado, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2016.
- SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero**. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- TAVARES, Rossana Brandão. **Práticas sociais de resistência na perspectiva de gênero contra indiferença à diferença: por um planejamento de possibilidades**. XVII ENANPUR, São Paulo, 2017.
- _____. **Indiferença à indiferença: espaços urbanos de resistência na perspectiva das desigualdades de gênero**. Tese de doutorado, Faculdade de arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.
- TRANSPORTE ATIVO; ITDP BRASIL. **Manual de Contagem Fotográfica de Ciclistas**. Rio de Janeiro, 2ª ed., 2010.
- VALENTINE, Gill. **The Geography of Women's Fear**. Area, v. 21, n. 4 : p. 385-390, dez.1989. Disponível em: < <http://www.jstor.org/stable/20000063>>. Acesso em: 26 fev. 2018.
- VAN DER KLOOF, Angela. **Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle**. In: COX, P. (ed). *Cycling Cultures*. 1ª ed. Chester: University of Chester Press, p. 8- 105. 2015.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo : Annablume, 2001.
- VIEIRA, Claudia Andrade; COSTA, Ana Alice Alcantara. **Fronteiras de gênero no urbanismo moderno**. In: Revista Feminismos, v. 2, n. 1, jan. : p. 7-17, abr. 2014.
- VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.
- VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. Estudos Avançados, v. 25, n. 71, p. 37-58. São Paulo, 2011.
- VILLAÇA, Flavio Jose Magalhaes.; ZIONI, Silvana Maria. **A Expansão do Metrô de São Paulo: acentuando desigualdades**. In: XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém, 2007.
- VILLAGRÁN, Paula Soto. **Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad**. In: Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, v. 19, n. 42. Caracas : Universidad Central de Venezuela, 2014.
- WILLARD, Frances E. **A Wheel within a Wheel**. New York : F.H. Revell, 1997.
- XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Tese de doutorado, UFSC : Florianópolis, SC, 2011.
- YOUNG, Iris Marion. **Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body, Comportment, Motility, and Spatiality**. In: *On female body experience : "Throwing like a girl" and other essays*. Oxford : Oxford University Press, 2005.

Artigos e matérias em periódicos ou sites

BERGAMIN JR., Giba. SCOLESE, Eduardo. **Acidentes fatais caem 52% nas marginais Tietê e Pinheiros, em SP.** Folha de São Paulo, São Paulo, 12 out. 2016. Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/10/1822120-acidentes-fatais-caem-52-nas-marginais-tiete-e-pinheiros-em-sp.shtml>>. Acesso em: 5 jan. 2018.

BOM DIA BRASIL. **Faixas exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo.** Bom Dia Brasil, 05 set. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/09/faixas-exclusivas-para-bicicletas-causam-polemica-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

CET. **Secretaria de Mobilidade e Transportes inicia projeto para Ciclovias e Ciclorrotas em São Paulo.** Companhia de Engenharia de Tráfego, 20 abr. 2017. Disponível em:

<<http://www.cetsp.com.br/noticias/2017/04/20/secretaria-de-mobilidade-e-transportes-inicia-projeto-para-ciclovi-as-e-ciclorrotas-em-sao-paulo.aspx>>. Acesso em: 13 jan. 2018.

CICLOCIDADE. **Carta aberta ao futuro secretário de transportes e mobilidade do município de São Paulo.** Ciclocidade, 24 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/872-carta-aberta-ao-futuro-secretario-de-transportes-e-mobilidade-do-municipio-de-sao-paulo>>. Acesso em:

5 jan. 2018.

_____. **Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas - candidatos a prefeito**, 20 jul.

2012. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/245-prefeitos>>. Acesso em: 28 fev. 2018.

_____. **Ciclocidade entra com ação na justiça para tentar barrar aumento de velocidades nas**

marginais. Ciclocidade, 20 jan. 2017. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/903-ciclocidade-entra-com-acao-na-justica-para-tentar-barrar-aumento-de-velocidades-nas-marginais>>.

Acesso em: 5 jan. 2018.

_____. **O Plano Diretor Estratégico de São Paulo e os avanços para a mobilidade por bicicletas.**

Ciclocidade, 4 ago. 2014. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/65-clipping/592-o-plano-diretor-estrategico-de-sao-paulo-e-os-avancos-para-a-mobilidade-por-bicicletas>>. Acesso em: 4 jan. 2018.

_____. **Veja como contribuir com o Plano de Mobilidade Urbana para São Paulo.** Ciclocidade, 11

abr. 2015. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/65-clipping/710-veja-como-contribuir-com-o-plano-de-mobilidade-urbana-para-sao-paulo>>. Acesso em: 4 jan. 2018.

