



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA

BICICLETAS, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS:

**pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam
em Belém do Pará**

Mayara Feitosa Teodoro

Dr^a. Luísa Maria Silva Dantas (Orientadora)



**Belém
2024**





UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA

MAYARA FEITOSA TEODORO

BICICLETA, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS:
pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará

BELÉM – PA

2024

MAYARA FEITOSA TEODORO

**BICICLETA, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS:
pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA), do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestra em Antropologia.

Área de concentração: Antropologia

Linha de pesquisa: Gênero, Geração e Relações
Étnico-Raciais

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Luísa Maria Silva Dantas

BELÉM – PA

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- F311 Feitosa Teodoro, Mayara.
 Bicicletas, Mobilidades e Itinerários : Pensando o fazer urbano
de mulheres que pedalam em Belém/Pará / Mayara Feitosa
Teodoro. — 2024.
 180 f. : il. color.
- Orientador(a): Prof^ª. Dra. Luísa Maria Silva Dantas
 Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-
Graduação em Sociologia e Antropologia, Belém, 2024.
1. Mulheres que pedalam. 2. Bicicleta. 3. Belém. 4.
Narrativas. 5. Antropologia visual. I. Título.

CDD 301.09811

MAYARA FEITOSA TEODORO

**BICICLETA, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS:
pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA), do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestra em Antropologia.

DATA DA DEFESA: 08/11/2024, 9h30 (remoto)

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dra. Luísa Maria Silva Dantas

Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA/UFPA)
Orientadora

Prof.^a Dra. Cornelia Eckert

Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS/UFRGS)
Examinadora externa

Prof.^o Dr. Rosinaldo Silva de Sousa

Professor efetivo do curso de Ciências Sociais e Sociologia da UNIFAP
Examinador externo

Prof.^o Dr. Flávio Leonel Silveira

Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA/UFPA)
Examinador interno

Prof.^a Dra. Telma Amaral Gonçalves

Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA/UFPA)
Examinadora suplente

Em memória de **Felipe de Freitas**,

meu querido avô, que nos deixou aos 81 anos de idade, em plena saúde, vítima de um trágico sinistro de trânsito. Ele era um verdadeiro caminhante da cidade, desde a minha infância, guardo inúmeras lembranças dele nos guiando pela floresta, nos conduzindo até o terreno onde plantava e colhia os alimentos que sustentavam nossa família. Aposentado como extrativista, ele jamais abandonou sua rotina: acordava cedo todos os dias, munido de seu carrinho de mão, enxada e facão, e seguia para a roça.

A perda do meu avô reforça uma triste realidade: enquanto nossa cidade não for segura para crianças e idosos, ela não será segura para ninguém. Que sua memória nos inspire a lutar por um futuro onde todos possam caminhar sem medo.



Luto

A Câmara Municipal através dos vereadores e servidores manifesta profundo pesar, pelo falecimento repentino do o Srº Felipe de Freitas, Líder Comunitário, e junto com a Família Rigor de Freitas, «tradicional de Oiapoque» expressam as mais sinceras condolências. Que Deus conforte o coração de cada familiar neste momento delicado, temos a certeza que ele esta nesse momento na eternidade nos Céus com Deus.



CÂMARA MUNICIPAL
OIAPOQUE
PODER LEGISLATIVO

Felipe de Freitas - ★01/05/1943 à 06/09/2024 †

A sola do pé conhece toda a sujeira da estrada.

Provérbio Africano

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho às mulheres da minha família, pois para que eu pudesse estar aqui em Belém, foi necessário que elas (minha bisavó, avó materna e mãe) se deslocassem primeiro do que eu e preparassem os caminhos, com muito trabalho, para que eu pudesse caminhar.

Dedico à família Rigôr Feitosa, minhas origens maternas, que foram minhas inspirações para persistir na universidade.

A Maria Hortevã, amiga especial que celebrou comigo cada conquista e me apoiou em todos os momentos, dedico este trabalho como um agradecimento pela amizade sincera.

Dedico esta dissertação a Soninha e Cissa, que nas madrugadas, durante o trabalho no bar em Macapá, sonharam comigo e acompanharam de perto meu processo de seleção para entrada no PPGSA.

Ao meu filho Isaque Feitosa.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à força das minhas ancestrais que têm me protegido nos meus deslocamentos mundo afora.

À Nayane, Suelen e Renata, por terem confiado em mim e me ajudarem a construir este trabalho. Agradeço pelo acolhimento, diálogos e partilhas, e por terem me ensinado a criar estratégias para resistir e pedalar no trânsito de Belém, que por muitas vezes é hostil conosco, mulheres. Agradeço por tudo o que construímos ao longo desses dois anos.

Agradeço às manas do Coletivo *Pedala, mana!* por compartilharem suas estratégias de locomoção por bicicleta e me proporcionarem a oportunidade de conhecer Belém sob a perspectiva de quem pedala. Agradeço também à rede Bike Anjo, através da qual, por meio do voluntariado, pude compartilhar minha paixão pela bicicleta e conhecer um pouco dos motivos que dificultam a prática do ciclismo entre as mulheres em Belém.

À Luísa Dantas, que me fez ressignificar a imagem que tinha da relação orientanda e orientadora. Obrigada pelas orientações sensíveis e autônomas, e por ter respeitado e me acolhido nos momentos em que passei por situações difíceis, inerentes à minha condição de mulher preta, pobre e mãe solteira, que, para cursar o ensino superior, desde cedo, precisei viver longe do seio familiar.

À Cornelia Eckert e Flávio Leonel, minha gratidão por terem se disponibilizado a fazer parte da banca de qualificação e por suas contribuições para o desenvolvimento desta pesquisa. Agradeço também ao professor Rosinaldo Sousa por aceitar o convite para participar da banca de defesa e pelas oportunidades de atuar como monitora em “Introdução à antropologia”, as quais me inspiraram a seguir na pós-graduação.

À Cris Oliveira, pela construção de nossa amizade desde a graduação em Ciências Sociais na UNIFAP, pelas partilhas desde a seleção do mestrado, e mesmo à distância, não desistiu de mim na correria em Belém. Agradeço pelas dicas, motivações e por ser essa pessoa de confiança na qual posso contar e compartilhar minhas vivências de pós-graduanda.

Agradeço ao Ignacio San Martin Araya que desde meu segundo dia em Belém, me apresentou a cidade, a partir da perspectiva de quem caminha. Sou grata pelas novas vivências, aventuras, durante dois anos foi minha família, meu apoio e porto seguro em Belém.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA/UFPA), que, por meio das reservas de vagas para pessoas pretas e pardas, tornou possível meu ingresso no curso de mestrado, algo que antes parecia um sonho distante. Agradeço também à Rosângela e à Edileuza, que atuam na secretaria do programa e se mostram sempre prestativas para a resolução de nossas demandas em tempo hábil.

Agradeço às professoras do PPGSA por compartilharem seus conhecimentos, especialmente à professora Michele Escoura pela oportunidade de participar da monitoria do Curso de Pesquisa de Campo e Etnografia, e à professora Telma Amaral, que, durante a disciplina de Seminário de Dissertação, nos auxiliou na condução da escrita de nossas pesquisas e proporcionou um ambiente de reflexão e colaboração mútua. Minha gratidão também ao professor Flávio Leonel e à professora Luiza Dantas por ministrarem a disciplina de antropologia urbana e me permitirem uma maior aproximação com autores que pensam a cidade sob diversas perspectivas.

Agradeço também aos meus colegas da turma de antropologia pelos momentos de aprendizado e troca: Ádima, Alaci, Ana, Anderson, Camila, Deco e Joice.

Ao GATI, Grupo de Estudos e Pesquisas de Antropologias do Trabalho, Memórias, Cidades e Interseccionalidades, sob orientação da Profa. Dra. Luísa Dantas, onde pude conhecer e participar das discussões que refletem sobre o fazer antropológico na cidade. À Ádria, Andrea, Alessandra, Arielly, Artemisa, Emerson, Gabi, Helenice, Luiza, Rebeca, Talita, Yasmin, que, por meio de suas pesquisas, nos fizeram refletir sobre a antropologia urbana em Belém.

Ao Projeto de Pesquisa “ÀWA SURARA: Quilombolas e indígenas nos territórios e na universidade”, na figura do Professor Rodrigo Corrêa Diniz Peixoto, a partir das viagens de campos das disciplinas de Cartografia Social, me permitiu conhecer e me chegar aos territórios quilombolas próximos de Belém, como o território quilombola de Jambuaçu, São Manoel, Moju-Miri e África/Laranjítuba. Também agradeço pela oportunidade de diagramar o Caderno Cartográfico Quilombola e uma versão da Revista Humanitas/UFPA.

Ao grupo Visagem, em especial à professora Denise Cardoso e Alessandro Campos, por me permitirem ter meus primeiros contatos com a antropologia visual. E de fazer parte da comissão organizadora dos IV, V e VI Festival Internacional do Filme Etnográfico do Pará.

Agradeço ao Núcleo de Produção e Pesquisa em Audiovisual (NUPEPA/ImaRgens) do Instituto de Comunicação da Universidade Nova de Lisboa (ICNOVA/NOVA), ao Laboratório de Pesquisa Social da Universidade de São Paulo (LAPS/USP), e especialmente à Ana e ao Alan, por me oportunizarem a criação dos meus primeiros filmes através das Oficinas de produção em audiovisual.

Às amigas, que, mesmo com minha ausência, quando podem se fazem presentes, mesmo à distância: Bia, Vivian, Su, Carol e Willy, obrigada.

À minha mãe, Ray Rigôr que, mesmo com as limitações, me incentiva a seguir pelo caminho da educação e tem sido inspiração para continuar sempre que surge um obstáculo. Agradeço à minha avó Francisca Rigôr por ser exemplo de mulher trabalhadora e que me ensinou a ser uma mulher forte frente às adversidades da vida.

Agradeço à Casa do Estudante do Amapá, política pública do Estado do Amapá, por me proporcionar abrigo em Belém e uma possibilidade de moradia. Apesar dos desafios existentes, essa política pública possibilita que estudantes amapaenses, como eu, curseem a pós-graduação fora do estado.

Meus agradecimentos especiais à Andrea Cardoso, Gisele, Josué e Dandara por me acolherem e me darem todo o suporte em sua casa em Belém durante a reta final da escrita da dissertação.

Por fim, a concretização deste sonho, minha dissertação, não seria possível sem o apoio de cada pessoa que, de alguma forma, participou dessa jornada. Minha sincera gratidão a todas e todos! Agradeço também à educação pública de qualidade, tão importante para o meu desenvolvimento e para tantos outros no Brasil.

RESUMO

A pesquisa discute relações entre mulheres e mobilidade por bicicleta em Belém do Pará. Analisa narrativas de três mulheres que utilizam a bicicleta como meio de transporte e ferramenta de trabalho; explora como elas se apropriam do espaço urbano e os sentidos e significados presentes nessas práticas. Através da observação direta e participante e da produção e reflexão de narrativas biográficas, o trabalho visibiliza a diversidade de usos da bicicleta em Belém, mesmo que ainda seja marcada por uma presença majoritariamente masculina. As histórias de Nayane, Renata e Suelen destacam o uso da bicicleta enquanto um instrumento de empoderamento, resistência e transformação pessoal; permite que elas criem estratégias e negociem seus espaços na cidade, e desafiem desigualdades de gênero. Nas narrativas produzidas na pesquisa, a bicicleta não é apenas meio de transporte, mas também extensão do corpo, objeto de memória afetiva e símbolo de liberdade.

Palavras-chave: Mulheres que pedalam; Bicicleta; Belém; Narrativas; Antropologia visual;

RESUMEN

La investigación discute las relaciones entre mujeres y la movilidad en bicicleta en Belém do Pará. Analiza las narrativas de tres mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte y herramienta de trabajo; explora cómo se apropian del espacio urbano y los sentidos y significados presentes en estas prácticas. A través de la observación directa y participativa, así como de la producción y reflexión de narrativas biográficas, el trabajo visibiliza la diversidad de usos de la bicicleta en Belém, a pesar de que todavía está marcada por una presencia mayoritariamente masculina. Las historias de Nayane, Renata y Suelen destacan el uso de la bicicleta como un instrumento de empoderamiento, resistencia y transformación personal; les permite crear estrategias y negociar sus espacios en la ciudad, desafiando las desigualdades de género. En las narrativas producidas en la investigación, la bicicleta no es solo un medio de transporte, sino también una extensión del cuerpo, un objeto de memoria afectiva y un símbolo de libertad.

Palabras clave: Mujeres que pedalean; Bicicleta; Belém; Narrativas; Antropología visual;.

ABSTRACT

The research discusses the relationships between women and mobility through bicycles in Belém do Pará. It analyzes the narratives of three women who use bicycles as a means of transportation and a tool for work; it explores how they claim urban space and the meanings present in these practices. Through direct and participant observation as well as the production and reflection of biographical narratives, the study highlights the diverse uses of bicycles in Belém, despite the predominantly male presence that still characterizes cycling culture. The stories of Nayane, Renata, and Suelen emphasize the bicycle as an instrument of empowerment, resistance, and personal transformation; it enables them to create strategies, negotiate their spaces in the city, and challenge gender inequalities. In the narratives produced in the research, the bicycle is not just a mode of transportation but also an extension of the body, an object of affective memory, and a symbol of freedom.

Keywords: Women who cycle; Bicycle; Belém; Narratives; Visual anthropology;

TABELA DE SIGLAS

BABEL	Bike Anjo Belém
CENTUR	Centro Cultural Turístico Tancredo Neves
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DABEL	Distrito Administrativo de Belém
DAGUA	Distrito Administrativo de Águas Lindas
DASAC	Distrito Administrativo de Sacramento
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
EBA	Escola Bike Anjo
ENBA	Encontro Nacional Bike Anjo
FMB4	4º Fórum Mundial de Bicicleta
FOSPA	Fórum Social Pan-Amazônico
GEIPOT	Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LABMOB	Laboratório de Mobilidade Sustentável
MEC	Ministério da Educação
OLX	<i>OnLine eXchange</i> (Troca Online)
ONU	Organização das Nações Unidas
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPGSA	Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia
ProUni	Programa Universidade para Todos
SEGUP	Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social
SeMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SICLOBEL	Sistema Ciclovitário do Município de Belém
TAR	Teoria Ator-Rede
UCB	União de Ciclistas do Brasil
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFRRJ	Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá
WRI	<i>World Resources Institute</i> (Instituto de Recursos Mundiais)

LISTA DE IMAGENS E INFOGRÁFICOS

Figura 01 – Banner de divulgação do passeio de bicicleta no Centro Histórico de Belém.....	29
Figuras 02, 03 e 04 – Publicação do passeio na página do Pedala, mana.....	30
Figura 05 – Bernardo Sayão em Belém do Pará.....	33
Figura 06 – Extensão da Ciclofaixa da Rua dos Mundurucus.....	34
Figuras 07 – Ciclofaixa da José Bonifácio.....	43
Figura 08 – Acúmulo de resíduos na ciclofaixa na rua dos Mundurucus em Belém.....	43
Figura 09 – Belém no início do século XIX.....	48
Figura 10 – Plano de Urbanização de Belém.....	49
Figura 11 – Plano de Expansão de Belém (1883– 1886).....	50
Figura 12 – Ocupação da cidade no início do século XX.....	50
Figuras 13 e 14 – Alagamento nas ruas de Belém, após chuva.....	51
Figura 15 – Alagamento em trecho da BR-316 após alguns minutos de chuva.....	53
Figura 16 – Carro guinchado na ciclofaixa.....	61
Figura 17 – Arte manifesto de adesivo “Proibido estacionar na ciclofaixa”.....	61
Figura 18 – Agente de trânsito parado na ciclofaixa da Doca.....	61
Figura 19 – Motoqueiros na ciclofaixa da João Paulo II.....	61
Figura 20 – Ciclofaixa entre a Avenida Pedro Álvares Cabral e a Rua Dr. Freitas.....	64
Figura 21 – Ciclofaixa da Av. Senador Lemos, bairro Umarizal.....	64
Figura 22 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás.....	65
Figura 23 – Ciclofaixa entre a Avenida Pedro Álvares Cabral e a Passagem Mucajá.....	65
Figuras 24 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás.....	65
Figuras 25 – QR code do vídeo da imagem.....	65
Figuras 26 – QR code do vídeo.....	66
Figuras 27 – Colagem “Carro estacionado na ciclovia”.....	66
Figura 28 – Ônibus parado na metade da ciclofaixa da Av. Almirante Tamandaré.....	66
Figura 29 – Ciclofaixa da Rua Mundurucus, bairro Cremação.....	66
Figura 30 – Ciclofaixa da Rua Mundurucus, bairro Cremação.....	67
Figura 31 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás.....	67
Figura 32 – Ciclofaixa da Lomas, no bairro Pedreira usada para descarte de lixo.....	67
Figura 33 – Ciclofaixa da Travessa Mundurucus.....	68
Figuras 34 e 35 – Camisas Bike Anjo.....	72
Figuras 36 – Escola Bike Anjo na Praça da Bandeira em Belém do Pará.....	74
Figuras 37 e 38 – Chamada de voluntários para escola Bike Anjo em Belém.....	75
Figura 39 – Criança com bicicleta de equilíbrio.....	75
Figuras 40, 41 e 42 – Mulher de 55 anos, aprendendo a equilibrar.....	76
Figura 43 – Primeiro registro do “Pedala, mana” no facebook da Bike Anjo Belém.....	79
Figura 44 – Bicicleta por Leonardo da Vinci.....	91

Figura 45 – Protótipo da bicicleta imaginada por Da Vinci.....	91
Figuras 46 – Hobby Horse para mulheres e Ilustração mulheres passeando de 1819.....	91
Figuras 46 – Hobby Horse para mulheres.....	91
Figuras 47 – Ilustração mulheres passeando de 1819.....	91
Figura 48 – Primeiros modelos de bicicleta.....	92
Figura 49 – O anúncio de 1899 direcionado às mulheres.....	94
Figura 50 – Ciclistas em Paris, o Bosque de Bolonha, de 1899.....	96
Figura 51 – Annie “Londonderry”, primeira mulher a dar a volta ao mundo de bike	96
Figura 52 – Bicicleta e suas partes.....	97
Figuras 53 e 54 – Imagem ilustrativa de um velocípede.....	101
Figuras 55 e 56 – à esquerda a bicicleta Ceci; à direita, a bicicleta monareta.....	102
Figuras 57 e 58 – Ilustrações das bicicletas.....	111
Figuras 59 e 60 – Imagens ilustrativas da bicicleta verde metálica, aro 10.....	111
Figura 61 e 62 – Mapa de localização de Afuá/PA.....	114
Figura 63 – Prancha, “Afuá, cidade das bicicletas”.....	116
Figura 64 – Bicicletas do hotel na praia de Joanes.....	117
Figura 65 – Nayane e sua bicicleta usada em Afuá/PA.....	118
Figuras 66 e 67 – Ribeirinha no Utinga e no barco de Breves/Belém.....	121
Figuras 68 e 69 – Cruzamento da Mario Covas na BR-316, Ananindeua.....	122
Figuras 70 e 71 – Ilustração da bicicleta Verde metálica dos anos 90.....	124
Figura 72 – Mapa do município de Tailândia/Pará.....	126
Figura 73 – Nayane durante a volta da Escola Bike Anjo.....	131
Figuras 74 – Lucélia, Renata e Nayane na Festa da Chiquita.....	139
Figuras 75 – Renata no Arrastão do Círio.....	139
Figura 76 – Pedal da Nazinha.....	140
Figuras 77 – Mad Max na Oficina (2021).....	147
Figuras 78 – Troca de pneu.....	147
Figuras 79 – Em Cotijuba(2020).....	147
Figura 80 – Bwana em Soure no Marajó.....	148
Figuras 81 – Jude, no Mercado Ver- o- peso.....	150
Figuras 82 – Jude pintada de preto, no bar The Beatles.....	150
Figura 83 – Da direita para a esquerda, Sara, Jude e Bwana.....	151
Figura 84 – Sara no Portal da Amazônia em Belém.....	151
Figura 85 – Ciclofaixa da José Bonifácio.....	154
Figura 86 – Ilustração Nayane no centro histórico de Belém com a Jude.....	155
Figura 87 – Ilustração Nayane, Renata e Suelen com suas bicicletas.....	161