CRUZ, Willian. **João Doria sanciona “Lei Anticiclovia” que pode inviabilizar novas estruturas em São Paulo.** Vá de Bike, 9 nov. 2017. Disponível em: <<http://vadebike.org/2017/11/lei-anticiclovia-16-738-joao-jorge-doria-sao-paulo/>>. Acesso em: 11 jan. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. **SP cria cadastro de bicicletas roubadas para tentar frear aumento de crimes.** Folha de São Paulo, 25 ago. 2016. Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/08/1807076-sp-cria-cadastro-de-bicicletas-roubadas-para-tentar-frear-aumento-de-crimes.shtml>>. Acesso em: 30 ago. 2016.

G1 SÃO PAULO. **Ciclovia e ciclofaixa são apagadas em São Paulo.** G1 24 mar. 2017. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/ciclovia-e-ciclofaixa-sao-apagadas-em-sao-paulo.ghtml>>. Acesso em: 13 jan. 2018.

GIDDINGS, Caitlin. **How Bikes Won the Traffic War in New York City.** Bicycling, 10 mar. 2016.

Disponível em: <<https://www.bicycling.com/culture/advocacy/how-bikes-won-the-traffic-war-in-new-york-city>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

LACERDA, João. **As cidades precisam de mais mulheres em bicicleta**. Transporte Ativo, 4 nov. 2014. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br/wp/2014/11/04/as-cidades-precisam-de-mais-mulheres-em-bicicleta/>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

MONTEIRO, André. **Moradores de Santa Cecília vão à delegacia contra ciclovias no bairro**. Folha de São Paulo, 06 ago. 2014. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/08/1496807-moradores-de-santa-cecilia-vao-a-delegacia-contr-a-ciclovias-no-bairro.shtml>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **#MetasDeSP: Metas para Mobilidade**. Rede Nossa São Paulo, 19 abr. 2017. Disponível em: <<http://www.nossasaopaulo.org.br/noticias/metasdesp-metas-para-mobilidade>>. Acesso em 5 jan. 2018.

SHAER, Matthew. **Not Quite Copenhagen**. New York Magazine, New York, 20 mar. 2011. Disponível em: <<http://nymag.com/news/features/bike-wars-2011-3/>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

UOL NOTÍCIAS. **Uma bicicleta é roubada a cada meia hora em São Paulo**. UOL Notícias, 05 fev. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2017/02/05/uma-bike-e-roubada-a-cada-meia-hora.htm>>. Acesso em: 6 fev. 2017.

VALLE, Caio do. **Após pressão de comerciantes, CET apaga ciclovia em Higienópolis**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 13 nov. 2014. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,apos-pressao-de-comerciantes-cet-apaga-ciclov-ia-em-higienopolis,1592284>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

Sites

ASCOBIKE. Disponível em: <<http://www.ascobike.org.br/>>. Acesso em: 28 fev. 2018

BICICLETADA.ORG. Disponível em: <<http://bicicletada.org/>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

CET. Ciclofaixa Operacional de Lazer. Disponível em: <<http://www.cet-sp.com.br/consultas/bicicleta/ciclofaixa-operacional-de-lazer.aspx>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Mapa de Infraestrutura Ciclovária. Disponível em: <<http://www.cet-sp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclov-aria.aspx>>. Acesso em: 4 jan. 2018.

CICLOCIDADE. Carta compromisso com a mobilidade por bicicletas – candidatos a prefeito. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/projetos/347>>. Acesso em: 29 dez. 2017.

_____. Mobilidade ativa – Eleições 2016. <<http://mobilidadeativa.org.br/eleicoes2016/>>. Acesso em: 28 fev. 2018.

_____. Pesquisa Perfil do Ciclista - Relatório Completo. São Paulo. Brasil: Ciclocidade, 31 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>>. Acesso em: 26 fev. 2018.

GEOSAMPA – Mapa Digital da Cidade de São Paulo. Disponível em: <<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 23 mai. 2018.

THE WORLD BANK. Urban Population (% of the total). Produzido por World Bank, 2016. Disponível em: <<http://data.worldbank.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS>>. Acesso: 04 fev. 2017.

WIKIPEDIA. Massa Crítica (evento). Wikipedia. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_\(evento\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_(evento))>. Acesso em: 14 jan. 2018.

Legislação

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro - CTB**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 14 jan. 2018.