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Políticas de gestão urbana implementados em Belém/PA.....	54
Quadro 2 – Principais atribuições da SeMOB.....	69
Quadro 3 – Linha do tempo das ações/projetos da Bike Anjo.....	72

SUMÁRIO

Prólogo.....	20
INTRODUÇÃO.....	25
1 – CONTEXTO URBANO E POLÍTICA DE MOBILIDADE EM BELÉM/PA.....	44
1.1 Belém: cidade construída sobre os rios.....	46
1.2 Gestão urbana: a malha cicloviária de Belém e as políticas de mobilidade urbana.....	54
1.2.1 O Código de Trânsito Brasileiro e a segurança viária e cicloviária em Belém.....	59
1.2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil e Programa Bicicleta Brasil.....	68
1.2.3 A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB).....	69
1.2.4 O Sistema Cicloviário do Município de Belém – SICLOBEL.....	70
1.3 Os movimentos de bicicleta em Belém/PA.....	71
1.3.1 Escola Bike Anjo (EBA).....	71
1.3.2 O “Pedala, mana”: auxiliando mulheres a pedalar na cidade.....	78
1.3.3 O coletivo ParáCiclo.....	81
1.3.4 O trabalho voluntário.....	83
1.4 Belém, a cidade e a bicicleta em movimento.....	84
2 – MULHERES, BICICLETAS E CIDADE.....	86
2.1 Mulheres na bicicleta: uma viagem ao longo do tempo.....	90
2.2 Falar das bicicletas, é falar de si: narrativas de mulheres que pedalam.....	99
2.2.1 Renata: “como assim... ainda sei pedalar!”.....	100
2.2.2 Nayane: “as bicicletas são minhas psicólogas!”.....	109
3 – CRIATIVIDADE, AGÊNCIA E MECANISMOS DE RESISTÊNCIA.....	132
3.1 A falta de apoio como incentivo a pedalar.....	135
3.2 Estratégias e enfrentamento.....	137
3.3 Ser uma mulher negra de bicicleta.....	143
3.4 Para não ser roubada, comprar uma bicicleta usada.....	145
3.4.1 Dar nome às bicicletas.....	146
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	156
REFERÊNCIAS.....	162
ANEXO I.....	175

Prólogo

Ao realizar minha inscrição como candidata à mestranda do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Pará (PPGSA/UFPA), meu tema de pesquisa estava relacionado à migração, mulheres e trabalho. Durante parte da minha infância e adolescência convivi com o trânsito de minha mãe, tias, avós, amigas de escola e vizinhas, que se deslocavam de um lado a outro da fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa. Em minha família esse trânsito para o *outro lado*¹ iniciou com minha bisavó materna, com o objetivo de fugir da violência doméstica.

Por volta de 1960, minha bisavó fugiu em uma embarcação em direção ao município de Oiapoque-AP; minha avó, Maria, e meu tio-avô, Joelson, ficaram morando com meu falecido bisavô – quilombola do *Cunani*² –, enquanto outro tio-avô foi “dado” a uma família em Oiapoque. Dos 4 filhos, somente uma permaneceu morando com ela, minha tia-avó Dadá. Logo, desde a década de 60, minha bisavó mora em São Jorge³, na Guiana Francesa; por muito tempo trabalhou como lavadeira de roupas e trabalhadora doméstica.

Por volta de 1976, quando minha avó tinha cerca de 25 anos de idade, acompanhada de 5 filhos, também fugiu de Calçoene pelos mesmos motivos que minha bisavó; nesse ínterim, minha mãe foi a única que não acompanhou minha avó em sua viagem para o Oiapoque, pois ela foi tomada pelo seu pai. Ao chegar em São Jorge – GF, minha avó disse que não se sentiu confortável em ficar em um lugar em que não conseguia enrolar a língua – falar o francês –, isso a fez perder a vontade de fixar moradia na Guiana Francesa. Então, desde 1978, minha avó vive em Oiapoque, conseguiu um terreno de 100 hectares, localizado na frente do Rio *Pantanarry*; neste lugar passou a produzir farinha de mandioca, tapioca, plantou árvores frutíferas (açai, manga, laranja, tangerina), extrai óleos de copaíba e andiroba, e realiza outras atividades.

Minha mãe, aos 12 anos de idade, passou as férias em Oiapoque. Essa experiência reacendeu sua vontade de morar com a mãe (minha avó Maria). No entanto, precisou retornar para Calçoene, pois estava sob os cuidados de sua avó paterna, Maria de Freitas (minha bisavó), e de seu padrinho, Paulo. Somente em 1985, com o falecimento de sua avó, aos 15 anos de idade, minha mãe conseguiu sair de Calçoene e chegar a Oiapoque; contudo, a

¹ Expressão usada pelos cidadãos de Oiapoque para se expressar ao outro lado do rio, ou seja, o território da Guiana Francesa.

² Comunidade quilombola localizada a 52 km do município de Calçoene/AP.

³ Saint-Georges-de-l'Oyapock é uma comunidade localizada no noroeste da Guiana Francesa, em frente ao Rio Oiapoque e está no lado oposto à Vila Vitória, no município de Oiapoque-AP (Ver mapa 2, anexo 1).

estadia não foi longa, pois precisou ir para Macapá para estudar o ensino médio. Lá, foi vítima de violência sexual, que culminou na gravidez de sua primeira filha – minha irmã mais velha. Nesse período, minha avó já tinha cerca de 9 filhos e seu segundo marido, meu avô Felipe de Freitas⁴.

Pelo fato de minha bisavó morar no outro lado do rio Oiapoque, minha avó realizava com frequência viagens para visitá-la, lembro-me de ir com ela em algumas dessas idas e de dormir na casa de minha bisavó. Minha tia-avó Dadá, por ter crescido e estudado no *outro lado*, possui dupla nacionalidade, sempre que podia nos visitava em Oiapoque com seus filhos que não falavam o português. Em suas visitas nos presenteava com tranças, eram muitas crianças, afinal, só minha avó tinha 11 filhos, e depois tinham os filhos dos filhos. Nesse sentido, o trançar o cabelo foi tão presente na minha infância que aprendi a fazer só olhando, e depois praticando em minhas irmãs, primas e tias.

Entre as experiências de mulheres que *atravessavam* para o *outro lado* para “tentar a vida”, destaco o caso de uma das mulheres de minha família, minha irmã que é quatro anos mais velha que eu, que desde seus 16 anos fez diversas viagens de fuga para Caiena/GF, com o intuito de se consolidar, acredito que isso se deve à influência de minha bisavó e minha tia avó que ainda vivem lá. Na primeira vez que morou lá, morou com uma família de brasileiros, realizava trabalhos domésticos em troca da moradia e comida – situação bastante comum e identificada nos trabalhos que tratam da temática das “crias de família” e trabalhadoras domésticas (Motta-Maués, Igreja e Dantas, 2008; Dantas, 2008; 2016) –, no entanto, no mesmo ano ficou grávida de um dos moradores da casa e retornou à Oiapoque.

A sua segunda experiência ao acessar os territórios guianenses foi através de *catraias*⁵, só que dessa vez em idas e vindas à uma vila que dá acesso com mais facilidade às áreas de garimpo do *outro lado* – cresci ouvindo que mulher vai para o garimpo “pra fazer comida ou ser comida”. Minha irmã relatava que os acampamentos não ficavam por muito tempo no mesmo lugar, as fogueiras eram sinal de ilegalidade, então evitava-se, e a alimentação era regrada: uma peça de mortadela e um quilograma de farinha para uma semana. Em 2017, começou a se envolver com um de nossos primos de segundo grau, no mesmo ano, ficou grávida de seu quinto filho. A certidão de nascimento da criança se tornou, para ela, o único passaporte de entrada e saída da Guiana Francesa, uma vez que ainda não possuía visto para permanência no país. Embora minha irmã tenha conquistado o que tanto almejava, demorou para aprender a falar francês, pois não saía de casa e passou a dedicar o seu tempo à casa, aos

⁴ *In Memoriam*. Irmão do meu primeiro avô, pai de minha mãe.

⁵ Pequenas embarcações de madeira ou alumínio usadas principalmente para deslocamentos em rios estreitos.

filhos e ao marido.

A temática mulheres, trabalho e mobilidade me interessa por estar presente em minha trajetória de vida e na de minha família. Não sei contar direito a história do meu pai biológico, mas sei que ele era um desses viajantes que atravessavam o rio Oiapoque em busca do euro e do ouro. Em dois anos ele e minha mãe tiveram duas filhas, eu, em abril de 1991 e Nathallya em junho de 1992, mas como ele era um *homem só de passagem*, deixou minha mãe quando nasceu a segunda filha, ou seja, aos 22 anos de idade ela tinha 3 filhas e estava desempregada.

Naquela época não havia muitas alternativas para quem não tinha estudo, ir para o *outro lado* foi o caminho escolhido por minha mãe. Até meus nove anos de idade, lembro-me que minha mãe quase não estava na cidade, fui criada pela minha avó. Entre 1990 e 1998, minha mãe fez diversas viagens de ida e vinda do Oiapoque para o *outro lado*, a maioria das viagens foram realizadas em canoa de madeira, com outras pessoas. A compra da casa e o fato de minha mãe ter contraído malária diversas vezes, a fez parar de ir para o *outro lado*.

Com isso, minha mãe passou a vender café na orla da cidade, logo depois conseguiu construir um ponto de restaurante, e por um certo tempo nosso sustento veio daí, até a prefeitura destruir o empreendimento, pois não era permitido a construção de estrutura naquele local. Neste período, em casa havia apenas uma bicicleta, era uma cargueira utilizada para levar alguns dos materiais para a orla, como um recipiente de plástico, com os materiais de venda, como garrafa de café, pão, copos e outros materiais. Minha mãe saía para trabalhar por volta das 4h da manhã, pois o principal público de suas vendas eram as pessoas que atravessavam para a Guiana Francesa na orla do Rio Oiapoque.

Desde os 10 anos de idade comecei a acompanhar minha mãe nas vendas, pois a escola em que estudei o Ensino Fundamental ficava próxima ao local em que ela realizava as vendas. Geralmente a bicicleta ficava encostada na beirada da calçada da orla, lembro que resolvi subir nela e comecei a fingir que estava pedalando, era uma bicicleta pesada, talvez, era mais pesada do que eu, no entanto, ocorreu algo que eu não esperava, na brincadeira, em um dos impulsos que dei no pedal, a bicicleta saiu do lugar, e precisei fazer uma escolha, continuar pedalando ou cair. E foi assim que aprendi a pedalar.

Aos treze anos de idade comecei a trabalhar como babá e, no mesmo período, levava encomendas de perfumes nas casas dos parentes de Oiapoque; aos 15 anos, eu administrei uma banca de venda de verduras, frutas, farinha e condimentos, na Feira do Agricultor de Oiapoque; aos 16, trabalhei em uma hortifruti. Antes de completar 17 anos de idade, minha mãe fez uma viagem para Alenquer, no Pará, com o intuito de conhecer a família do seu

antigo companheiro, e decidi se mudar para essa cidade.

Morei em Alenquer entre 2008 e 2011, durante minha estadia na cidade, cheguei a cursar até o quarto semestre do curso de pedagogia em uma faculdade, no qual uma disciplina era ofertada em um sábado e um domingo. Depois de descobrir que a faculdade não era reconhecida pelo Ministério da Educação (MEC), vi uma propaganda na televisão sobre bolsas do Programa Universidade para Todos (ProUni), fiz minha inscrição e consegui ser aprovada com uma bolsa de 50% de gratuidade, no curso de Psicologia.

Apesar do meu pai biológico morar em Macapá, não consegui ajuda por parte dele, então, minha mãe entrou em contato com uma pessoa que ela conhecia naquela cidade, para que eu morasse lá e em troca eu iria cuidar da casa, assim aconteceu. Morei nessa casa entre 2011 e 2013, depois precisei sair, pois fiquei grávida do meu único filho. Entre 2013 e 2016, morei na casa da avó do pai do meu filho, nessa experiência, cuidava da casa e cheguei a cursar outros cursos, como: Técnico em Análises Clínicas (2013), em uma Escola Técnica em Macapá, e, após o nascimento do meu filho, fui aprovada no curso de Pedagogia, na Universidade Estadual do Amapá (UEAP). No entanto, precisei desistir de ambos os cursos ainda em 2014, pois para estudar, precisava levar meu filho para a universidade, e nesse período, as professoras e professores eram ainda bastante resistentes com a ideia de ter uma criança em sala de aula.

Por conta disso, em 2016 resolvi tentar fazer um curso de graduação na Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, procurei um curso em que situações como essas teriam pouca probabilidade de ocorrer comigo novamente, foi assim que cheguei nas Ciências Sociais. Fui aprovada, e no mesmo ano iniciei a nova graduação. Apesar de estar vivendo um sonho: cursar o Ensino Superior, fui vítima de violência doméstica, pois o pai do meu filho não aceitava o curso que escolhi para cursar, ou seja, fui expulsa de casa apenas com a roupa do corpo, e com um filho de dois anos para criar, em uma cidade em que eu não tinha com quem contar.

Entre 2017 e 2019, morei com uma idosa de 89 anos, mãe de uma das senhoras da igreja que eu frequentava, embora o combinado fosse apenas que eu dormisse com ela, pois passava o dia na universidade, com o tempo, passei a realizar diversas outras atividades como forma de agradecimento pela moradia. Foi a partir desse período que meu principal meio de transporte passou a ser a bicicleta, pois além do ônibus demorar para passar no local em que essa senhora morava, os custos com a manutenção da bicicleta, em comparação ao valor da passagem de ônibus, eram inferiores e cabiam no meu bolso. O que quero destacar é que em ambas as experiências morando de favor, fui considerada como a “mão direita” da casa, a que

resolvia as coisas, que limpava o quintal e que lavava a louça de madrugada, depois da festa com a família. Não era nem de dentro, nem de fora, uma experiência próxima à posição de “outsider within” descrita por Patricia Hill Collins (2016), onde a proximidade e o distanciamento se entrelaçaram, me tornando uma estrangeira de dentro e que gerou um espaço ambíguo de pertencimento e exclusão.

Entre agosto de 2019 e março de 2022, trabalhei como atendente, e depois como operadora de caixa, em dois bares em Macapá. A experiência trabalhando nos bares reacendeu em mim o desejo de estar na universidade e de estudar pois, de certa forma, foi construído no meu imaginário que para ter mobilidade social era necessário ter estudo, pois minha avó, até os cinquenta anos de idade não sabia ler, e minha mãe terminou o Ensino Médio depois dos trinta anos, após fazer uma prova. Em 2021, resolvi estudar para a seleção do mestrado na Universidade Federal do Pará (UFPA), pois considerei que ter apenas o curso de bacharelado não serviria para muita coisa.

Quando fui selecionada para cursar o mestrado, minha proposta inicial de pesquisa buscava compreender as estratégias de permanência, as redes e as relações de trabalho de mulheres que partem do Brasil para a Guiana Francesa e experienciam o processo de tentar fixar residência, considerando que atualmente a política de permanência da Guiana Francesa é muito mais severa do que na década de 1950. No entanto, durante a entrevista de seleção fui informada que não havia perspectiva de financiamento para minha pesquisa, pois não havia bolsas disponíveis no programa. Com essa informação, no final de março de 2022, em minha viagem de mudança para a cidade de Belém, minha bicicleta me acompanhou, pois mesmo não conhecendo a cidade, minha ideia era usá-la como meio de transporte, assim como fazia em Macapá.

Além disso, uma de minhas estratégias para permanecer na universidade era realizar meus trabalhos como trançista, uma vez que desde 2017 trabalho profissionalmente com tranças, estilo *box braids* – tranças soltas, com uso de cabelo sintético – e trança raiz – aquelas que minhas tias faziam em mim quando eu era criança. Escolhi Belém como moradia devido às semelhanças culturais com o Amapá, e ao chegar na cidade, Dona Silma, a senhora que me recebeu em Macapá, entre 2011 e 2013, me encaminhou o contato de uma amiga que trabalha na residência universitária para estudantes do Amapá em Belém, dessa forma, não precisaria pagar aluguel, mas deveria dar conta de minha alimentação, internet e energia.

INTRODUÇÃO

De acordo com dados da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB), em 2024, Belém possuía uma malha cicloviária⁶ de aproximadamente 160 quilômetros, concentrada principalmente em áreas centrais da cidade. Estudos sugerem que a ampliação da malha cicloviária pode aumentar o número de pessoas que utilizam bicicletas na cidade. Apesar do crescimento da extensão de ciclovias e ciclofaixas, a presença feminina no ciclismo ainda é significativamente menor em comparação à masculina.

A mobilidade feminina é um tema que possui diversas perspectivas de análise, já que os deslocamentos podem ocorrer em diferentes espaços e escalas. Neste trabalho, o foco está na chamada mobilidade ativa, especificamente por bicicleta. No Brasil, a média de mulheres que pedalam nas cidades é de apenas 6,9%. Entre os fatores que podem explicar essa baixa representatividade, estão: a falta de incentivo, desde a infância, à prática de atividades físicas consideradas arriscadas, como o ciclismo, e a relação direta entre mulheres e o trabalho doméstico, que influencia a forma como elas usam e ocupam a cidade, sobretudo as mulheres de camadas periféricas. Em suma, a mobilidade feminina por bicicleta é condicionada pelo contexto social, histórico e econômico em que as mulheres estão inseridas.