SÃO PAULO. Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007. **Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências**. São Paulo, 6 de fevereiro de 2007. Disponível em:

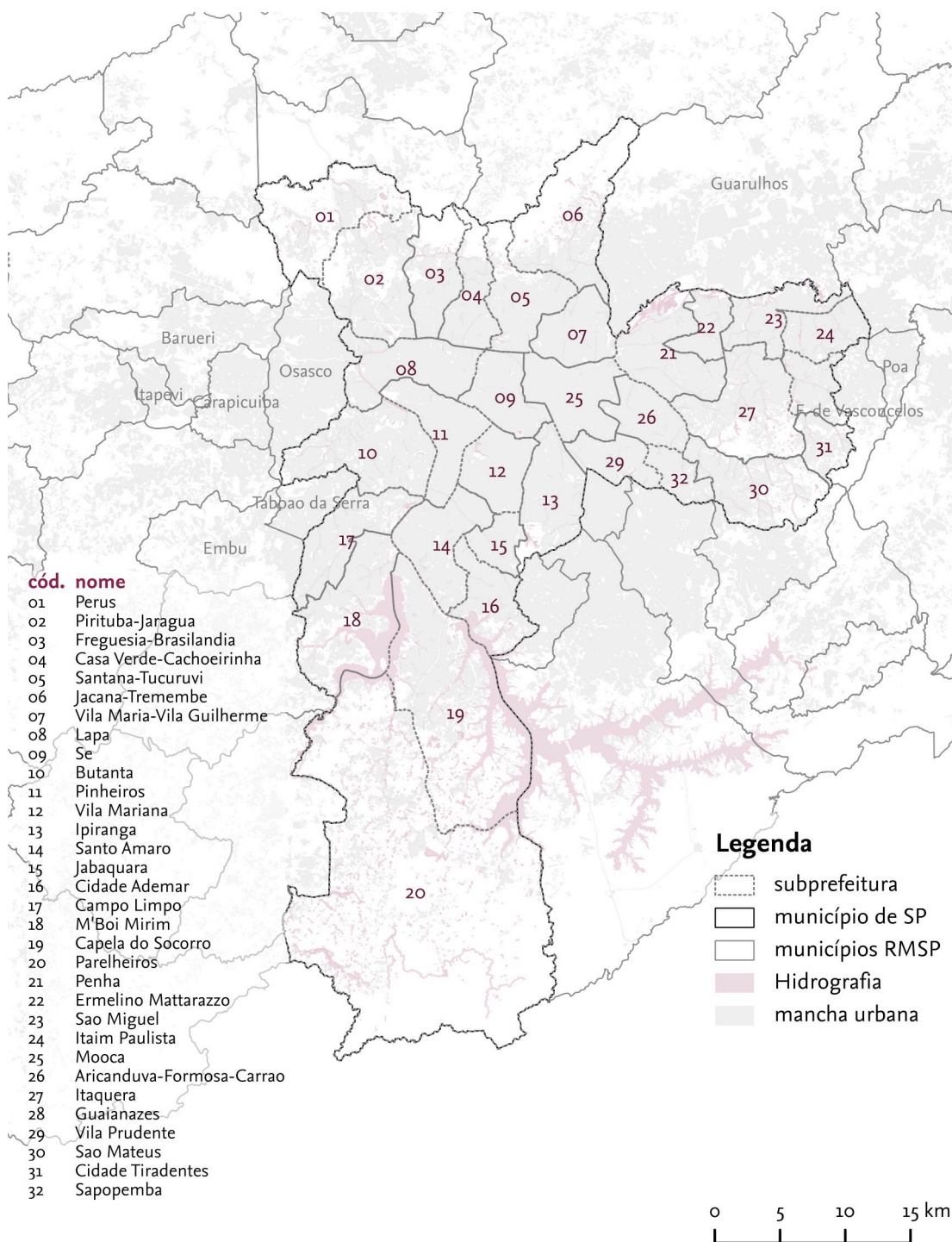
<http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=07022007L%20142660000%202007>. Acesso em: 13 jan. 2018.

_____. Lei nº 16.738, de 7 de novembro de 2017. **Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, e dá outras providências**. Diário Oficial Cidade de São Paulo, São Paulo 8 de novembro de 2017. Disponível em:

<<http://www.docidasp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=1RBPR393M9TJT36J4F7RLUJRJ8&PalavraChave=saudef>>. Acesso em: 13 jan. 2018.