Ao tentar compreender o cenário de Belém, busquei a palavra-chave “Belém” no banco de dados da Associação Transporte ativo⁷, e encontrei 28 resultados, entre eles, dados sobre a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro. Até 2023, a pesquisa ocorreu em três edições – 2015, 2018 e 2021 – e em 2024 ocorrerá a quarta edição –, aqui analisarei

⁶ A malha cicloviária constitui-se como um sistema integrado de infraestruturas destinadas à circulação segura e eficiente de bicicletas em um determinado espaço urbano. Sua concepção envolve um planejamento que visa à interligação de diferentes pontos da cidade por meio de vias específicas para esse modal, promovendo a conectividade, a segurança e a integração com outros meios de transporte. Dentre os tipos de infraestrutura que compõem a malha, destacam-se as ciclovias e as ciclofaixas. A ciclovia caracteriza-se por ser uma pista de uso exclusivo para bicicletas, segregada fisicamente do tráfego motorizado e de pedestres, o que pode ser realizado por meio de canteiros, grades, muretas ou desnível em relação à pista. Tal segregação objetiva proporcionar maior segurança aos ciclistas, sendo comumente implementada em vias de maior fluxo e velocidade. Já a ciclofaixa define-se por ser uma faixa exclusiva para bicicletas, delimitada na própria pista de rolamento, geralmente à direita, por meio de sinalização horizontal, como faixas pintadas, e, por vezes, complementada por elementos segregadores leves, a exemplo de tachões. Sua aplicação é mais frequente em vias com menor volume de tráfego e velocidades reduzidas. Ambas as estruturas são fundamentais para a promoção da mobilidade urbana sustentável, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte e contribuindo para a redução de congestionamentos e da emissão de poluentes.

⁷ A Associação Transporte Ativo, fundada em 2003, é uma organização da sociedade civil composta por entusiastas, especialistas e consultores que, desde a década de 90, defendem o uso de bicicletas e outros meios de transporte à propulsão humana para melhorar a qualidade de vida nas cidades. Seu site (<https://transporteativo.org.br>) promove ativamente o ciclismo e a caminhada como opções sustentáveis, e fornece informações enfatizando a importância da acessibilidade e do respeito à mobilidade ativa.

os dados apresentados somente nas edições de 2018 e 2021 por apresentarem metodologia similar para caracterizar o perfil de quem pedala em cada cidade. Por conta da pandemia da Covid-19, a edição de 2021 possuiu algumas perguntas relacionadas ao impacto na rotina de deslocamento por bicicleta, diferentemente da edição anterior à pandemia. Neste trabalho também me interessei em pensar os impactos do pedalar durante esse período pandêmico e suas consequências, por isso a importância do estudo das memórias e das trajetórias sociais.

Os dados da pesquisa “Perfil Brasileiro Ciclista” (Transporte Ativo, 2018; 2019) objetivaram levantar as motivações de quem pedala em 25 cidades brasileiras, e, na edição de 2021, em outros países, como a Colômbia. A pesquisa nacional é realizada pelo Transporte Ativo e pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LABMOB/UFRJ). Na cidade de Belém, a pesquisa de campo da edição de 2018 ocorreu entre setembro de 2017 e abril de 2018, a qual contou com a colaboração do Ciclomobilidade Pará⁸ e do coletivo ParáCiclo⁹.

O relatório da pesquisa de 2018 apontou que 62,9% dos ciclistas usavam a bicicleta em sete dias da semana; 74,8% usavam como meio de transporte há mais de cinco anos e somente 6% combinavam a bicicleta com outro modo de transporte nos trajetos semanais. Entre as principais motivações para começar a usar a bicicleta para se locomoverem, 53% era pelo fato de ser mais rápido e prático, e o último motivo, com 2,2% era ser ambientalmente correto; quanto à principal razão para continuarem usando a bicicleta, 55,8% responderam que era mais rápido e prático.

A falta de segurança no trânsito (50%) e falta de infraestrutura adequada (37,9%) foram os problemas mais enfrentados em suas locomoções; mais segurança e educação, e, mais e melhores infraestruturas adequadas foram as respostas mais escolhidas quando perguntados sobre “o que faria você pedalar mais na cidade?”. O trabalho e compras foram os mais relatados em relação ao destino utilizado na bicicleta: 52,7% levavam de 10m a 30m nos trajetos mais frequentes que realizam de bicicleta; de 25 a 34 anos (26,3%) e 35 a 44 anos

⁸ Ciclomobilidade Pará é uma comissão formada por ciclistas que atuaram entre 2015 e 2020 na Região Metropolitana de Belém. Sua missão era fiscalizar, acompanhar e propor ações de mobilidade urbana e educação no trânsito junto ao poder público. Mais informações em: <https://www.facebook.com/Ciclomobilidadepara/>.

⁹ O Coletivo ParáCiclo surgiu a partir da campanha “Bicicleta nos Planos”, uma iniciativa da Bike Anjo, Transporte Ativo e UCB (União de Ciclistas do Brasil) para incentivar a inclusão da bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana das cidades brasileiras. O coletivo atua em prol da mobilidade ativa, com foco no uso da bicicleta, o ParáCiclo organiza atividades e projetos, como forma de influenciar políticas públicas para que as prefeituras da região metropolitana de Belém reconheçam a importância da bicicleta como meio de transporte e invistam em infraestrutura cicloviária, garantindo mais segurança e conforto para os quem pedala. Site do coletivo: <https://coletivoparaciclo.org/>.

(28,3%), são o público que mais pedala.

Já os dados do Relatório¹⁰ Contagem de viagens em bicicleta (2019) realizada em seis ruas de Belém pelo ParáCiclo, pela primeira vez, mostram que as mulheres estão sendo contadas nestas pesquisas. A pesquisa evidencia que as mulheres são as que menos realizavam viagens em bicicleta, numa média de 7,36%. Ao mesmo tempo, as mulheres estão em maioria prestando serviços voluntários e/ou remunerados para coletivos e associações de pessoas que incentivam o uso da bicicleta como modal na cidade.

Por conta da metodologia utilizada em ambas as pesquisas, nota-se que os dados podem não refletir as viagens “tipicamente femininas”, uma vez que a escolha das ruas prioriza rotas que conectam moradia e trabalho. Assim, as viagens em cadeia dentro dos bairros e o uso de modais ativos, como a pé e bicicleta, podem estar sub-representados.

Paola Jirón e Javiera Gómez (2018) indicam que o gênero é um fator crucial na produção de experiências diferenciadas de mobilidade que, muitas vezes, resultam em desigualdade e exclusão, especialmente quando interseccionado com classe, raça e nacionalidade. As construções sociais de gênero, por exemplo, influenciam os motivos dos deslocamentos: enquanto os homens, associados ao papel de provedor, se movem majoritariamente por trabalho, as mulheres, ligadas ao lar e às tarefas cotidianas, têm no cuidado com os outros o principal motivador (Martínez e Claps, 2015). A divisão sexual do trabalho e a sobrecarga de atividades domésticas, como discutido por Helena Hirata e Daniele Kergoat (2007), limitam a autonomia das mulheres na escolha de seus deslocamentos, restringindo sua participação social e econômica.

Essa diferença de motivações, padrões, responsabilidades e autonomia torna visíveis relações de gênero desiguais, que resultam em desigualdades na mobilidade. A sobrecarga de atividades de cuidado se traduz em uma sobrecarga de deslocamentos, agravada pela dupla jornada de trabalho, pela privação econômica e/ou pela moradia em áreas vulneráveis. Adriana Jakovcevic et al. (2016) observam que os homens tendem a ter deslocamentos simples e diretos, que contrastam com a complexidade dos trajetos femininos, marcados por cadeias de viagens curtas e interconectadas, reflexo do trabalho não remunerado. A mobilidade feminina, atrelada a atividades domésticas e familiares, limita sua autonomia, enquanto a mobilidade masculina, voltada ao trabalho, confere maior controle sobre horários e meios de transporte.

¹⁰ Relatório na íntegra, disponível em: https://www.ta.org.br/site/Quem/RPI/Relatorio_TA_Itau_7_res.pdf.

Estudos demonstram que as mulheres utilizam mais o transporte público e se deslocam mais a pé, enquanto os homens têm maior acesso ao carro (Zucchini, 2015; Jakovcevic, 2016). A desigualdade de gênero também se manifesta na mobilidade urbana. As mulheres são as principais usuárias do transporte público em Belém, representando 56% dos passageiros (IPEA, 2019). No entanto, elas enfrentam desafios específicos, como o assédio sexual e a falta de segurança, conforme apontado por Marina Harkot (2018) e Vivian Machado (2019). A bicicleta, apesar de seu potencial, é menos utilizada por elas devido a barreiras gerais nas cidades e a barreiras e estereótipos sociais que dificultam sua adoção. Além disso, a educação no trânsito ainda é falha e o ambiente tem se mostrado hostil, colocando a vida de pedestres e ciclistas em risco.

Infelizmente, a pesquisadora, cicloativista e urbanista brasileira Marina Kohler Harkot foi vítima de um sinistro de trânsito. Marina dedicou sua vida à pesquisa e à promoção da mobilidade por bicicleta, com foco especial nas questões de gênero e nas desigualdades socioterritoriais. Ela foi uma das primeiras pesquisadoras no Brasil a abordar a mobilidade por bicicleta sob a perspectiva de gênero. Sua dissertação de mestrado, intitulada “A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo” (Harkot, 2018), é uma referência fundamental sobre o tema.

Além da pesquisa acadêmica, Marina foi uma militante pela mobilidade ativa e pela igualdade de gênero. Ela participou ativamente de coletivos cicloativistas, como a Ciclocidade, e foi fundamental na articulação e no apoio à criação do GT Gênero da União de Ciclistas do Brasil (UCB) (Ciclocidade, s.d.). Sua atuação contribuiu para a inclusão da perspectiva de gênero nas discussões sobre mobilidade urbana e para o fortalecimento do movimento cicloativista no país. Ela levou a pauta das mulheres ao IV Fórum Mundial da Bicicleta (FMB4) em Medellín, Colômbia, inspirando a formação de novos grupos femininos no Brasil e na América Latina (Ciclocidade, s.d.). Ela ajudou a desconstruir a ideia de que a bicicleta seria um meio de transporte predominantemente masculino e a mostrar a importância da bicicleta como instrumento de autonomia, liberdade e empoderamento para as mulheres. Ao analisar o uso da bicicleta entre mulheres em São Paulo, Harkot (2018) demonstrou a importância de se olhar além de variáveis quantitativas e de infraestrutura urbana, considerando também a lógica das percepções, emoções e afetos que moldam o relacionamento com a cidade e como cada indivíduo está inserido dentro de estruturas/lógicas de família.

Assim, quando cheguei em Belém, em abril de 2022, logo nos primeiros dias, fui convencida por alguns moradores da república estudantil onde moro de que a cidade não era segura para pedalar, especialmente para mulheres. Por um tempo, fiquei com medo por causa das histórias que me contaram e por não conhecer as ruas da cidade. Diziam que sair na rua a partir das 19h era praticamente “pedir para ser assaltada” no bairro onde moro, o Reduto¹¹.

Na primeira semana de junho de 2022, enquanto navegava pelo Instagram, encontrei uma chamada para um pedal¹² de bicicleta para iniciantes, com um ritmo leve e um percurso pelo Centro Histórico de Belém. Naquela época, eu buscava maneiras de explorar a cidade e precisava retomar o hábito de pedalar, já que minhas economias estavam diminuindo. Então, essa parecia a oportunidade perfeita, e duas coisas me chamaram a atenção neste convite: o ponto de encontro no Teatro da Paz, na Praça da República, que fica perto da casa que resido, e a informação de que, embora o pedal não fosse exclusivamente feminino, seria “guiado” e “fechado” por mulheres, o que de certa forma me deu mais segurança.

Figura 01 – Banner de divulgação do passeio de bicicleta no Centro Histórico de Belém.



Fonte: Pedala, mana, 2022. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CeUIATQuH2i/>.

¹¹ O bairro do Reduto, em Belém, apesar de ter origem operária, passou por um processo de gentrificação. Localizado na região central da cidade, ele abriga tanto habitações populares, remanescentes do seu passado fabril, quanto residências de alto padrão, ocupadas pelas elites belenenses. Essa mistura de classes sociais e estilos arquitetônicos reflete a história e as transformações que o bairro vivenciou ao longo do tempo.

¹² Pedalada em grupo, nesse caso, voltado para as pessoas que estão aprendendo a pedalar nas ruas da cidade.

Cheguei ao local do pedal por volta das 6h40, mas a saída só aconteceu por volta das 9h, pois aguardamos algumas mulheres que vinham de bairros mais distantes, como a Ruth e seu filho, que moram em Águas Lindas, na divisa entre Belém e Ananindeua. O pedal foi organizado por voluntários da *Bike Anjo*¹³ Belém (BABEL) e do grupo *Pedala, mana!*¹⁴ – um projeto da BABEL voltado para mulheres que estão aprendendo a pedalar na cidade.

Partimos da Praça da República e seguimos em direção ao Ver-o-Peso, Praça do Relógio, Forte do Presépio, Praça do Carmo, Av. Tamandaré e, finalmente, Praça da Bandeira. Chegamos lá por volta das 10h20 e encontramos algumas pessoas esperando, além de várias bicicletas dobráveis. Ali aconteceriam aulas para quem quisesse aprender a pedalar. Eu não fazia ideia de onde estava e meu celular não tinha sinal para me localizar. Vi um casal – Renata e seu companheiro, que estão com capacetes vermelho e preto/verde na Figura 2 – se preparando para sair e perguntei para onde iam. Eles estavam indo para uma praça em frente à Doca, então pedi para acompanhá-los, já que não sabia como sair dali. Após essa experiência, comecei a seguir as páginas do Instagram de ambos os coletivos: Bike Anjo Belém e Pedala, mana, pois fiquei interessada em participar de mais atividades como aquelas.

Figuras 02, 03 e 04 – Publicação do passeio na página do Pedala, mana.



¹³ Faz parte da Associação Bike Anjo, uma rede nacional de voluntárias e voluntários, que surgiu em São Paulo e está presente em diversas cidades do Brasil, um de seus objetivos é de promover o uso da bicicleta na cidade, seja por meio das Escolas Bike Anjo/EBA ou acompanhando pessoas que estão aprendendo a pedalar na cidade, por isso a palavra “anjo”, por ser uma espécie de proteção. Em Belém, a rede local é conhecida como Bike Anjo Belém ou BABEL.

¹⁴ O *Pedala, mana!* é um projeto que foi idealizado em 2017 por voluntárias e voluntários da Bike Anjo Belém/BABEL.



Fonte: Pedala, mana, 2022. Disponível em: https://www.instagram.com/p/CeeNWiOud5I/?img_index=5.

Logo depois, o grupo começou a divulgar uma chamada para voluntários para a edição de 2022 do Encontro Nacional Ciclistas, a *Bicicultura*¹⁵, em julho, em Belém, com o tema “Pedalar é preciso. A Amazônia, necessária”, organizado pelo Coletivo ParáCiclo¹⁶, que colocou em destaque a importância do debate sobre mudanças climáticas e a potencialidade que a mobilidade sustentável oferece. Até aquele momento, desconhecia o evento que ocorre todos os anos e reúne ciclotivistas de todo o país, então, me candidatei como designer e social media, no qual fui a única voluntária responsável por essa área, e de forma remota, criei os cards das programações diárias, dos eventos culturais e dos pontos turísticos de Belém, mesmo sem conhecer a cidade.

Um dia antes do evento, uma das organizadoras me convidou para fazer a cobertura do evento na página do Instagram do ParáCiclo durante os três dias de evento, dessa vez, não seria voluntário, ao final, recebi um valor de trezentos reais como recompensa, e assim aconteceu. Graças ao meu trabalho como designer, fui incluída no grupo de *WhatsApp*¹⁷ da articulação do *Pedala, mana!*, no qual permaneci de julho de 2022 a janeiro de 2023.

Ao chegar ao evento, reconheci algumas das mulheres, como Bia, Ruth e Renata, que também estavam no pedal que mencionei anteriormente. Elas trabalhavam no credenciamento e faziam parte da equipe organizadora. Durante o encontro, houve diversas atividades, como

¹⁵ Reunião anual de ciclotivistas que celebram e impulsionam a cultura da bicicleta como meio de transporte nas cidades brasileiras. Em 2022, a edição ocorreu entre os dias 07 e 10 de julho, envolvendo uma programação extensa, com palestras, *workshops*, compartilhamento de resultados de pesquisas, apresentações culturais, escola para aprender a pedalar e pedaladas pela cidade, e nas ilhas de Cotijuba e Marajó (Salvaterra e Soure).

¹⁶ É uma organização da sociedade civil que atua desde 2017 representando o estado do Pará nas redes nacionais, atuando na fiscalização das políticas públicas ligadas à ciclomobilidade.

¹⁷ O *Pedala, mana!* possui dois grupos de *WhatsApp*, um contendo somente as que fazem parte da articulação – que são uma média de 12 pessoas – e outro que contém mais de 130 mulheres que participam esporadicamente dos encontros e atividades. Normalmente são mulheres que aprenderam a pedalar na Escola Bike Anjo – EBA e que depois, com o *Pedala, Mana!* aprenderam a pedalar na cidade, e que acompanham o grupo, mas quase não participam das atividades.

apresentação de pesquisas sobre mobilidade e cidade, cicloativismo, minicursos e pedais¹⁸ em grupo pelo Centro Histórico, e, outro realizado do Centro Cultural Turístico Tancredo Neves (Centur) até a Universidade Federal do Pará (UFPA). O objetivo dos pedais era ocupar as ruas com bicicletas, acompanhados de bike som com mensagens sobre o Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, a maioria dos participantes do evento se identificavam como cicloativistas de outras regiões do Brasil. A esse respeito, Vivian Machado (2019), também presente no evento, define “ciclistas pelo ativismo” como pessoas que pedalam e usam suas experiências com a bicicleta para reivindicar bem-estar e uma cidade mais acessível para todos os ciclistas. Para mim, que também era “de fora de Belém”, o evento proporcionou a oportunidade de conhecer lugares que ainda não tinha visitado na cidade. Inclusive, pude explorar possíveis rotas para a universidade, já que um dos pedais partiu do bairro Batista Campos em direção à Universidade Federal do Pará.

Participar das atividades do evento, somado à minha situação financeira, encorajou-me a voltar a usar a bicicleta para me locomover pela cidade, especialmente no trajeto de casa para a universidade. Durante a semana da *Bicicultura*, além de perceber que muitas pessoas em Belém pedalam, fiquei impressionada com a iniciativa dos grupos de ensinar as pessoas a pedalar nas praças e ruas. Foi aí que comecei a planejar minhas idas à universidade de bicicleta. Isso envolveu estudar previamente os possíveis caminhos, já que não poderia consultar o mapa enquanto pedalava, devido à falta de celular e de *internet* móvel, e as rotas que eu conhecia eram as de ônibus.

No entanto, essa rota incluía vias com trânsito intenso, como as ruas Alcindo Cacela e Bernardo Sayão. Esta última é uma via arterial que, devido à sua localização, estende-se principalmente pelos bairros Jurunas, Condor, Cremação e Guamá, que compõem a Bacia Hidrográfica da Estrada Nova. Essa localização estratégica a torna uma via de grande fluxo, pois, além de conectar diferentes bairros da cidade, possui diversos portos de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros em viagens realizadas em embarcações. Aliado aos estacionamentos irregulares, o trânsito da Bernardo Sayão caracteriza-se por: alto fluxo de veículos, presença de pedestres e ciclistas em espaços reduzidos, congestionamentos e alagamentos.