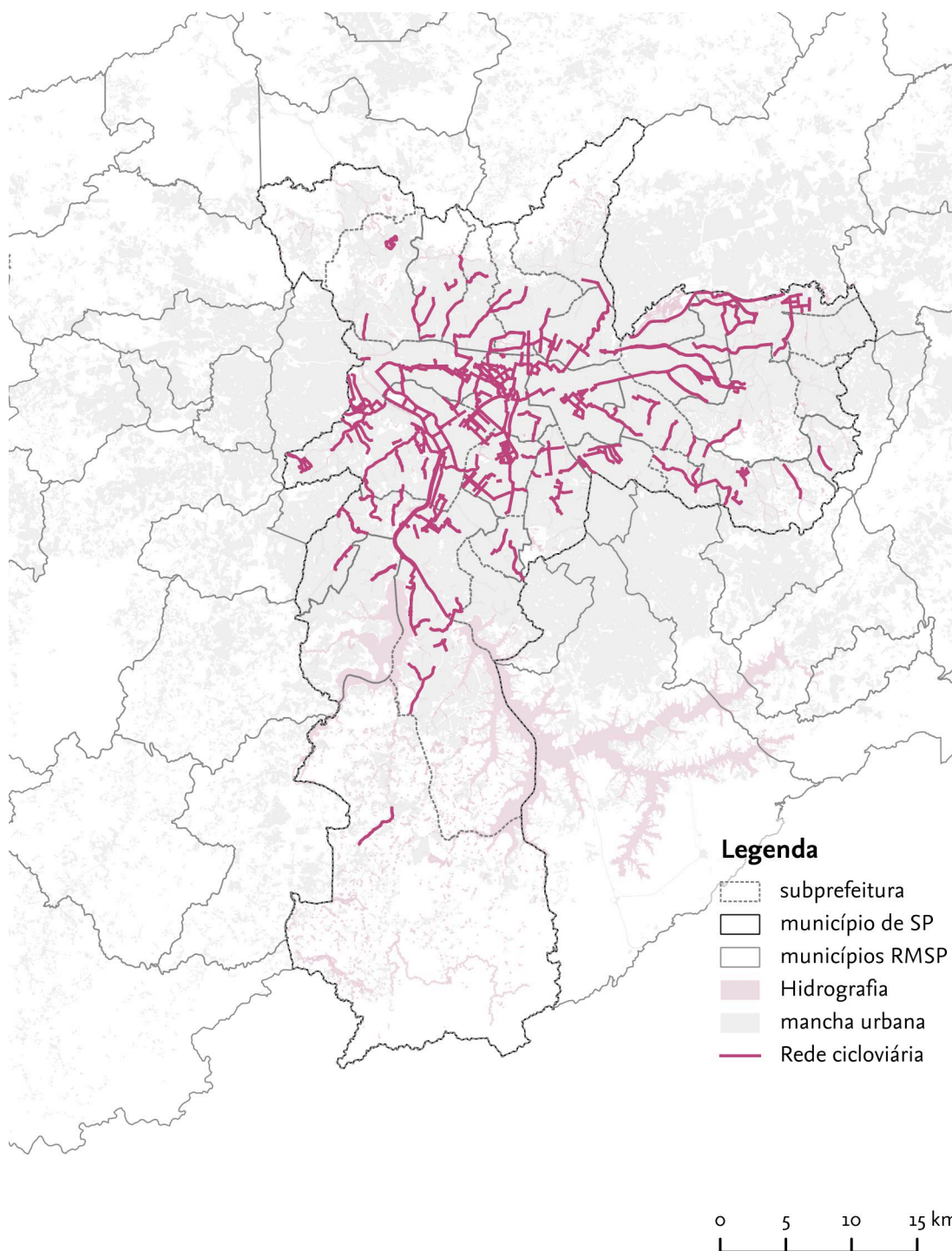
ANEXO 1 | Mapas

MAPA 1 – SUBPREFEITURAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



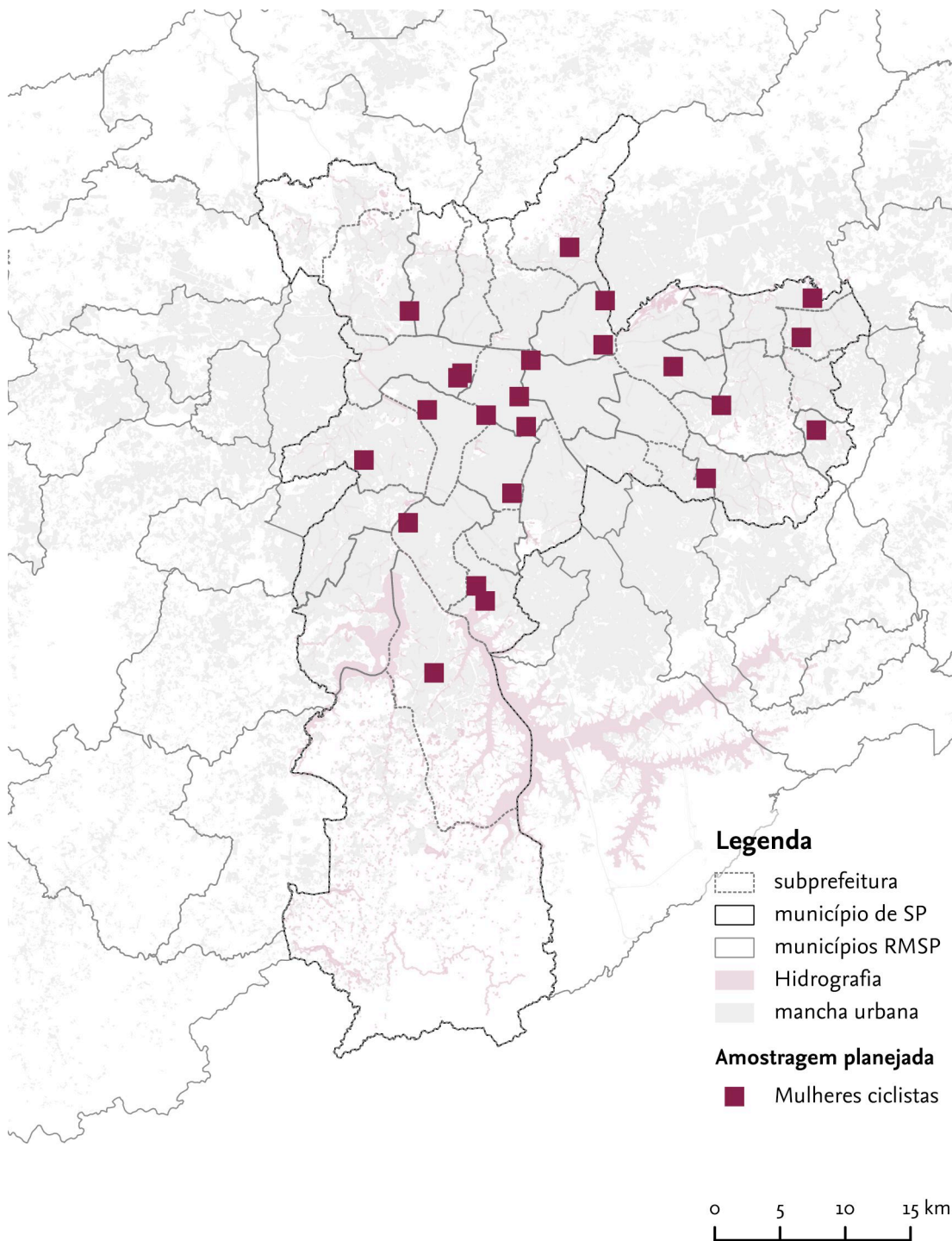
Fonte: Geosampa, PMSP (2018). Elaboração própria.

MAPA 2 – REDE CICLOVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



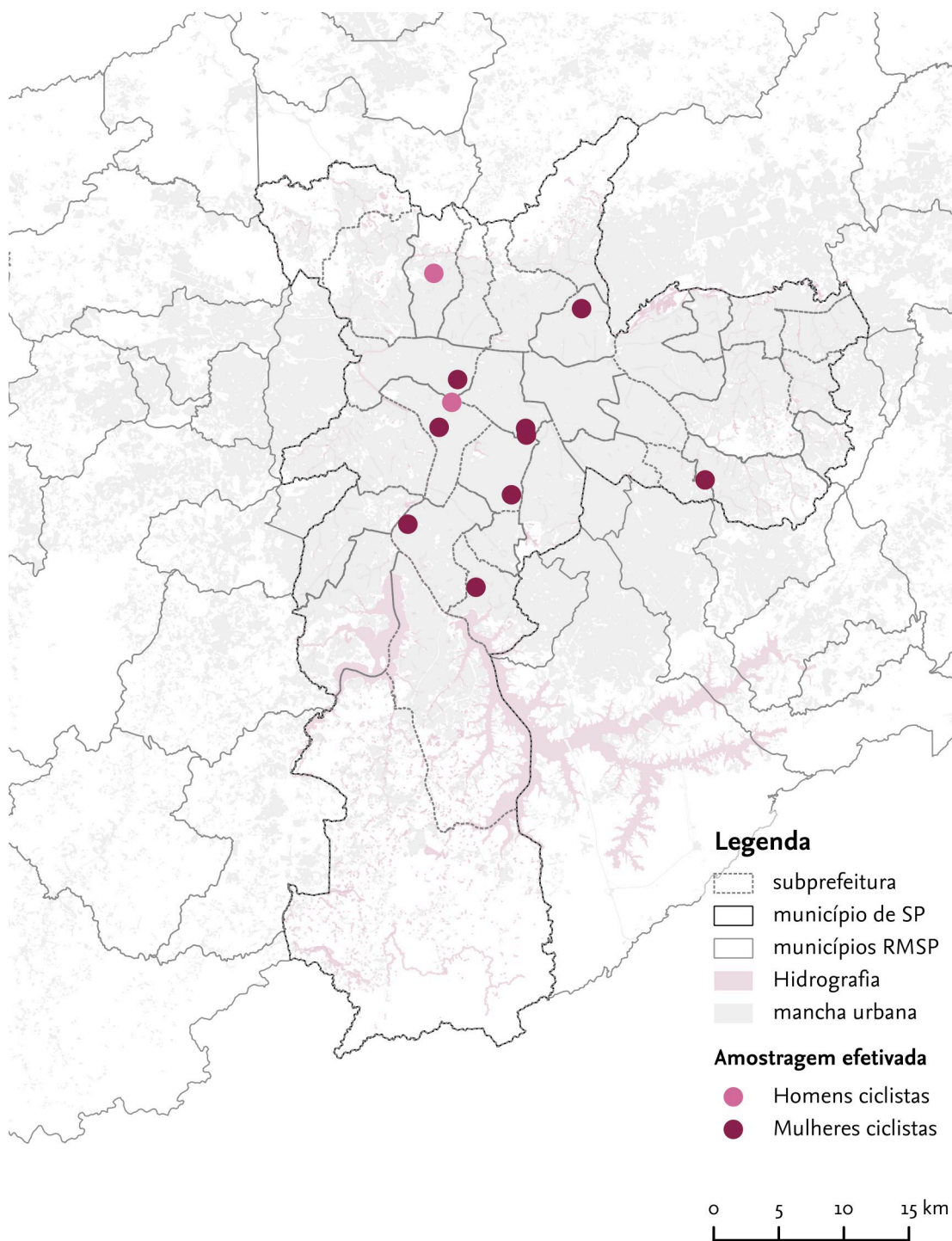
Fonte: CET SP (2017) e Geosampa, PMSP (2018). Elaboração própria.