¹⁸ Plural da palavra *pedal*, refere-se ao ato de pedalar em grupo ou individualmente.

Figura 05 – Bernardo Sayão em Belém do Pará.



Fonte: Igor Mota, 2023. Disponível em:

<https://www.oliberal.com/belem/estacionamento-irregulares-moradores-de-belem-relatam-transtornos-no-transito-1.720120>.

Nesse sentido, ao ler a proposta do erro como experiência urbana, presente no artigo “Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade”, da professora Paola Jacques¹⁹ (2006), sinto que vivenciei meu corpo como um “devir errante” pela cidade. Minha atenção se voltou para os movimentos e percursos realizados, em vez de me prender a “representações gráficas, planificações ou projeções” (Jacques, 2006, p. 118). A autora, urbanista, caracteriza o urbanista errante como aquele que experimenta a cidade de dentro, sem a necessidade de representações da cidade vistas de cima, como um mapa.

Me permitir ser um corpo errante me possibilitou perceber as singularidades de Belém a partir da perspectiva da bicicleta. Passei a ver a cidade através da experiência do ordinário no cotidiano, como bem definido por Michel de Certeau (1994). Nos meus trajetos iniciais de casa – no bairro do Reduto – à UFPA, em diferentes horários e ruas, a Rua dos Mundurucus²⁰

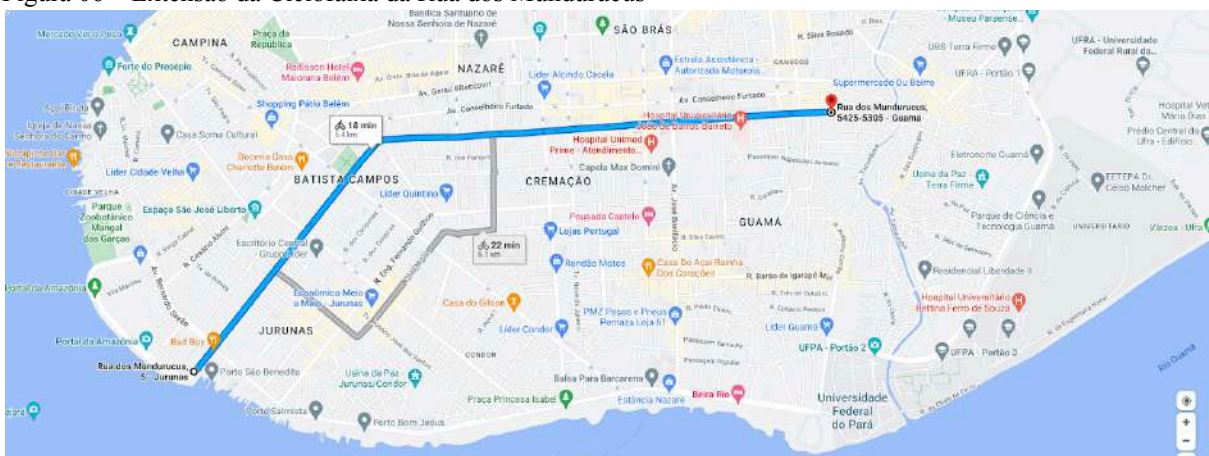
¹⁹ Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia; pesquisadora CNPq e coordenadora geral do grupo de pesquisa Laboratório Urbano (PPGAU/UFBA).

²⁰ Essa rua possui uma extensa ciclofaixa de aproximadamente 6km, iniciando no bairro do Jurunas, atravessando os bairros: Batista Campos, Cremação, Nazaré, São Brás, Guamá e Canudos, finalizando no início do Terra Firme.

me chamou a atenção pela quantidade de pessoas que pedalam por ali. Principalmente entre 6h40 e 7h30, há um fluxo intenso de pessoas em bicicletas cargueiras com lanches (na frente, uma cuba com salgados e, atrás, uma cuba de isopor, provavelmente com sucos e refrigerantes), trabalhadores da construção civil com seus equipamentos na garupa, pessoas levando crianças para a escola e trabalhadores uniformizados. Ou seja, notei uma grande variedade nos estilos/modelos de bicicleta e seus usos, assim como nas pessoas que as utilizam.

As bicicletas geralmente são do tipo Monark, aro 26, cargueiras ou adaptadas para a venda de lanches. As pessoas que pedalam a partir das 19h, quando o movimento é menor, costumam ter um diferencial: geralmente usam equipamentos de segurança, como capacete, viseira, sinalizadores e roupas adequadas para pedalar, que depois passei a conhecê-los como “os lycras”, que faz referência ao tipo de tecido desse estilo de roupa. Observei que nos horários de pico, pela manhã e à tarde, há uma maior diversidade de pessoas que pedalam. Em suma, a vivência na Rua dos Mundurucus revela múltiplos usos da bicicleta na cidade.

Figura 06 – Extensão da Ciclofaixa da Rua dos Mundurucus



Fonte: Google Maps, 2023 – Editado pela autora

Apesar da diversidade de usos, a presença masculina nesses trajetos era visivelmente maior do que a feminina. Em alguns dias, contei quantas mulheres e homens vi pedalandos, tanto na ida para a UFPA (entre 6h40 e 9h) quanto na volta (entre 18h e 19h). Percebi que a presença de mulheres pedalandos era mais forte dentro do bairro do Guamá, especialmente na Rua Barão de Igarapé Miri, perto da feira e das escolas, em comparação com a Rua dos Mundurucus, exceto em um trecho próximo à Av. José Bonifácio, onde há uma escola. Ainda assim, o número de homens pedalandos superava o de mulheres em ambos os casos.

Com as informações obtidas durante o evento Bicicultura, somadas às minhas observações e questionamentos nos meus dois primeiros meses pedalando em Belém (julho e agosto), identifiquei uma oportunidade para realizar uma pesquisa de campo na antropologia. Dessa forma, no início do segundo semestre de aulas, apresentei a nova proposta de pesquisa à minha orientadora, Luísa Dantas, com o objetivo de realizar a pesquisa de campo em Belém, com o tema: mulheres, mobilidade por bicicleta e trabalho.

No trabalho voluntário, percebi uma possibilidade de reflexão, já que a maioria dos participantes do Bicicultura era composta por pessoas brancas, enquanto as mulheres negras estavam em maioria entre as voluntárias, ou seja, trabalhavam sem remuneração. Outra observação que fiz foi que as mulheres que integravam o grupo de articulação, entre julho de 2022 e janeiro de 2023, utilizavam a bicicleta como principal meio de transporte, seja para se locomover ao trabalho, seja para trabalhar com a bicicleta – algumas de forma totalmente voluntária, enquanto outras eram apoiadas por projetos de incentivo no Coletivo ParáCiclo ou em ações específicas da Bike Anjo Belém e Pedala, mana!.

Diante disso, esta pesquisa tem como objetivo geral compreender as narrativas (Eckert, 2013) de três mulheres com suas bicicletas. Com os objetivos específicos: a) compreender a construção socioespacial de Belém, as características relacionadas à mobilidade urbana por bicicleta, mapear as ações oriundas do Bike Anjo, e compreender como elas impactam quem é tocada por elas – a cidade, pessoas e as bicicletas; b) buscar compreender quem são as mulheres que pedalam, como elas se apropriam do espaço urbano, especificamente, atentando aos sentidos e significados envolvidos nessa relação de gênero, mobilidade por bicicleta e suas circulações nos espaços; e, c) em colaboração com as interlocutoras, realizar coleções etnográficas de imagens relacionadas à bicicleta, mulheres e mobilidade na cidade de Belém/PA (Eckert e Rocha, 2013).

Cornelia Eckert (2013), em sua vasta produção antropológica, utiliza a categoria analítica de narrativas biográficas como um instrumento fundamental para compreender as experiências individuais e coletivas, a memória e a construção de identidades em diferentes contextos sociais. Narrativas biográficas, em sua perspectiva, não são apenas relatos de vida, mas sim construções discursivas que revelam as formas como os indivíduos interpretam suas trajetórias, atribuem sentido às suas experiências e se inserem em seus grupos sociais. Essas narrativas são moldadas por fatores sociais, históricos e culturais, e, ao analisá-las, a antropóloga pode acessar as subjetividades, os valores, as crenças e as relações de poder que

permeiam a vida social.

Em seu trabalho sobre memória e trabalho, Eckert (2007) analisa narrativas biográficas de trabalhadores para compreender as transformações no mundo do trabalho e seus impactos na vida social. Ao escutar as histórias de vida dos trabalhadores, a autora acessa as experiências de precarização, as estratégias de resistência e as formas de organização coletiva em face das mudanças no mercado de trabalho.

Nesse contexto, ruas, rodovias, ciclofaixas, ciclovias, casas, praças e balneários foram os palcos onde as mulheres que protagonizam esta pesquisa realizaram ações e atividades. Acompanhei-as sistematicamente de junho de 2022 a janeiro de 2024, e mantive contato até o momento em que escrevo esta dissertação. Houve um intervalo entre dezembro de 2022 e março de 2023, quando estive em Oiapoque/AP.

Em junho e julho de 2022, atuei como voluntária no evento Bicultura, onde fiquei responsável pela confecção e publicação dos cards informativos nas redes sociais, incluindo convites, programação e placas. Após essa experiência, comecei a participar dos encontros semanais do grupo de pedal “Pedala, mana!”, projeto da Bike Anjo Belém (BABEL), que aconteciam às quintas-feiras no Vila Container²¹, em Nazaré. Paralelamente, também me engajei como voluntária na Escola Bike Anjo (EBA), com atividades quinzenais: no primeiro sábado do mês, no Shopping Pátio Belém, e no último sábado, na Praça da Bandeira. Foi durante essas atividades que me aproximei das mulheres que contribuíram para esta pesquisa, entre elas: Renata, Nayane, Suelen, Bia e Angela. No entanto, somente Renata, Nayane e Suelen se situam como interlocutoras principais desta pesquisa, a seguir as apresento.

Renata, uma professora universitária negra de 45 anos, mudou-se para Belém após ser aprovada em um concurso público. A conheci durante um evento de ciclismo em 2022 e, a partir daí, começamos a nos encontrar regularmente em eventos e atividades relacionadas à bicicleta. Em 2023, Renata me convidou para fazer tranças em seu cabelo para a abertura de um evento, e foi durante esses momentos, devido às nossas trocas que a convidei para participar da pesquisa.

²¹ A Vila Container, em Belém, localizada na Av. Nazaré, mas sim na Av. Gov. Magalhães Barata, no bairro de São Brás. Construído com containers reutilizados, o espaço oferece uma atmosfera moderna e descolada, reunindo gastronomia, compras e lazer em um só lugar. É frequentado por um público diversificado, com grande presença de jovens, atraídos pela variedade de opções gastronômicas, lojas e eventos. Vale ressaltar que, apesar da presença de jovens de classe média, o público da Vila Container é bastante variado, incluindo famílias, turistas e pessoas de diferentes faixas etárias e classes sociais.

Nayane, de 44 anos, é uma mulher branca, desempregada e formada em engenharia florestal pela UFRRJ. Conheci Nayane durante as atividades do Encontro Bicicultura em 2022, mas foi durante o voluntariado nas aulas da Escola Bike Anjo (EBA) que nos aproximamos e passamos a conviver com frequência. Quando iniciei a pesquisa com bicicletas, imaginei que iria escrever sobre narrativas de mulheres negras. No entanto, desde que entrei em campo, Nayane estava presente nas atividades organizadas pelos coletivos com a temática da bicicleta. Por meio das conversas que tivemos, percebi que a trajetória, os itinerários e as experiências dela, enquanto mulher cis, branca e que pedala, são interessantes para esta pesquisa.

Suelen, 44 anos, mulher negra, professora de artes da educação básica, cantora e atriz. Suelen começou a pedalar na infância na bicicleta de uma prima, sempre em grupo. Na sua fase adulta, acidentes e cirurgias lhe impediram de pedalar por um tempo, no entanto, seu retorno ao pedal mostra que o papel da bicicleta vai além de um meio de transporte, pois ela tornou-se uma ferramenta terapêutica fundamental em sua vida. Ao afirmar que “hoje em dia, ela é uma terapia para mim”, Suelen expressa a conexão que estabeleceu com a bicicleta, especialmente após enfrentar desafios de saúde e períodos de ansiedade. A superação dos limites físicos impostos pelas cirurgias e a conquista de “velocidades” e “subidas” representam para Suelen uma vitória pessoal, que desafia os prognósticos médicos e reafirma sua autonomia. A busca por “respiração” e a necessidade de “treinar para respirar” expressam a importância da bicicleta como uma forma de autocuidado e conexão com o próprio corpo.

Para auxiliar na análise das narrativas das mulheres, adoto a perspectiva de Patricia Hill Collins (2000; 2019), que destaca como raça, classe e gênero se entrecruzam para moldar as experiências das mulheres, especialmente as mulheres negras, que desafiam as opressões por meio de suas lutas por justiça social. A interseccionalidade presente nessas narrativas revela as complexas interações entre diferentes sistemas de opressão e como elas impactam a vida dessas mulheres.

Complementando essa perspectiva, Marc Augé (2009), em “Elogio da Bicicleta”, nos lembra que a bicicleta se entrelaça com nossas histórias pessoais, e torna-se um reflexo de quem somos e de nossas vivências. Ao solicitar que as mulheres participantes desta pesquisa compartilhassem narrativas sobre suas bicicletas, ficou evidente que transcendiam o objeto em si, por revelarem memórias afetivas relacionadas à família, infância, experiências na rua, pessoas queridas e sensações profundas. Ao pedalar, Nayane, Renata e Suelen dizem sentir

uma sensação de liberdade e autoconhecimento, e que lhes permite explorar seus limites físicos e emocionais. A bicicleta, portanto, se configura não apenas como um meio de transporte, mas também como um instrumento de empoderamento e transformação pessoal.

Para além das técnicas de pesquisa convencionais, minha atividade como trancista me proporcionou um acesso privilegiado à intimidade dessas mulheres. Fui convidada a adentrar seus lares, compartilhar um café e, em meio a essa atmosfera acolhedora, tecer conversas sobre a vida enquanto trançava seus cabelos. Nesse contexto, a bicicleta emergiu naturalmente como um fio condutor, conectando nossas experiências e histórias.

Esta proposta de pesquisa é uma tentativa de somar à tradição de pesquisas em antropologia urbana no Brasil, na interface com a antropologia visual e da imagem, estudos de gênero e sexualidade e com a antropologia do trabalho. Inspirada em Eckert e Rocha (2013, p. 25), utilizo os pressupostos teóricos e metodológicos da etnografia da duração, que entende a cidade enquanto um fenômeno temporal em constante construção e desconstrução. As autoras demonstram que as grandes metrópoles contemporâneas, além de serem fruto do planejamento urbano oficial, são moldadas pelas ações, valores e significados de seus habitantes. Essa perspectiva guia a investigação proposta, buscando compreender como as experiências e narrativas das interlocutoras contribuem para a produção da cidade.

Para esta pesquisa, adotei a etnografia de rua como metodologia, inspirada em Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013). As autoras propõem o estudo da cidade através da imersão no espaço urbano, com a rua como palco principal de observação e interação, à semelhança do “flâneur” de Baudelaire, que caminha sem rumo fixo, absorvendo o cotidiano urbano.

Essa metodologia privilegia a experiência sensível e a imersão na vida urbana, e busca compreender a cidade a partir da perspectiva de quem a vivencia. Valoriza a observação participante, os registros em caderno de campo, visuais, apreensão de imagens e a interação com os atores sociais. Para isso, foi fundamental acompanhar as interlocutoras em seus percursos, o que implicou em uma “perda de tempo” essencial para a construção de um material sobre suas narrativas de deslocamentos (Eckert e Rocha, 2013).

Como apontam as autoras, o tempo é um aliado na etnografia, pois é no “estar lá” que se constroi o “estive aqui”, o que gera uma densidade de “sobreposições cumulativas dos

tempos vividos” (Eckert e Rocha, 2013, p. 14). Como já mencionei, adotei a perspectiva de um “devir errante” no campo (Jacques, 2006), aliada à observação flutuante de Colette Pétonnet (1982), o que me permitiu estar atenta às diversas formas de produção da paisagem, às nuances das interações sociais e às tensões presentes (Eckert e Rocha, 2013, p. 13).

Assim como Eckert e Rocha (2013) retomam a figura do *flâneur* de Walter Benjamin, propus uma expansão dessa figura, incluindo “aquela que pedala”. Meus passeios iniciais com as mulheres que pedalam, durante os momentos os pedais pela cidade, exigiram atenção aos detalhes: caminhos, ruídos, cheiros, cores e sensações, todos moldados pelo próprio ato de pedalar. Essa imersão sensorial me permitiu conhecer a cidade como um palco de interações sociais e trajetórias individuais e coletivas.

O antropólogo francês Michel Agier (2011) reforça essa perspectiva ao defender a observação das interações cotidianas – na rua, nas redes sociais, nas dinâmicas urbanas – como chave para compreender a dimensão relacional da cidade. Para ele, lugares, situações e movimentos são elementos cruciais para decifrar “o que faz a cidade”, e oferece um ponto de entrada para a reflexão teórica sobre o espaço urbano. José Guilherme Magnani (2002), antropólogo brasileiro, corrobora essa visão ao definir a cidade através do movimento. Os circuitos traçados pelos indivíduos revelam emaranhados de alianças e negociações, um constante “fazer urbano”. No caso das mulheres que pedalam, circular pela cidade permite que elas disputem, negociem e participem ativamente da construção do espaço urbano. Ao acompanhar seus trajetos, pude notar alguns dos lugares que se tornam objeto de negociação e as estratégias utilizadas nesse processo.

Em “A invenção do cotidiano”, Michel de Certeau (1994) concebe a cidade como um palco dinâmico, onde tensões sociais, conflitos e imprevistos se desenrolam, e constrangimentos²². Para ele, o espaço urbano é moldado pelas práticas e vivências de seus habitantes, que o transformam por meio de suas apropriações e ocupações. Nesse sentido, a observação atenta às trajetórias sociais e itinerários das mulheres mostram estratégias, táticas e sutilezas no ordinário. Suas negociações no trânsito e o sentido de pertencimento que constroem nas ruas demonstram que o ato de pedalar se torna um meio de construir e expressar múltiplos significados na cidade.

Para compreendermos a dinâmica dessas “negociações” no trânsito, é necessário diferenciarmos os conceitos de estratégia e tática, centrais na obra de Michel de Certeau

²² Ver: (Eckert e Rocha, 2009).

(1994). A estratégia, para Certeau, é o cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e de poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia ocupa um lugar que lhe é próprio e, portanto, pode servir de base para gerir suas relações com uma exterioridade distinta. Ela se apoia, assim, numa espacialização. Já a tática, ao contrário, é um cálculo que não pode contar com um lugar próprio, nem, portanto, com uma visão de conjunto. A tática não tem por lugar senão o do outro. Assim, deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como a organização de um espaço alheio a determina. Ela não dispõe, portanto, de base onde acumular benefícios, manter-se em reserva. Ela deve utilizar, vigilante, as falhas que as conjunturas particulares abrem na vigilância do poder proprietário. Nela se insinua a mobilidade dentro do campo de visão do inimigo, assim como no espaço por ele controlado, mas essa mobilidade furtiva deve ser como que “disfarçada” pelos constrangimentos da ordem que oprime (De Certeau, 1994, p. 100-101).

Ao aplicar essa distinção ao contexto do trânsito de Belém, as mulheres que pedalam, ao se deslocarem em meio ao caos e à violência viária, lançam mão de táticas. Elas não possuem um “lugar próprio” no trânsito, que é predominantemente dominado por carros e outros veículos motorizados. Elas precisam, portanto, “jogar com o terreno que lhes é imposto”, utilizando as “falhas” e “brechas” que surgem no fluxo do tráfego. Suas ações são marcadas pela improvisação, pela adaptação constante às condições mutáveis do trânsito. Desviar de buracos, antecipar as manobras dos motoristas, buscar rotas alternativas, tudo isso configura um conjunto de táticas que visam garantir a sua sobrevivência e o seu direito à cidade. Elas transformam as regras e os códigos estabelecidos, criando microrresistências no cotidiano. Diferentemente de uma estratégia, que pressupõe um planejamento a longo prazo e o domínio de um espaço, as táticas são ações pontuais, que se adaptam às circunstâncias e visam obter vantagens imediatas.

Agier (2011) ressalta que diferentes agentes sociais adotam modos de vida distintos, assim como formas variadas de se mover e habitar a cidade. Essa diversidade demonstra que o “fazer cidade” está intrinsecamente ligado às ações cotidianas, aqui, as mulheres desafiam a noção de uma cidade estática e imutável, pois suas narrativas mostram a transformação da cidade. A cidade se revela, portanto, como um projeto em constante construção, moldado pelas práticas, intervenções e modificações realizadas por seus diversos habitantes, conforme destaca Magnani (2009, p. 132).

Em consonância com essa visão, o antropólogo sueco Ulf Hannerz (2005) argumenta que a cidade não deve ser compreendida como um sistema fechado, definido por seu tamanho, intensidade ou heterogeneidade. Em vez disso, ele a concebe como um espaço subjetivo e mutável, moldado pelas experiências e narrativas daqueles que a habitam e transitam por ela. Cada indivíduo carrega consigo suas histórias, memórias e trajetórias, contribuindo para a construção contínua da paisagem urbana.

Por considerar que a cidade não é um ente estável (De Certeau, 1994; Ulf Hannerz, 2005; Magnani, 2009; Agier, 2011), inspirada na metodologia adotada por Eckert e Rocha (2013, p. 50), a etnografia da duração, com a observação participante e a etnografia de rua, sistematicamente, junto ao ver, ouvir e escrever (Cardoso de Oliveira, 2000), busquei traduzir as experiências das mulheres que pedalam, de forma a instigá-las à construção de suas narrativas com as bicicletas. Nesse sentido, a memória é compreendida, segundo a concepção de Gilbert Durand (1984), como um conjunto de estruturas fantásticas que se manifestam nas culturas humanas; ou seja, a memória “cria um lugar em que as imagens podem permanecer fora do tempo”. As grandes metrópoles são apontadas como “fruto da dinâmica da matéria trabalhada pelo movimento de seus habitantes em seus territórios” (Eckert e Rocha, 2013, p. 26).

Na antropologia, a memória é frequentemente compreendida como um fenômeno que ultrapassa a mera acumulação de eventos passados. Em “A Poética do Espaço”, Bachelard (1993), argumenta que a memória está intrinsecamente ligada aos espaços vivenciados, aos locais onde as experiências se desenrolam. Para Bachelard (1993), a memória não é um arquivo estático de informações, mas sim uma construção contínua que se manifesta nos lugares onde o indivíduo vive e interage. Esses espaços se transformam em “casas da memória”, onde as lembranças são evocadas e reinterpretadas ao longo do tempo, e revelam a dinâmica e a constante transformação da memória.

Gilbert Durand (1984) complementa essa perspectiva ao propor que a memória opera através de estruturas simbólicas e imaginativas, que ele chama de “imaginário”. Segundo Durand (1984), a memória é moldada por imagens e símbolos que não são estáticos, mas se reconfiguram continuamente em resposta a influências culturais e sociais. Essa natureza diversa e dialética da memória permite que as narrativas individuais sejam reconstruídas de diferentes maneiras, adaptando-se às necessidades e contextos do presente. Durand (1984) destaca que essa plasticidade da memória possibilita a coexistência de múltiplas identidades

dentro de um mesmo indivíduo ou grupo, refletindo a complexidade inerente à experiência humana.

Em “Tempo e Narrativa”, Paul Ricoeur (1997) aprofunda a discussão sobre a memória, situando-a como elemento central na construção da identidade. Ele argumenta que a memória transcende a mera preservação do passado, por atuar como um processo narrativo em que o indivíduo seleciona, organiza e interpreta eventos passados, e tece uma narrativa coerente que confere sentido à sua própria existência. Essa perspectiva ressalta a complexidade da memória, pois, ao mesmo tempo em que ancora o indivíduo no passado, permite a reinterpretação constante desse passado à luz do presente.

O capítulo inicial visa contextualizar o cenário da pesquisa, apresentando Belém do Pará como palco das narrativas biográficas que serão exploradas. Para tanto, o capítulo aborda aspectos geográficos, históricos e socioculturais da cidade, com ênfase na mobilidade urbana e no papel da bicicleta nesse contexto. Além disso, discuto as políticas de gestão urbana e os movimentos sociais em torno da bicicleta.

Na segunda parte da dissertação, intitulada “Mulheres e bicicleta: um percurso histórico e narrativas contemporâneas”, examino a relação entre mulheres e bicicleta em duas etapas. Primeiramente, traço um percurso histórico para compreender como a bicicleta se tornou um símbolo de liberdade e empoderamento feminino, abrindo caminho para as conquistas e desafios enfrentados até hoje. Em seguida, analiso narrativas contemporâneas para evidenciar a importância da bicicleta como ferramenta de transformação social e os obstáculos que ainda persistem para um ciclismo mais inclusivo e igualitário. O objetivo central é destacar o papel da bicicleta na promoção do empoderamento feminino e na construção de uma sociedade mais justa.

Em seguida, no capítulo 3 busquei aprofundar a compreensão sobre a bicicleta como instrumento de empoderamento e resistência para as mulheres, através das narrativas de Nayane, Renata e Suelen. Ao compartilhar suas experiências, essas mulheres revelam como a bicicleta se transforma em uma ferramenta terapêutica, um meio de expressar autonomia e um símbolo de luta contra a marginalização e a desigualdade no espaço urbano. Elas desenvolvem estratégias e táticas criativas para lidar com os desafios do trânsito, negociando seu direito de circular livremente e reivindicando seu lugar na cidade. A bicicleta emerge,

assim, como um catalisador de transformações individuais e coletivas, promovendo o empoderamento feminino e a construção de um espaço urbano mais justo e inclusivo.

Figuras 07 – Mulheres na Ciclofaixa da Mundurucus e José Bonifácio.



Fonte: Autora, 2023.

Figura 08 – Acúmulo de resíduos na ciclofaixa na rua dos Mundurucus em Belém.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Capítulo 1

CONTEXTO URBANO E POLÍTICA DE MOBILIDADE EM BELÉM DO PARÁ



CAPÍTULO 1 – CONTEXTO URBANO E POLÍTICA DE MOBILIDADE EM BELÉM DO PARÁ

Este capítulo inicial contextualiza a pesquisa, apresentando Belém do Pará como o cenário para as narrativas de mulheres e suas bicicletas, as quais serão exploradas a seguir. Para tanto, o capítulo aborda aspectos geográficos, históricos e socioculturais da cidade, com ênfase na mobilidade urbana e no papel da bicicleta nesse contexto. Além disso, discute as políticas de gestão urbana e os movimentos sociais relacionados à bicicleta. A construção socioespacial de Belém do Pará, marcada pelo aterramento de igarapés e a expulsão da população vulnerável para áreas de baixada sujeitas a alagamentos, revela uma lógica de urbanização que se conecta com a lógica do terror e o capitaloceno. Essa lógica, como apontam autores como Jason W. Moore (2017) e Donna Haraway (2016), está intrinsecamente ligada à história da *plantation* e à violência que moldou o mundo moderno.

A urbanização de Belém, caracterizada pelo aterramento de igarapés e pela expulsão da população vulnerável para áreas de baixada, nos mostra uma lógica que se assemelha à “lógica do terror” explorada por Achille Mbembe (2016). Essa lógica se manifesta na violência da remoção de comunidades tradicionais, na exclusão social e na produção de medo, elementos centrais para a manutenção do poder e do controle. O aterramento de igarapés, motivado por interesses econômicos específicos, como o mercado imobiliário, impacta diretamente a vida das comunidades que dependem desses ecossistemas, expondo-as a riscos ambientais e sociais. A expulsão da população para áreas de risco, sujeitas a alagamentos, agrava ainda mais a sua vulnerabilidade, perpetuando desigualdades e gerando novas formas de violência.

Essa lógica do terror, presente na urbanização de Belém, está intrinsecamente ligada ao conceito de capitaloceno, proposto por Jason W. Moore (2017). O capitaloceno, diferentemente do antropoceno, enfatiza as relações de poder e as desigualdades que caracterizam a era capitalista, no qual a busca incessante por lucro e acumulação tem levado à destruição da natureza e à exploração do trabalho. A história da *plantation*, como argumenta Donna Haraway (2016), é um exemplo paradigmático do capitaloceno. A *plantation*, com sua monocultura, escravidão e devastação ambiental, inaugurou um modo de produção que se baseia na violência e na exploração, tanto da natureza quanto dos seres humanos. Essa lógica se perpetua no mundo urbano, através de práticas como a grilagem de terras, a especulação imobiliária e a exploração da mão de obra barata.

A urbanização de Belém, com seus aterramentos de igarapés e expulsões de moradores para áreas que não são assistidas pelo poder público, pode ser entendida como uma expressão da lógica do capitaloceno. As políticas de urbanização, muitas vezes, justificadas em nome do “desenvolvimento” e do “progresso”, servem aos interesses do capital, que busca expandir seus lucros e acumular mais riquezas. A população vulnerável, nesse contexto, é vista como um obstáculo a ser removido, sendo deslocada para áreas de risco ou marginalizada pela falta de investimentos sociais. A violência que marca a urbanização de Belém não é apenas física, mas também simbólica. A destruição dos igarapés, por exemplo, representa a perda de um espaço de vida e de identidade para muitas comunidades.

A lógica do terror se revela de forma particularmente cruel no trânsito de Belém para as mulheres que pedalam, especialmente aquelas que residem em bairros de baixada. Nestes espaços, a falta de infraestrutura cicloviária segura, reflexo da histórica marginalização destas áreas, as expõe a riscos ainda maiores. Enquanto áreas centrais da cidade recebem investimentos em malha cicloviária, mesmo que insuficientes, os bairros de baixada sofrem com a ausência de ciclovias, ciclofaixas ou mesmo vias em condições adequadas para a circulação de bicicletas. Essa disparidade mostra a priorização de áreas mais valorizadas economicamente, relegando a segurança e a mobilidade das mulheres que pedalam em bairros de baixada a um segundo plano. O medo de assédio, violência e acidentes se soma à dificuldade de locomoção em vias precárias, com a falta de iluminação e sinalização adequadas, o que torna o ato de pedalar um desafio ainda maior para estas mulheres, ou nas palavras do professor Flávio Silveira²³, uma experiência cotidiana assustadora. A lógica do terror se materializa, assim, na ausência de políticas públicas que contemplem as necessidades específicas das mulheres ciclistas em bairros de baixada, perpetuando desigualdades e restringindo seu direito à cidade.

1.1 Belém: cidade construída sobre os rios

A origem da cidade de Belém remonta ao dia 12 de janeiro de 1616, quando Francisco Caldeira Castelo Branco²⁴, em uma missão colonizadora, estabeleceu a presença dos

²³ Flávio Leonel Abreu da Silveira é Professor Associado III na Universidade Federal do Pará (UFPA) e membro do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia. Ele também participou como membro da banca de qualificação e defesa desta pesquisa.

²⁴ Francisco Caldeira Castelo Branco foi um capitão-mor português que fundou a cidade de Belém em 1616 e construiu o Forte do Presépio. Apesar de sua importância histórica, sua administração foi marcada por medidas arbitrárias e impopulares, o que levou à sua deposição em 1618 após uma revolta. Seu legado permanece vivo na cidade, que celebra seu aniversário na data da fundação do forte e concedeu uma medalha em sua homenagem.

portugueses em um aglomerado estratégico para proteger o território de ameaças de invasão. Antes desse período, outros viajantes já visitavam a região com o intuito de catequizar os indígenas tupinambás. Devido à sua posição estratégica, entre a Baía do Guajará e o pântano do Alagadiço do Piry, Belém foi inicialmente estabelecida como uma base militar e administrativa da Dinastia Filipina (Portugal e Espanha), assegurando a ocupação e defesa da região do estuário do Guajarino, outrora habitada por indígenas tupinambás e outros aldeamentos (Cardoso et al., 2015; Pontes, 2015; Dias e Dias, 2017; Miranda, 2020).

Por sua localização estratégica, conforme cartografia²⁵ de João Teixeira Albernaz, talvez a primeira da cidade de Belém, datada em 1629, nota-se que Belém era considerada a “entrada” da Amazônia, durante o período colonial, a cidade tornou-se um polo e metrópole regional. No século XVII, por volta de 1627, foi construída entre a Cidade e Campina a “Casa de Haver-o-Peso”, com o objetivo de arrecadar fiscalmente os produtos que saíam ou chegavam em Belém (Kato e de Sousa, 2020). O contato dos colonizadores portugueses com os povos indígenas foi violento, resultando na caça e escravização dos indígenas durante a construção da colônia.



²⁵ Ver mapa completo em:

https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart555828/cart555828.htm.

Até 1755, um regimento considerava os povos originários de Belém prisioneiros de guerra, submetendo-os às missões religiosas que controlavam os aldeamentos indígenas (Kato; Sousa, 2020). Além da escravização dos povos tradicionais, no mesmo século, africanos escravizados foram trazidos para o Brasil. Em Belém, o Forte do Presépio, construído nesse período, é um exemplo da exploração da mão de obra escrava indígena e africana (Salles, 1971 apud Miranda, 2020, p. 64).

A formação socioespacial de Belém no século XIX foi marcada por dois momentos relevantes que influenciaram a estrutura urbana e social da cidade: a Lei de Terras de 1850 – que restringiu o acesso à terra para pessoas não brancas – e o surto econômico do extrativismo da borracha na Amazônia entre 1850 e 1920, marcado pela entrada de imigrantes nordestinos para trabalhar nos seringais através do sistema de aviamento²⁶ (Corrêa, 1987, apud Miranda, 2020).

Figura 09 – Belém no início do século XIX.



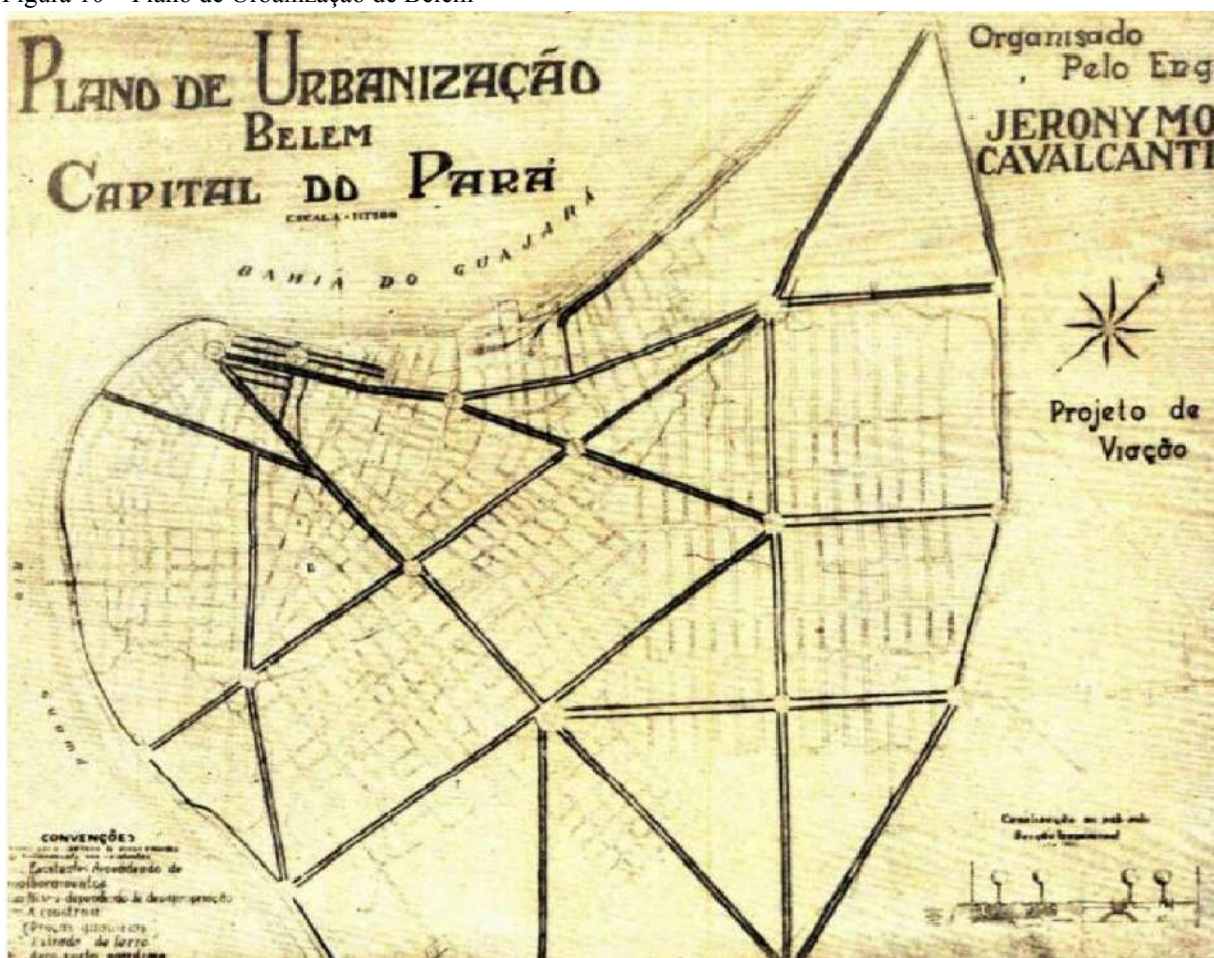
Fonte: Miranda (2020).

²⁶ Prática econômica que predominou nas regiões extrativistas da Amazônia durante o período conhecido como ciclo da borracha. Nesse sistema, os seringueiros recebiam adiantamentos em dinheiro ou mercadorias dos patrões (geralmente donos de seringais) para realizar a extração da borracha. Em troca, os seringueiros ficavam endividados com os patrões, pois o valor da borracha extraída era utilizado para quitar a dívida, isso causou um sistema de endividamento, considerada como uma condição análoga e semi escrava (Miranda, 2020).