MAPA 3 – AMOSTRAGEM PLANEJADA



Fonte: Geosampa, PMSP (2018). Elaboração própria.

MAPA 4 – AMOSTRAGEM EFETIVADA



Fonte: Geosampa, PMSP (2018). Elaboração própria.

ANEXO 2 | Roteiro das entrevistas semiestruturadas

Introdução

1. Há quanto tempo você mora em São Paulo?
 - a. Se você se mudou recentemente - o que te trouxe para São Paulo?
2. Em que parte/bairro da cidade você mora?
3. Do que você mais gosta em viver nesta cidade?
4. Você pode me contar como é um dia típico em sua vida? O que você faz e onde você vai?
 - a. Que tipos de transporte você usa? Há diferença entre os modos que você usa no fim de semana e o fim de semana?
5. Como é a sua relação com a prática de esportes (mexer o corpo, se expor, suar etc)? Sempre praticou esportes?
6. Conte para mim como é a sua história com a bicicleta – quando e como aprendeu a usar, se sempre foi uma prática presente na sua vida, qual é o significado dela para você.

Comportamento enquanto ciclista

1. Que tipo de bicicleta você tem? Onde você guarda a sua bicicleta?
 - a. Você tem acessórios para a sua bicicleta? (luzes, capacete, cadeirinha para criança, etc)
 - b. Que tipo de roupas você usa quando pedala? (roupas normais, roupas à prova de chuva, roupas para ginástica, roupas especiais para ciclismo etc)
 - c. Como essa bicicleta que você usa chegou em suas mãos – foi doação de alguém, presente, você comprou, pertencia à família e estava abandonada... Conte-me mais sobre isso, por favor.
2. Descreva uma experiência sua média ou típica de um dia andando de bicicleta
 - a. Você acha que existe “um tipo de ciclista médio” em São Paulo? Se sim, como ele é?
 - b. Como você acha que sua a experiência enquanto ciclista se compara a se compara à desse ciclista médio de São Paulo?
3. Além dos trajetos típicos que você me descreveu, quais são alguns outros lugares que você pode ir (ou já foi) de bicicleta?
4. Você anda de bicicleta acompanhada de outras pessoas? Se sim, com que frequência e quem?
5. Existe um horário do dia específico em que você prefere andar?
 - a. Quando você evita andar? Você anda à noite?

6. Você se sente segura enquanto pedala (em relação a todos os tipos de segurança – pública e de trânsito)?
7. Você anda de bicicleta com sua família ou filhos?
8. Como o tempo (chuva, sol, calor, frio) afeta seus hábitos de uso da bicicleta?
9. Ter pessoas que usam a bicicleta na sua rede de amigos/família te incentiva a pedalar?

Experiências

Estamos interessados em saber como suas experiências moldam seus pontos de vista sobre o uso da bicicleta, mais especificamente, como sua identidade afeta o modo como você vê a bicicleta.

1. O que faz da sua bicicleta uma experiência positiva para você? Você tem uma memória específica?
 - a. Respostas rápidas: quem esteve presente? Hora do dia? Sentimentos / especificidades que o tornaram essa experiência positiva?
2. O que faz da sua bicicleta uma experiência negativa para você? Você tem uma memória específica?
 - a. Respostas rápidas: quem esteve presente? Hora do dia? Sentimentos / especificidades que o tornaram essa experiência negativa?
3. Como você sente que outros ciclistas e pedestres afetam sua experiência de pedalar na cidade?
 - a. Respostas rápidas: como você interage com eles – caso o faça? Essas interações são positivas ou negativas?
4. Como você sente que seu gênero determina suas experiências quando está andando de bicicleta?
 - a. Respostas rápidas: quais são os aspectos positivos / benefícios do seu gênero enquanto pedala em São Paulo?
 - b. Respostas rápidas: quais são os aspectos negativos / desvantagens do seu gênero enquanto pedala em São Paulo?
5. Você sente que a sua cor ou raça afeta o seu uso da bicicleta?
6. Existem outras características individuais que você sente afetar suas experiências no uso da bicicleta?

Barreiras

1. O que te impede de pedalar mais?
 - a. Respostas rápidas: é uma questão de equipamento, uma questão social, uma infra-estrutura ou outra?
2. Você gostaria de pedalar mais?

3. Se disse que gostaria de pedalar mais: o que o ajudaria a fazer isso?
4. Se disse que não gostaria de andar de bicicleta mais: o que faria você querer pedalar mais?
5. Como seria, pra você, a situação ideal (combinação de fatores da sua vida e identidade + aspectos da cidade/infraestrutura) para usar a bicicleta em São Paulo?
6. Como viver em São Paulo impacta na sua experiência no uso da bicicleta?
7. O que a prefeitura de São Paulo deveria fazer para incentivar que pessoas como você pedalem mais? Tem mais algo que a municipalidade deveria fazer?
8. Há mais alguma coisa que você gostaria de me dizer?

ANEXO 3 | Termo de consentimento livre e esclarecido

Concordo em participar, como voluntária(o), do estudo que tem como pesquisador responsável a aluna de mestrado Marina Kohler Harkot, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, no. USP 7197708, que pode ser contatada pelo e-mail marina.harkot@usp.br e pelo telefone (11) 942425102. Tenho ciência de que o estudo tem em vista a realização de entrevistas com mulheres e homens que têm alguma relação com a bicicleta como meio de transporte, visando, por parte da referida aluna a realização de sua pesquisa de mestrado intitulada “A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo”, sob orientação da Prof. Dra. Paula Freire Santoro. Minha participação consistirá em conceder uma entrevista que será gravada, transcrita e analisada, e será parte essencial para o desenvolvimento da dissertação de mestrado com as conclusões obtidas pela aluna. Entendo que esse estudo possui finalidade de pesquisa acadêmica e que os resultados obtidos serão divulgados sob forma de análise do conjunto das entrevistas realizadas, preservando o anonimato dos participantes e assegurando, assim, minha privacidade. Se desejado por mim, a aluna providenciará a gravação da entrevista e uma cópia da sua transcrição para meu conhecimento. Além disso, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser e que não receberei nenhum pagamento por esta participação.

Consinto em participar desse estudo e declaro ter recebido uma cópia deste termo de consentimento.

Nome e assinatura do participante

Nome e assinatura da estudante

Local e data da entrevista

Local e data da entrevista

ANEXO 4 | Quadros de amostragem

QUADRO 4-1 – AMOSTRAGEM PLANEJADA

#	Tipo	Faixa etária	Local de moradia	Escolaridade	Cor	Renda Individual (SM)	Estado Civil	Mãe?	Nº de filhos	Faixa etária filhos (anos)	Com quem mora?	Status
1	ciclista	10 a 19	Conj. Res. Ingai	fundamental	parda	sem renda	solteira	não	0	-	pai; mãe	sem resposta
2	ciclista	20 a 29	Jardim São Jorge	superior completo	parda	sem renda	solteira	não	0	-	sozinha	entrevistada
3	ciclista	10 a 19	Vila Magalot	fundamental	branca	1 a 2	solteira	não	0	-	pai; mãe	sem resposta
4	ciclista	20 a 29	Capela do Socorro	médio	parda	1 a 2	casada	sim	2	1 a 4; 5 a 9	filhos	sem resposta
5	ciclista	20 a 29	Parque Santa Rita	médio	amarela	1 a 2	casada	sim	3	< 1; 5 a 9; 10 a 16	filhos; cônjuge	sem resposta
6	ciclista	20 a 29	Guaiánazes	médio	branca	1 a 2	solteira	não	0	-	pai; mãe	sem resposta
7	ciclista	20 a 29	Canindé	médio	branca	1 a 2	solteira	não	0	-	pai; mãe	sem resposta
8	ciclista	20 a 29	São Miguel	médio	preta	1 a 2	solteira	não	0	-	amigas	sem resposta
9	ciclista	30 a 39	Cidade Líder	médio	parda	1 a 2	separada/divorciada	sim	2	5 a 9; 10 a 16	filhos	sem resposta
10	ciclista	30 a 39	Parque Novo Mundo	fundamental	branca	1 a 2	solteira	sim	2	1 a 4; 1 a 4	filhos; mãe	sem resposta
11	não-ciclista	30 a 39	Parelheiros	outros	preta	1 a 2	casada	sim	3	1 a 4; 5 a 9; 10 a 16	filhos; cônjuge	sem resposta
12	ciclista	40 a 49	Eldorado	sem escolaridade	preta	1 a 2	solteira	sim	2	> 21; > 21	filhos	entrevistada