Entre 1883 e 1886, Manoel Odorico Ribeiro desenvolveu um plano de expansão de Belém com o objetivo de reorganizar e expandir a estrutura urbana da cidade, adotando uma lógica de “embelezamento”. Segundo Miranda (2020) e Chaves (2016), o plano incluía a modificação de parte da várzea de Belém, através de aterros retirados da Baía do Guajará, além da abertura de grandes e largas avenidas em forma de leque radial e concêntrico, visando facilitar o deslocamento de veículos automotores. As ruas estreitas e sinuosas anteriores refletiam a lógica de defesa e ocupação da cidade, como apontado por Abreu (2016).

A exploração econômica decorrente do sistema de aviamento perpetuou desigualdades de classe, refletidas na ocupação do solo e na distribuição dos espaços urbanos. Além disso, concepções higienistas e urbanísticas, que privilegiavam o homem branco europeu em detrimento de outras etnias, influenciaram a estruturação urbana de Belém, o que resultou na segregação espacial e valorização de áreas mais altas da cidade, destinadas às classes mais privilegiadas, com melhor infraestrutura e serviços urbanos.

Figura 10 – Plano de Urbanização de Belém

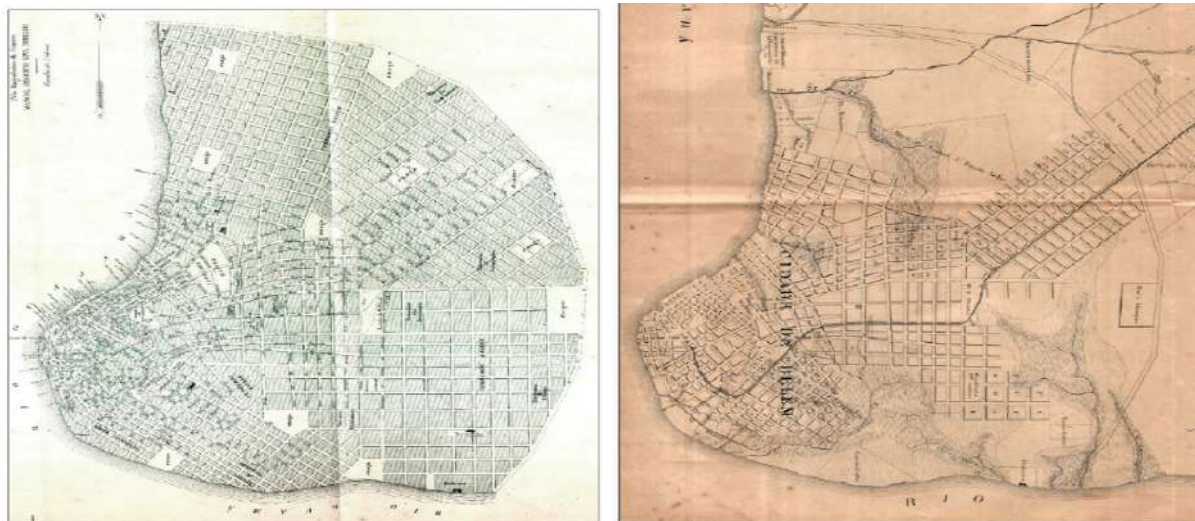


Fonte: Chaves (2016, p. 150)

Durante o período de implementação do plano de expansão urbana realizado por Antônio Lemos, no final do século XIX e início do século XX, os aterramentos foram intensificados para valorizar a terra urbana e criar novos bairros e infraestruturas. Conforme Pontes (2015), ao longo do tempo, intervenções urbanas foram realizadas para controlar as águas, como a construção de diques, contenções em alvenaria e aterros, visando limitar o avanço das águas e acelerar seu escoamento.

Durante o período de implementação do plano de expansão urbana realizado por Antônio Lemos, no final do século XIX e início do século XX, os aterramentos foram intensificados para valorizar a terra urbana e criar novos bairros e infraestruturas. Conforme Pontes (2015), ao longo do tempo, intervenções urbanas foram realizadas para controlar as águas, como a construção de diques, contenções em alvenaria e aterros, visando limitar o avanço das águas e acelerar seu escoamento. Essas intervenções buscavam não apenas garantir a salubridade da cidade, mas também promover o desenvolvimento econômico, com a construção de estruturas portuárias que eliminavam bancos de areia e praias, além da supressão de meandros de igarapés e rios urbanos.

Figura 11 e 12 – Plano de Expansão de Belém (1883– 1886); Ocupação da cidade no início do século XX.



Fonte: Abreu, Lima e Fischer (2018, p. 28 *apud* Miranda, 2020).

Assim, a relação entre cidade e água em Belém é influenciada por aspectos históricos, econômicos e funcionais. Como aponta Juliano Pontes (2015), os corpos d'água desempenharam e continuam a desempenhar um papel crucial na morfologia urbana de Belém, influenciando a paisagem, as atividades econômicas, o desenho urbano e a funcionalidade da cidade.

Penteado (1968, *apud* Pontes, 2015) destaca a precariedade da urbanização em Belém, marcada por alta irregularidade fundiária e urbanística, contribuindo para a segregação espacial. Áreas vulneráveis, ocupadas por populações de baixa renda, foram relegadas a condições precárias, enquanto as áreas nobres recebem melhor infraestrutura e serviços urbanos. Conforme Tales Miranda (2020), desigualdades de classe e raça foram elementos estruturantes na formação socioespacial de Belém, moldando a distribuição de recursos, oportunidades e espaços urbanos de maneira desigual e excludente. Esses aspectos históricos e sociais deixaram marcas profundas na cidade, refletindo as injustiças presentes mais amplamente na sociedade brasileira e evidenciando a necessidade de políticas públicas e ações afirmativas para promover equidade e justiça social na capital paraense.

Juliano Pontes (2015) e Tales Miranda (2020) ressaltam que a principal consequência socioambiental da urbanização em Belém foi a perda de áreas verdes e de cobertura vegetal, que contribuem para a redução da permeabilidade do solo, o aumento da impermeabilização, problemas de drenagem e inundações. Além disso, a urbanização acelerada tem gerado pressão sobre os recursos hídricos, com a degradação de rios, igarapés e áreas de manguezal, essenciais para o equilíbrio ambiental e o abastecimento de água da população.

Outro impacto da urbanização em Belém é a intensificação das mudanças climáticas, agravada pela falta de áreas verdes e espaços de lazer, essenciais para o bem-estar da população. Alagamentos em ruas próximas aos canais, aumento das temperaturas urbanas, formação de ilhas de calor e redução da qualidade do ar são alguns dos problemas enfrentados pela cidade (Miranda, 2020).

Figuras 13 e 14 – Alagamento nas ruas de Belém, após chuva.



Fonte: Autora, novembro de 2022/maio de 2023.

Diante das consequências socioambientais decorrentes da relação intrínseca entre Belém e suas águas, torna-se fundamental a implementação de políticas públicas e práticas de

planejamento urbano sustentável que promovam o uso racional dos recursos naturais, a preservação dos ecossistemas locais e a melhoria da qualidade de vida da população. A compreensão das especificidades de Belém, construída sobre os rios e moldada por sua relação com as águas, revela a importância de políticas que integrem as dimensões sociais, ambientais e econômicas para o desenvolvimento sustentável da cidade.

Para aprofundar essa compreensão, diversos autores se debruçaram sobre a temática. Juliano Pontes (2015), em *“Belém do Pará: cidade e água”*, analisa o impacto dos corpos d'água na morfologia urbana, no uso do solo e nas atividades econômicas de Belém. O autor explora fenômenos de urbanização históricos e contemporâneos, demonstra como a água influencia a paisagem, o transporte, os recursos e o próprio desenvolvimento da cidade. Thales Miranda (2020) complementa essa análise e aprofunda a discussão sobre a formação socioespacial de Belém e os marcos históricos, econômicos e espaciais moldados por diversos agentes.

Juliano Pontes (2015) utiliza a categoria “baixada” para designar as áreas baixas da cidade, historicamente sujeitas a inundações. Enquanto as áreas mais elevadas (terra firme) eram ocupadas pelas elites, as “baixadas” abrigaram as populações mais pobres e atividades como a pesca e a extração de recursos naturais, ainda presentes na contemporaneidade. Essa divisão espacial reflete as desigualdades sociais e as relações de poder presentes na história da cidade. Nesse sentido, as “baixadas”, foram historicamente negligenciadas e marginalizadas. Miranda (2020) corrobora essa perspectiva, demonstrando como a produção do espaço urbano em Belém foi marcada por desigualdades, com consequências socioambientais negativas, especialmente para as populações situadas em bairros de “baixadas”. O autor analisa a classe e a raça como categorias estruturantes do espaço urbano, com foco na racialização do debate socioespacial e nas consequências da urbanização.

De forma semelhante, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior (2011;2012), define as áreas de baixada como aquelas que “sofrem influência direta das marés e estão sujeitas a inundações periódicas”. Essa definição destaca a íntima relação entre a dinâmica hídrica e a ocupação humana nessas áreas. O autor também ressalta que, historicamente, essas regiões foram ocupadas por populações de baixa renda, em um processo de expansão urbana muitas vezes informal e carente de infraestrutura adequada, o que agrava os problemas relacionados às inundações e à vulnerabilidade socioambiental.

É importante ressaltar que as áreas de baixada não constituem um espaço homogêneo. Segundo o Plano Diretor Urbano de Belém (Lei nº 8.655/2008), a cidade é dividida em oito Distritos Administrativos, e as áreas de baixada estão presentes em vários deles, como o

Distrito Administrativo de Belém (DABEL), o Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA) e o Distrito Administrativo da Sacramenta (DASAC), cada um com suas especificidades em termos de ocupação, infraestrutura e perfil socioeconômico.

A história de Belém possui diversas fases de desenvolvimento urbano, sempre influenciadas pela extensa hidrografia (Pontes, 2015; Miranda, 2020). No século XVII, a cidade era dividida em dois assentamentos, a Cidade e a Campina, separados pelo Alagadiço do Pirí, drenado no início do século XIX. A partir do final do século XIX, Belém passou por um processo de “modernização” capitalista, com adaptações em sua infraestrutura e nos serviços urbanos. As reformas em torno das águas marcaram o desenvolvimento da cidade, mas a urbanização também trouxe consequências socioambientais que impactaram a qualidade de vida da população e o equilíbrio dos ecossistemas.

A análise da evolução urbana de Belém, em conjunto com a conceituação e caracterização de suas áreas de baixada, nos permite compreender as relações entre a cidade e suas águas. Fica evidente que o planejamento urbano futuro deve considerar as lições do passado e priorizar a sustentabilidade socioambiental, por meio da busca de soluções integradas para os desafios que se apresentam.

Figura 15 – Alagamento em trecho da BR-316 após alguns minutos de chuva.



Fonte: Autora, novembro de 2022/maio de 2023.

1.2 Gestão urbana: a malha cicloviária de Belém e as políticas de mobilidade urbana

O século XXI testemunhou transformações profundas no panorama sociodemográfico de Belém, capital do Pará. A cidade vivenciou um notável crescimento populacional, acompanhado por mudanças na distribuição espacial e na dinâmica econômica. Contudo, esse desenvolvimento não se deu de forma equitativa, exacerbando as desigualdades sociais e espaciais preexistentes, com impactos diretos na mobilidade urbana.

A partir de 1950, a transformação dos padrões de deslocamento no Brasil tornou-se evidente. O crescimento acelerado dos centros urbanos, impulsionado pela industrialização, resultou em uma migração significativa da população rural para as cidades, alterando a estrutura da sociedade, que passou de predominantemente rural para urbana (Ministério das Cidades, 2015). A expansão urbana desordenada intensificou a segregação socioespacial, com implicações significativas para a mobilidade.

A população de baixa renda, majoritariamente dependente do transporte público, enfrenta deslocamentos diários longos e onerosos, com serviços de baixa qualidade. Uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2019) revelou que essa parcela da população em Belém destinava, em média, 27% de sua renda ao transporte público. Além disso, a falta de integração entre os diferentes modais e a precariedade da infraestrutura cicloviária, como apontado por Ribeiro (2018), agravam ainda mais a mobilidade, especialmente para as mulheres, que frequentemente precisam conciliar trabalho remunerado, tarefas domésticas e cuidado com os filhos.

O desenvolvimento sociodemográfico de Belém no século XXI aprofundou as desigualdades sociais e espaciais existentes, com reflexos diretos na mobilidade urbana. A expansão urbana desordenada, a segregação socioespacial e a falta de investimentos em transporte público de qualidade são alguns dos fatores que contribuem para a precarização da mobilidade da população, especialmente das mulheres e da população de baixa renda. Ao longo dos anos, foram implementadas diversas políticas de gestão urbana com foco na mobilidade em Belém, com o intuito de enfrentar os desafios da cidade, que possui como peculiaridade, o seu crescimento geográfico. Algumas das principais políticas executadas e em andamento incluem:

Quadro 1 – Políticas de gestão urbana implementados em Belém/PA

Plano de Abertura de Ruas e Canais (1755)	Primeira intervenção urbanística de grande porte, visando modernizar a cidade e melhorar a circulação.
Construção do Mercado de Ferro (1899– 1901)	Marco da Belle Époque, o mercado simbolizou o progresso e a modernidade da cidade na época da borracha.

Plano de Remodelação da Cidade (1940)	Influenciado pelo urbanismo modernista, propôs grandes intervenções viárias e a criação de novos bairros.
Construção da Avenida Almirante Barroso (1950)	Abertura de uma importante via arterial, impulsionando a expansão da cidade para o sul.
Criação da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém 1974	Primeira tentativa de planejamento integrado da Região Metropolitana.
Implantação do Sistema Integrado de Transporte de Belém (SIT– Belém, 1993)	Reorganização do transporte público com a criação de terminais de integração e bilhetagem eletrônica.
Código Brasileiro de Trânsito (1997)	É o arcabouço legal que rege o trânsito no país, definindo direitos e deveres de motoristas, pedestres e ciclistas.
Sistema BRT Belém (2012)	Implantação de corredores exclusivos para ônibus, buscando modernizar o transporte público.
Plano Diretor Participativo de Belém (2015)	Lei que define as diretrizes para o desenvolvimento urbano da cidade, incluindo a mobilidade.
Expansão da Malha Cicloviária (2001)	Criação de ciclofaixas e ciclovias em diversas áreas da cidade.
Reordenamento do Transporte Público (2013)	Criação de novas linhas, revisão de itinerários e fiscalização do sistema.
Implantação de Faixas Exclusivas para Ônibus (2015)	Priorização do transporte público em algumas vias.

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Criado em 1965 para desenvolver estudos de transportes, o Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes (GEIPOT) formou uma equipe técnica especializada e promoveu a capacitação em metodologias de planejamento, com foco na elaboração de Planos Diretores. Esse processo deixou importantes legados, como a intervenção federal no transporte urbano, interrompida por um longo período e retomada apenas em 2003, com a criação do Ministério das Cidades, a disseminação da cultura de planejamento em transportes, a criação de órgãos municipais de gestão de transporte e a formação de profissionais qualificados (Ministério das Cidades, 2006).

Conforme contextualiza Paulo Santarém (2024), o GEIPOT surgiu como resultado de um esforço nacional de integração voltado ao transporte de mercadorias em todo o Brasil. Com sede em Brasília e representações em diversas cidades, incluindo escritórios regionais em Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre, e escritórios locais em Belém, Salvador, Fortaleza, Maceió, São Paulo, Florianópolis e Pelotas, além de uma representação em Belo Horizonte (GEIPOT, 1978), o órgão articulou centenas de técnicos em formações nacionais e internacionais. Essas formações, somadas a cooperações técnicas com planejadores estrangeiros, cursos e publicações, contribuíram para a formulação de planos e diretrizes para o setor de transportes em nível nacional. Ainda segundo o autor, em 1972, o GEIPOT

estabeleceu uma assessoria especial focada em estudos de transportes urbanos, o que resultou em análises específicas para diversos modais em diferentes cidades brasileiras (Santarém, 2024).

O aumento do poder aquisitivo, aliado a um transporte público deficiente e incentivos governamentais, impulsionou o crescimento da frota de veículos no Pará (Vasconcellos et al., 2011). Segundo o Censo Demográfico de 2022 (IBGE), enquanto a média brasileira é de um carro para cada 3,32 habitantes, o Pará vivenciou um crescimento expressivo, com um novo veículo emplacado a cada quatro minutos em 2022, totalizando 126,3 mil novos registros. Esse ritmo acelerado supera o crescimento populacional, que foi de 71,8 mil pessoas no mesmo período (O'Estado, 2023). O crescimento da frota paraense é impulsionado principalmente pelas motocicletas, com um acréscimo de 80 mil unidades, enquanto os carros de passeio aumentaram em 20 mil, dados do Senatran (2023) indicam uma média de 5,91 motos por habitante no Pará. Seis municípios paraenses estão entre os 100 que mais emplacaram veículos em 2022: Belém, Parauapebas, Ananindeua, Marabá, Santarém e Castanhal. Parauapebas, inclusive, superou 11 capitais de estados nesse quesito.

A densidade da frota também varia no estado. Municípios do sul do Pará, como Tucumã e Redenção, apresentam uma média próxima de um veículo por habitante, enquanto municípios como Afuá, na Ilha do Marajó, têm uma relação de 1 veículo para cada 2.535 habitantes, refletindo as diferenças socioeconômicas e as particularidades de cada região. O crescimento da frota, especialmente de motocicletas, impacta a segurança no trânsito. Dados do Ministério da Saúde apontam que as cidades paraenses estão entre as que registram mais acidentes envolvendo motos, o que demanda atenção para o planejamento de políticas de mobilidade urbana e segurança viária no estado.

O transporte urbano em nível federal permaneceu sem grande destaque nos anos 1990, e os estudos e políticas sobre bicicletas ficaram estagnados desde os anos oitenta. Contudo, em 1999, o GEIPOT contratou dois ex-técnicos, Antonio Carlos de Mattos Miranda e José Carlos Aziz Ary, para elaborar uma pesquisa nacional e atualizar o Manual de Planejamento Cicloviário, originalmente escrito por eles em 1976 e reeditado em 1984. Os documentos resultantes, “Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional” e o novo “Manual de Planejamento Cicloviário”, foram publicados em 2001, pouco antes da extinção do GEIPOT. Durante o desenvolvimento da pesquisa, em março de 2000, o GEIPOT realizou o Seminário “Bicicleta uma contribuição ao seu uso no Brasil” (Confederação Nacional de Municípios, 2023).

Vale ressaltar que o “Manual de Planejamento Cicloviário: uma política para bicicletas”, buscava reconhecer o papel da bicicleta no planejamento urbano, em um contexto onde as cidades brasileiras eram majoritariamente pensadas para o automóvel (Pancotto, 2023). No entanto, somente com a Lei 9.503/2007, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a bicicleta foi oficialmente reconhecida como meio de locomoção, o que impulsionou sua inclusão nas políticas públicas.