Anexo 4 | Quadros de amostragem

13	não-ciclista	60 a 65	Sem resposta	superior completo	branca	1 a 2	casada	sim	2	> 21; > 21	filhos; cônjuge	sem resposta
14	ciclista	20 a 29	Vila Guilhermina	superior completo	branca	2 a 3	solteira	não	0	-	amigas	sem resposta
15	não-ciclista	20 a 29	Sem resposta	superior completo	preta	2 a 3	solteira	não	0	-	irmã(o); mãe; pai	sem resposta
16	ciclista	30 a 39	Cambuci	superior completo	branca	2 a 3	solteira	sim	1	1 a 4	filhos	entrevistada
17	ciclista	40 a 49	São Mateus	médio	parda	2 a 3	casada	sim	2	17 a 21; > 21	filhos; cônjuge	sem resposta
18	ciclista	50 a 59	Liberdade	médio	preta	2 a 3	casada	não	0	-	cônjuge	contato errado
19	ciclista	50 a 59	Vila Pereira Cerca	médio	parda	2 a 3	solteira	não	0	-	mãe	sem resposta
20	ciclista	30 a 39	Cerqueira Cesar	superior completo	amarela	3 a 5	solteira	não	0	-	mãe	sem resposta
21	ciclista	50 a 59	Jardim Caravelas	pós-graduação	branca	3 a 5	separada/divorciada	sim	1	>21	filhos	entrevistada
22	não-ciclista	30 a 39	Chácara Santo Antônio	pós-graduação	branca	5 a 10	casada	sim	2	1 a 4; 5 a 9	filhos; cônjuge	sem resposta
23	ciclista	50 a 59	Perdizes	superior completo	branca	5 a 10	solteira	sim	1	10 a 16	filhos	entrevistada
24	ciclista	50 a 59	Perdizes	mestrado/doutorado	branca	5 a 10	casada	sim	2	>21; >21	cônjuge; filhos	fora de SP
25	ciclista	20 a 29	Jardim Joamar	fundamental	parda	até 1	solteira	não	0	-	mãe; irmão; padrasto	sem resposta
26	ciclista	20 a 29	Pq. Edu Chaves	fundamental	preta	até 1	casada	sim	2	1 a 4; 5 a 9	filhos; cônjuge	sem resposta
27	ciclista	30 a 39	Pinheiros	mestrado/doutorado	branca	mais de 10	solteira	não	0	-	sozinha	sem resposta

QUADRO 4-2 – AMOSTRAGEM EFETIVADA

#	Gênero	Faixa etária	Local de moradia	Escolaridade	Cor	Renda Individual (SM)	Estado Civil	Mãe/Pai?	Nº de filhos	Faixa etária filhos (anos)	Com quem mora?
1	masculino	40 a 49	Sumarezinho	superior completo	branca	s/r	casado/ união estável	sim	2	1 a 4; 17 a 20	esposa; filho mais novo
2	masculino	50 a 59	Freguesia do Ó	superior completo	branca	s/r	casado/ união estável	sim	2	10 a 16; 17 a 21	esposa; filhos
3	feminino	40 a 49	Eldorado	sem escolaridade	preta	1 a 2	solteira	sim	2	>21; >21	filhos
4	feminino	50 a 59	Perdizes	superior completo	branca	5 a 10	solteira	sim	1	10 a 16	filhos
5	feminino	50 a 59	Jardim Caravelas	pós-graduação	branca	3 a 5	separada/divorciada	sim	1	>21	filhos
6	feminino	20 a 29	Butantã	superior completo	parda	2 a 3	solteira	não	0	-	amigos
7	feminino	30 a 39	Cambuci	superior completo	branca	2 a 3	solteira	sim	1	1 a 4	filhos
8	feminino	40 a 49	Jardim Sapoemba	médio	parda	2 a 3	casada/ união estável	sim	2	17 a 21; >21	filhos; cônjuge
9	feminino	20 a 29	Tucuruvi	superior completo	branca	2 a 3	solteira	não	0	-	pai; mãe; irmão
10	feminino	20 a 29	Vila Mariana	médio	branca	1 a 2	solteira	não	0	-	sozinha
11	feminino	40 a 49	Pinheiros	pós-graduação	branca	1 a 2	solteira	não	0	-	mãe