Nesse contexto, a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte ganhou força, mesmo sendo contrária a cultura de ascensão social da época, que vinculava a posse de um carro à ideia de status, enquanto a bicicleta era associada à pobreza, como destaca Adriana Pancotto (2023). Assim, o incentivo ao uso da bicicleta visava primordialmente à melhoria da qualidade ambiental, impulsionado também pela crise do petróleo daquele período.

O “Relatório Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional²⁷”, realizado em 2001 pelo Ministério dos Transportes, apresenta dados nacionais sobre o uso da bicicleta no Brasil nos anos 1990 e serviu de base para o Manual de Planejamento Cicloviário. Entre as 65 cidades analisadas, Belém foi a única representante da Região Norte na pesquisa. A cidade de Belém, com suas cotas que variam de 2,50 a 12 metros acima do nível do mar, é caracterizada por sua topografia plana, o que a torna propícia para a prática do ciclismo. Talvez por essa razão, Belém foi o primeiro município do Brasil a receber um projeto executivo de engenharia que reformulou a geometria da Rodovia Arthur Bernardes (PA-400) e implementou uma ciclovia de 6 km, em 1978-1979²⁸, por meio do GEIPOT. Embora em 2024 a ciclofaixa esteja quase totalmente apagada e com iluminação precária, principalmente por sua proximidade ao aeroporto internacional da cidade, o projeto foi considerado pioneiro em sua época, por:

ser o primeiro a receber projeto específico de paisagismo; por ter sido precedido de pesquisa de origem/destino com base não- domiciliar, visando conhecer os destinos de viagens e outros aspectos do comportamento da demanda potencial de ciclistas para uma provável ciclovia; e, ainda, por primeiramente apresentar proposta para construção de abrigo para ciclistas, levando em consideração o calor e a umidade da região (GEIPOT, 2001, p. 174).

Das informações levantadas nessa primeira pesquisa origem-destino feita em Belém, tem-se:

– das 27 empresas cadastradas com localização ao longo da rodovia, 11 foram objeto de pesquisa junto aos seus funcionários; – dos 2.660 funcionários das 11 empresas pesquisadas, 873 foram entrevistados, correspondendo a uma amostra de 32,83% do universo selecionado; – 69,5% dos funcionários das empresas foram entrevistados; – 30% dos proprietários de bicicletas não as utilizam no deslocamento casa- trabalho

²⁷ Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/PlanCicDiagNac.pdf>

²⁸ Relatório, p. 15 e 174.

e que 75% desses passaria a utilizá-las caso houvesse a ciclovia; – 41,4% dos problemas foram atribuídos a baixa segurança no trânsito; 21,1% temiam pela segurança física, relacionada a assaltos devido à ausência de iluminação em certos trechos da PA- 400 e 18% apontaram o estado de conservação da rodovia; – 38% alegaram que usavam bicicleta por motivo de economia, 37% por conveniência própria, 16%, devido a flexibilidade de horário e 9%, devido à proximidade da residência ao local de trabalho (GEIPOT, 2001, p. 174).

Em 2001, Belém já possuía cerca de 30 km de ciclovias e ciclofaixas, distribuídas em importantes vias como a Rodovia Arthur Bernardes, a Avenida Augusto Montenegro, o bairro de Icoaraci e a Avenida João Paulo II – antiga 1º de dezembro. Naquela época, a cidade era referência nacional no transporte urbano com bicicleta (GEIPOT, 2001), e as medidas para promover seu uso se concentravam na expansão da infraestrutura cicloviária.

Um dado interessante do relatório “Planejamento Cicloviário” é que Belém apresentava a maior intensidade de circulação de bicicletas em todos os horários pesquisados, com destaque para os deslocamentos casa– trabalho, estudo e assuntos pessoais. No entanto, é importante notar que a categoria gênero não era considerada nessas pesquisas, o que limita a compreensão da realidade de quem pedalava na época.

O relatório também aponta que o uso da bicicleta era mais intenso em bairros de baixada, como Guamá, Terra Firme e Jurunas. A falta de infraestrutura, a circulação deficiente de transporte público e a ausência de políticas voltadas para a mobilidade ativa tornavam o uso da bicicleta nesses locais um desafio, colocando em risco a vida de quem pedala. Essa situação corrobora a análise de Maricato (2011), que demonstra como a mobilidade urbana se torna mais precária em bairros de baixa renda, que recebem poucos investimentos públicos.

Já em 2001, durante a elaboração do relatório, Belém apresentava índices alarmantes de mortes no trânsito. Diante dessa realidade e de outros fatores, o Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal 10.257/2001, tornou obrigatório que os municípios brasileiros desenvolvessem Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana com a participação da sociedade civil (Silva, 2018; Brandão, 2009).

O Estatuto da Cidade define o Plano Diretor como um instrumento obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas, que pretendam utilizar instrumentos urbanísticos específicos, que sejam áreas de especial interesse turístico, estejam sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental ou localizadas em áreas de risco geológico ou hidrológico.

Elaborado a partir de estudos multidisciplinares, o Plano Diretor consolida objetivos e diretrizes para o desenvolvimento urbano sustentável do município em um determinado período. Além de sua natureza técnica, o Plano Diretor representa um processo sociopolítico

que busca harmonizar direitos individuais e coletivos com o desenvolvimento urbano do território, garantindo um futuro mais equilibrado e justo para a cidade e seus habitantes.

Nesse contexto, Janio Santos e Luiz Santos (2022), em “Planejamento e mobilidade urbana no Brasil”, refletem sobre a bicicleta como uma nova forma de pensar e construir a cidade. Em consonância com o pensamento do filósofo francês Henri Lefebvre (2001), os autores analisam como as cidades capitalistas produzem desigualdade, e como essa desigualdade se reflete na estrutura urbana.

É evidente que os regulamentos e políticas existentes foram concebidos para beneficiar veículos automotores, como carros e motos. No entanto, é responsabilidade do Estado e das gestões municipais garantir o direito à mobilidade urbana de qualidade e com equidade para todos. Em 2004, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB), lançou o programa Bicicleta Brasil, com o objetivo de fomentar a mobilidade por bicicleta no país.

Uma das principais contribuições desse programa foi a publicação do “Caderno de Referência para o Planejamento por Bicicleta nas Cidades”, em 2007. Este documento visa oferecer subsídios para que os municípios implementem planos cicloviários que garantam a segurança dos ciclistas e a integração com outros modais de transporte, incentivando a criação de uma rede de transporte mais sustentável e inclusiva (Brasil, 2007).

1.2.1 O Código de Trânsito Brasileiro e a segurança viária e cicloviária em Belém

A bicicleta, como símbolo de uma mobilidade ativa e sustentável, desafia o modelo hegemônico do automóvel e questiona a distribuição desigual do espaço urbano. Pedalar na cidade se torna um ato de reivindicação, o que nos lembra as reflexões de Henri Lefebvre (2001) sobre o “direito à cidade”, que defende o espaço urbano como um bem comum, que deveria ser acessível a todos. A pesquisa antropológica com e sobre a bicicleta em Belém tem revelado as contradições da cidade, expõe as tensões entre a Lei e a prática, a ordem e a desordem, o respeito e a transgressão.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define a bicicleta como um “veículo de propulsão humana, com duas rodas”, diferenciando-a de motocicletas e similares. Circular pelas vias do país é um direito dos ciclistas, mas também implica responsabilidades e a observância de regras de tráfego e comportamento. Adriana Pancotto (2023, p. 80) destaca a hierarquia de segurança no trânsito, onde veículos maiores são responsáveis pela segurança dos menores, e ciclistas devem dar passagem aos pedestres.

Entre as normas para ciclistas, está a sinalização com o braço antes de manobras laterais. Na ausência de ciclovias, pedalar nas bordas da pista, no sentido do tráfego, é obrigatório, exceto em ciclofaixas, onde a contramão é permitida. Quanto aos deveres dos condutores de veículos motorizados em relação aos ciclistas, Adriana Pancotto (2023) ressalta:

Já os condutores de veículos automotores, infrações e penalidades lhes são imputadas quando: deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta (Art. 201 do CTB); deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista (Art. 220 do CTB); parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa (Art. 192 do CTB) e transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas (Art. 193 do CTB). O CTB, alterado pela Lei n. 14.071/20, traz como novidade a responsabilidade dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios a promoção do desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas (Art. 24) (Pancotto, 2023).

O sistema de transporte em Belém enfrenta desafios complexos, mas também apresenta potencialidades a serem exploradas para a construção de uma mobilidade urbana mais sustentável e inclusiva. Atualmente, a cidade se apoia majoritariamente no transporte público coletivo por ônibus e micro-ônibus, complementado por táxis, mototáxis, transportes alternativos particulares como vans e de aplicativos (como Uber e 99) e um incipiente sistema de transporte fluvial. A malha viária, apesar de extensa, sofre com congestionamentos crônicos, especialmente em horários de pico, o que impacta na qualidade de vida da população.

Um dos principais desafios é a segurança viária. Os altos índices de acidentes de trânsito, que envolvem principalmente motociclistas e ciclistas, evidenciam a necessidade urgente de investimentos em infraestrutura, educação e fiscalização. A acessibilidade também é um ponto crítico em Belém. De acordo com uma pesquisa realizada pelo Portal Mobilize em 2021, a cidade ocupa o primeiro lugar no ranking das piores calçadas do Brasil, com um índice de 4,52 (considerado “ruim”). As calçadas irregulares, a falta de rampas e a sinalização inadequada dificultam o deslocamento de pessoas com deficiência, idosos e crianças. Além disso, a poluição atmosférica e sonora gerada pelo intenso tráfego de veículos compromete a saúde pública e o meio ambiente.

Apesar de ser um meio de transporte sustentável e eficiente, a bicicleta ainda enfrenta dificuldades para se consolidar como opção segura em Belém. A falta de respeito às ciclovias e ciclofaixas, que são frequentemente invadidas, utilizadas para estacionamento irregular ou ultrapassagens perigosas, cria um ambiente hostil e inseguro para os ciclistas, desencorajando

seu uso cotidiano. A reportagem “Número de multas por transitar na ciclofaixa aumenta mais de 100% em Belém em 2023” de Gabriel Pires (2024) expõe essa realidade, por revelar as infrações mais comuns: carros estacionados em ciclofaixas, motoristas dirigindo perigosamente próximos aos ciclistas, o uso das ciclofaixas como “atalho” e o descarte de lixo nesses espaços.

Figura 16 e 17 – Carro guinchado na ciclofaixa; Arte manifesto de adesivo “Proibido estacionar na ciclofaixa”.



Fonte: Instagram *Bike Belém*, 2023; Autora, arquivo pessoal, 2020.

A fiscalização da Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), embora essencial, demonstra-se insuficiente para garantir o respeito às ciclofaixas e a segurança dos ciclistas em Belém. A exigência de flagrante para a aplicação de multas, em um contexto de recursos limitados e desrespeito generalizado às normas, compromete a efetividade da fiscalização. A situação se agrava com o registro de infrações cometidas pelos próprios agentes de trânsito, fragilizando a credibilidade da instituição e reforça a sensação de impunidade entre os motoristas.

Figura 18 e 19 – Agente de trânsito parado na ciclofaixa da Doca; Motoqueiros na ciclofaixa da João Paulo II.



Fonte: Instagram do Bt+ e da ciclotivista Ruth Costa, 2023.

Essa problemática da fiscalização precária nos remete à análise de Roberto DaMatta (1979; 1991; 2010) sobre a cultura brasileira e sua relação com o espaço público e as leis. Embora o autor não tenha focado especificamente na questão de gênero ou na mobilidade por bicicleta, sua reflexão sobre a “contaminação” do espaço público pelos valores da “casa”, onde impera o “jeitinho” e a busca por privilégios, lança luz sobre os desafios da fiscalização no trânsito. A dificuldade em lidar com regras impessoais e a valorização do individualismo em detrimento do coletivo contribuem para a desobediência às leis e a falta de respeito aos demais usuários da via.

Ademais, a sociologia de Émile Durkheim (1893) nos oferece o conceito de *anomia* para compreender a desordem no trânsito. A anomia, definida como a ausência ou enfraquecimento de normas e valores que regulam o comportamento individual, manifesta-se na dificuldade em estabelecer regras claras e eficazes, no desrespeito às leis existentes e na proliferação de comportamentos individualistas e predatórios. No trânsito de Belém, a anomia é vista na falta de respeito às ciclofaixas, na agressividade entre motoristas e na impunidade que permeia as infrações.

Roberto DaMatta (1991) argumenta que o comportamento no trânsito reflete a tensão entre os valores do “indivíduo” e da “pessoa”. No espaço da “casa”, predominam as relações pessoais e hierárquicas, onde a “pessoa” se sobressai. Já no espaço da “rua”, deveria prevalecer a impessoalidade e a igualdade perante a lei, características do “indivíduo”. No entanto, o que se observa no Brasil, segundo o autor, é uma “contaminação” do espaço público pelos valores da casa, que gera um ambiente onde imperam o “jeitinho”, a busca por privilégios e a dificuldade em lidar com regras impessoais. Essa dinâmica se manifesta no trânsito através da imprudência, da desobediência às leis e da busca por se impor sobre o outro, como se cada motorista estivesse em uma extensão de seu domínio privado.

Essa interpretação de DaMatta (1991) nos ajuda a compreender alguns dos desafios para a consolidação da bicicleta como um modal de transporte viável nas cidades brasileiras. O desrespeito às leis de trânsito, a agressividade e a priorização do automóvel como símbolo de status e poder criam um ambiente hostil para quem pedala, que muitas vezes são vistos como “intrusos” no espaço da rua, dominado pela lógica do “indivíduo-motorizado”. Essa percepção se manifesta, por exemplo, na falta de respeito à distância lateral mínima ao ultrapassar ciclistas, nas conversões fechadas sem sinalização e na ocupação de ciclovias por veículos motorizados.

A cultura do “jeitinho” e da busca por vantagens individuais também dificultam a adoção de uma mentalidade de compartilhamento do espaço público, essencial para a

convivência harmoniosa entre diferentes modais de transporte. A “lei do mais forte”, que muitas vezes impera no trânsito brasileiro, coloca quem pedala em uma posição de vulnerabilidade, expostos a riscos constantes. Essa lógica se traduz em comportamentos como a disputa por espaço nas vias, a falta de cortesia e a agressividade verbal e física contra ciclistas. A bicicleta, nesse contexto, é frequentemente percebida como um veículo “menor”, associado à pobreza ou ao lazer, e não como um meio de transporte legítimo.

Apesar das dificuldades apontadas por DaMatta, sua obra também abre espaço para a reflexão sobre as possibilidades de mudança. Ao compreender as raízes culturais do comportamento no trânsito, podemos pensar em estratégias mais eficazes para promover uma cultura de respeito, cidadania e compartilhamento do espaço público. Nesse sentido, a promoção da bicicleta como um modal de transporte sustentável e democrático passa não apenas por investimentos em infraestrutura, mas também por uma transformação de comportamento que valorize a coletividade e o respeito às regras, princípios esses que podem ser estimulados por políticas públicas de educação para o trânsito, campanhas de conscientização e ações de fiscalização.

A fala do professor Rosinaldo Sousa, durante a banca de defesa desta dissertação, inspirado em DaMatta, destaca como indivíduos dóceis e pacíficos podem se transformar ao entrar no carro, assumindo um comportamento agressivo. Essa mudança, segundo ele, ocorre devido à instauração de um novo tipo de relação, que porventura, contamina o comportamento de outros motoristas. Essa observação é fundamental para compreendermos a hostilidade enfrentada pelos ciclistas no trânsito, onde a agressividade individual se soma à sensação de impunidade e à desvalorização da vida.

Os dados sobre acidentes envolvendo ciclistas em Belém, com 215 acidentes e 7 mortes em apenas dez meses de 2023, ilustram a gravidade da situação. Essa realidade, presente em diversas cidades brasileiras, exige ações urgentes para garantir a segurança dos ciclistas e promover uma cultura de respeito no trânsito. Conforme, *O liberal*²⁹:

A morte de um carroceiro, identificado como Jorge Luiz Paixão, 48, vítima de atropelamento em uma ciclofaixa da avenida Júlio César, em Belém, na última quarta-feira, reacendeu a preocupação com a segurança de quem trafega pelas vias destinadas a ciclistas na cidade. Segundo a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana – Semob, o último balanço feito, entre janeiro e outubro de 2021, contabilizou 215 acidentes e sete óbitos em ciclofaixas. A Semob explica que ainda está consolidando, junto ao Departamento de Trânsito do Estado (Detran), os dados de acidentes e mortes a partir de novembro de 2021 até agora, por isso, não tem um balanço mais recente para divulgar. No entanto, casos de atropelamento e desrespeito a ciclistas em ciclofaixas da cidade são frequentes (Guimarães, 2023).

²⁹ <https://www.oliberal.com/belem/desrespeito-a-ciclistas-gera-acidentes-e-mortes-no-transito-em-belem-1.678499>

Os altos índices de acidentes envolvendo ciclistas que, muitas vezes, resultam em ferimentos graves ou até mesmo em mortes, indicam a precariedade da segurança viária em Belém. A falta de sinalização adequada, a infraestrutura cicloviária deficiente e o desrespeito às leis de trânsito criam um cenário preocupante para quem opta pela bicicleta como meio de transporte. Some-se a isso o descarte irregular de lixo, e o resultado é um ambiente hostil e inseguro para quem pedala. Essa falta de respeito e a ausência de infraestrutura adequada reforçam a percepção de que a bicicleta ainda é vista como um obstáculo no trânsito, em vez de um meio de transporte legítimo, o que desencoraja seu uso e perpetua a dependência do automóvel.

Figura 20 – Ciclofaixa entre a Avenida Pedro Álvares Cabral e a Rua Dr. Freitas, bairro Sacramento.



Fonte: Autora, jun. 2024.

Figura 21 – Ciclofaixa da Av. Senador Lemos, bairro Umarizal.



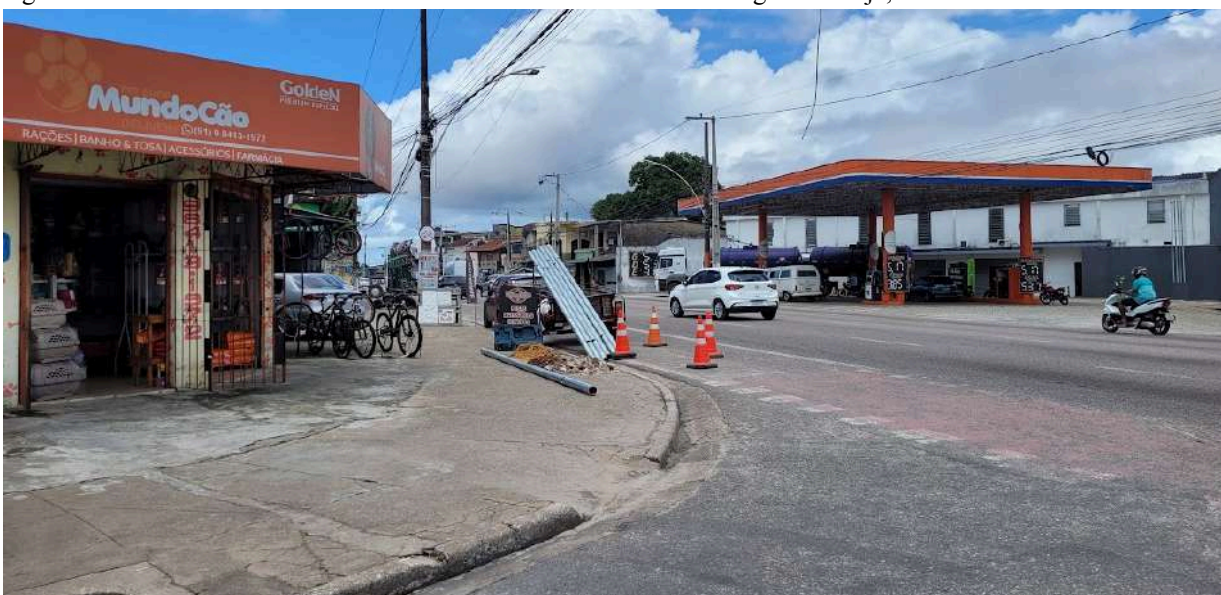
Fonte: Autora, jun. 2024.

Figura 22 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás.



Fonte: Autora, set. 2023.

Figura 23 – Ciclofaixa entre a Avenida Pedro Álvares Cabral e a Passagem Mucajá, bairro Sacramento.



Fonte: Autora, fev. 2024.

Figuras 24 e 25 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás; *QR code*³⁰ do vídeo da imagem.



Fonte: Autora, abr. 2023.

³⁰ Ver: <https://photos.app.goo.gl/kn7krkrdgmca3wje8>.

Figuras 26 e 27 – QR code do vídeo³¹; Colagem “Carro estacionado na ciclovía”;



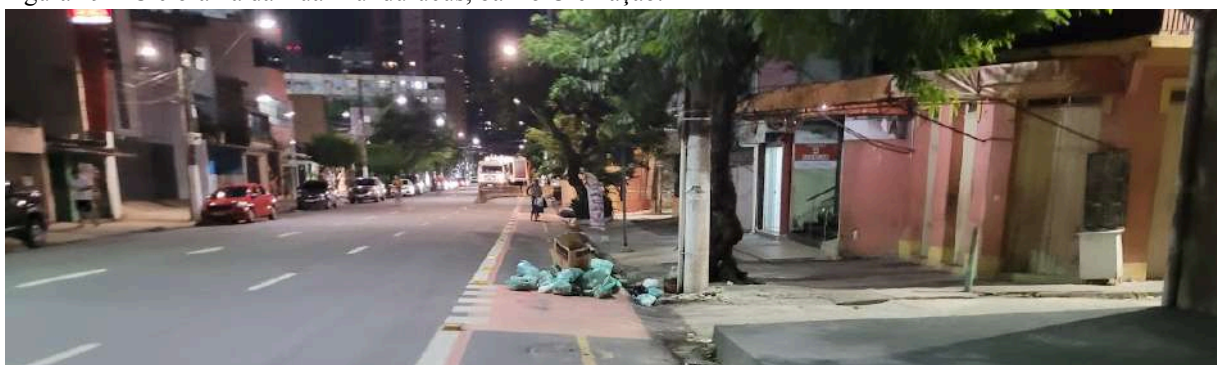
Fonte: Autora³², out. 2023.

Figura 28 – Ônibus parado na metade da ciclofaixa da Av. Almirante Tamandaré, bairro Cidade Velha.



Fonte: Autora, set. 2023.

Figura 29 – Ciclofaixa da Rua Mundurucus, bairro Cremação.



Fonte: Autora, jan. 2023.

³¹ Ver: <https://photos.app.goo.gl/iPSiesSBraYmTivz6>.

³² Ver: <https://photos.app.goo.gl/iPSiesSBraYmTivz6>.

Figura 30 – Ciclofaixa da Rua Mundurucus, bairro Cremação.



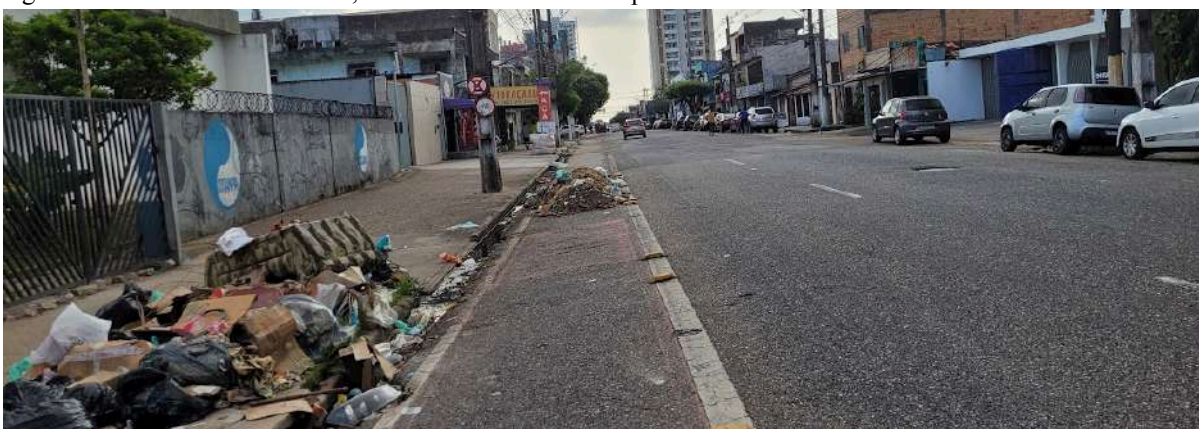
Fonte: Autora, abr. 2023.

Figura 31 – Ciclofaixa da José Bonifácio, bairro São Brás.



Fonte: Autora, abr. 2023.

Figura 32 – Ciclofaixa da Lomas, no bairro Pedreira usada para descarte de lixo.



Fonte: Autora, jun. 2024.

Figura 33 – Ciclofaixa da Travessa Mundurucus.



Fonte: Autora, jun. 2023.

A situação das ciclofaixas em Belém ilustra um conflito entre a legislação e a cultura, onde a bicicleta, apesar de seus benefícios, ainda luta por seu espaço em um ambiente desafiador. O objetivo das normas e penalidades do Código de Trânsito Brasileiro é garantir a ordem e a segurança nas vias, inclusive para os ciclistas. Multas e penalidades como os sete pontos na carteira e a multa de R\$880,41 reais para quem transita na ciclofaixa reforçam a importância da Lei. No entanto, a efetividade dessas punições depende da fiscalização constante e, principalmente, da conscientização de motoristas e ciclistas, em um processo contínuo de educação e transformação cultural para um trânsito mais seguro e respeitoso.

1.2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil e Programa Bicicleta Brasil

Em âmbito nacional, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587/2012, estabelece diretrizes para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, visando à acessibilidade universal e à concretização dos princípios do desenvolvimento urbano. Contudo, Vaz (2018) observa uma implementação lenta e desigual da PNMU entre os municípios, com limitada participação feminina nos processos decisórios.

Essa política preconiza um planejamento e gestão participativos do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, priorizando o transporte não motorizado sobre o motorizado e o transporte coletivo sobre o individual. Nesse cenário, a bicicleta se destaca como modalidade não motorizada, e as ciclovias e ciclofaixas configuram infraestruturas essenciais para esse sistema.

Complementando a PNMU, a Lei Federal nº 13.724/2018 instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB), com o objetivo de fomentar o uso da bicicleta, sobretudo em municípios com mais de vinte mil habitantes. O programa busca aprimorar as condições de mobilidade urbana, como forma de promover a bicicleta como meio de transporte economicamente viável, saudável e ambientalmente sustentável. Para integrar a bicicleta ao sistema de transporte, a lei prevê medidas como a implantação de sistemas de aluguel em terminais, a instalação de bicicletários, a oferta de infraestruturas de apoio (banheiros e bebedouros) e a realização de campanhas de incentivo.

Apesar de sua relevância, o PBB enfrenta obstáculos em sua implementação. A escassez de recursos financeiros, decorrente do veto ao item orçamentário, e a dependência de ações e regulamentações estaduais e municipais dificultam a aplicação da Lei Federal nº 13.724/2018 e a efetiva promoção do uso da bicicleta em todo o país. Embora promulgada em 2018, a lei aguarda plena aplicação em diversas cidades, que devem utilizá-la como base para a elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana.

1.2.3 A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB)

A mobilidade urbana por bicicleta tem se destacado como uma alternativa sustentável e saudável, contribuindo para a redução do tráfego, da poluição e dos impactos negativos na saúde e no meio ambiente (Harkot, 2018; Machado, 2019; Pancotto, 2023). Nesse contexto, a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SeMOB assume um papel crucial na promoção da mobilidade ativa, incluindo o incentivo ao uso da bicicleta.

Criada em 2013, pela Lei Municipal nº 9.031³³ de 18 de setembro de 2013, a SeMOB é o órgão responsável pela gestão e coordenação das políticas de mobilidade urbana em Belém, com autonomia administrativa e financeira. Suas principais atribuições incluem:

Quadro 2 – Principais atribuições da SeMOB

Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana	Responsável por desenvolver um plano integrado e compatível com o Plano Diretor Municipal, visando melhorar a mobilidade na cidade de forma sustentável e eficiente.
Coordenação e execução da política nacional de transporte público	A SeMOB trabalha na coordenação, programação e execução das políticas de transporte público no município, buscando garantir um sistema de transporte de qualidade e acessível para a população.
Regulação e fiscalização dos serviços de transporte público	disciplina, concede, opera e fiscaliza os serviços de transporte público de passageiros em Belém, assegurando a conformidade com as normas e regulamentos estabelecidos.

³³ Disponível em: <http://leismunicipa.is/mibfj>.

Integração do planejamento do transporte público com o planejamento urbano	desenvolve o planejamento e a programação do Sistema de Transporte Público de Passageiros, integrando-os com as decisões sobre o planejamento urbano da cidade.
--	---

Fonte: Elaborado pela autora, 2024. Dados: Belém, 2013.

Por meio de suas atribuições, a SeMOB deverão desempenhar um papel fundamental na promoção de uma mobilidade urbana mais eficiente, segura e sustentável em Belém, para o desenvolvimento de uma cidade mais acessível e inclusiva para todos os seus cidadãos.

1.2.4 O Sistema Cicloviário do Município de Belém – SICLOBEL

No âmbito municipal, a cidade se destaca pela Lei Municipal nº 9.314/2017³⁴, que estabelece o Sistema Cicloviário do Município de Belém – SICLOBEL. Essa legislação estabelece diretrizes claras para a integração da bicicleta aos demais modais de transporte, a ampliação da infraestrutura cicloviária e a promoção de ações educativas para o uso seguro e responsável da bicicleta.

Em 2024, começaram a surgir oficinas de escuta para a reelaboração do Plano Diretor na cidade de Belém. Nesse sentido, um dos pilares da construção do Plano Diretor é a busca pela participação popular, com a realização de audiências públicas, oficinas, consultas online e outras ferramentas de diálogo com a sociedade civil. Essa abordagem, ancorada no Estatuto da Cidade e em princípios da gestão democrática, visa garantir que o Plano reflita as demandas e aspirações da população, superando o modelo tecnocrático e excludente que marcou o planejamento urbano no passado.

No entanto, a complexidade da realidade urbana de Belém, marcada por desigualdades sociais profundas e conflitos de interesse, demanda esforço constante de mediação e negociação entre os diferentes atores envolvidos. A participação, embora valorizada, nem sempre se traduziu em poder decisório efetivo para a sociedade civil. As assimetrias de poder e a influência de grupos econômicos e políticos colocam em xeque a efetividade da participação popular, evidenciando os limites da democracia participativa em um contexto de desigualdades estruturais.

Dentro do Plano Diretor de Belém, a mobilidade por bicicleta é abordada em diferentes seções, destacando a importância da integração da bicicleta ao sistema de transporte público, a criação de infraestruturas cicloviárias seguras e adequadas, e a promoção de políticas que incentivem o uso da bicicleta como meio de deslocamento cotidiano. Essas

³⁴ Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2017/932/9314/lei-ordinaria-n-9314-2017-cria-o-sistema-cicloviario-do-municipio-de-belem-e-da-outras-providencias>.

medidas estão alinhadas com os princípios de sustentabilidade, acessibilidade, inclusão social e preservação ambiental presentes no Plano Diretor.

Além disso, o Plano Diretor de Belém reconhece a bicicleta como um elemento essencial para a promoção da mobilidade ativa, contribuindo para a redução do congestionamento, da poluição do ar e para a melhoria da saúde da população. A inclusão de diretrizes específicas para a mobilidade por bicicleta demonstra o compromisso da cidade em criar um ambiente urbano mais amigável para os ciclistas, garantindo sua segurança e conforto ao se deslocarem pela cidade.

É importante ressaltar que a inserção da mobilidade por bicicleta no Plano Diretor de Belém não apenas reflete uma tendência global de priorização de modos de transporte sustentáveis, mas também evidencia a preocupação em promover na cidade uma mobilidade urbana mais equitativa e eficiente. A integração da bicicleta como parte integrante do sistema de transporte urbano é fundamental para a construção de cidades mais humanas, saudáveis e acessíveis a todos os seus habitantes.

1.3 Os movimentos de bicicleta em Belém/PA

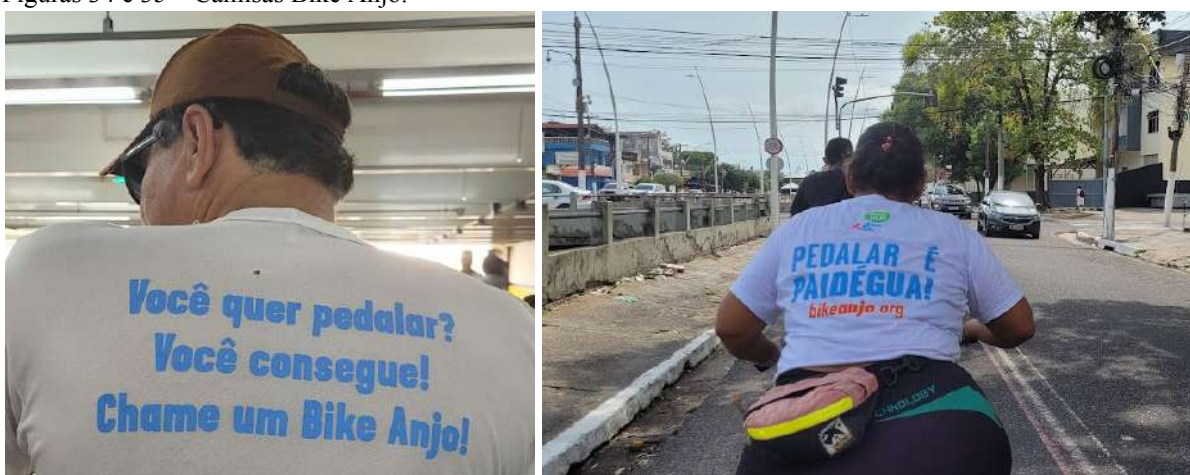
Em Belém, a Bike Anjo Belém (BABEL) foi precursora e inspiradora de outros movimentos de bicicleta na cidade, como o “*Pedala, Mana!*” e o coletivo ParáCiclo. Juntos, esses movimentos tecem uma rede de apoio e ativismo que promove a cultura da bicicleta e reivindica melhores condições de mobilidade na cidade.

A BABEL, com suas Escolas Bike Anjo (EBA), ensina pessoas a pedalar e oferece acompanhamento para que conquistem autonomia nas ruas. O “*Pedala, Mana!*”, com foco no empoderamento feminino, encoraja mulheres a superar medos e a ocupar o espaço público com segurança e liberdade. O ParáCiclo, por sua vez, atua na promoção de políticas públicas e campanhas de conscientização, na busca por uma cidade mais inclusiva e democrática para quem pedala. Esses movimentos, entrelaçados em ações e propósitos, constroem uma Belém mais humana, sustentável e acessível a todos, e desafiam o modelo hegemônico do automóvel com o objetivo de conquistar o direito à cidade sobre duas rodas.

1.3.1 Escola Bike Anjo (EBA)

A Bike Anjo nasceu em 2010, em São Paulo, quando cicloativistas começaram a se oferecer para acompanhar amigos que pedalavam, mas não eram engajados no movimento. A inspiração veio da *Bicicletada* – um pedal em grupo que acontece na última sexta-feira do mês em várias cidades do mundo, e reivindica melhores condições para o uso da bicicleta nas cidades.

Figuras 34 e 35 – Camisas Bike Anjo.



Fonte: Pesquisa de campo, out. 2023.

O termo “bike anjo”³⁵ surgiu durante um desses acompanhamentos, quando um voluntário foi chamado de “anjo” por ajudar alguém a chegar à *Bicicletada*. Em 2012, em parceria com as Pedalinas³⁶, a Escola Bike Anjo (EBA) foi criada em São Paulo para ensinar pessoas a pedalar, expandindo-se posteriormente para outras cidades do Brasil. Em 2015, João Paulo, um dos idealizadores da Bike Anjo, apresentou o projeto em Belém e formou um grupo de voluntários, dando início à Bike Anjo Belém (BABEL).

A rede *Bike Anjo* possui uma cartilha de valores e um calendário de ações/atividades que são realizadas no decorrer do ano, entre elas:

Quadro 3 – Linha do tempo das ações/projetos da Bike Anjo

Ano	Atividade e Descrição
2010	Surgiu no dia 24 de novembro de 2010 em São Paulo. O termo “ <i>bike anjo</i> ” surgiu com o intuito de conectar pessoas que precisavam de ajuda de um(a) anjo que as acompanhasse em percursos em que não tinha segurança de andar sozinha/o; inicialmente um grupo de amigos acompanhavam pessoas do trabalho até o movimento bicicletada que ocorria todas últimas sextas do mês. Com um formulário em um blog, conectou diversas pessoas que queriam pedalar em grupo e/ou com alguém.
2011	Se torna nacional, alcançando cidades como: Aracaju, Manaus, Recife e Rio de Janeiro, totalizando 11 cidades e mais de 50 voluntários/as.
2012	Escola <i>Bike Anjo</i> – EBA: Em parceria com as <i>Pedalinas</i> para ajudar na Oficina de aprender a pedalar em SP, nasce a Escola <i>Bike Anjo</i> e se espalha para diversas cidades do Brasil. São oficinas de

³⁵ Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/about/sobre-nos/>

³⁶ Um grupo de mulheres que se reuniam e pedalavam juntas por São Paulo, por notarem que a quantidade de homens pedalando era dominante nos pedais, logo, o grupo questionava a razão disso e sentiram a necessidade de criar um grupo para fazer uma análise sobre a cidade, as mulheres e as bicicletas como um meio de transporte saudável, sustentável, econômico e que ainda encontra dificuldades para ocupar seu espaço, tanto por falta de políticas públicas, quanto pela antiga crença, existente até hoje, que automóvel é status de sucesso e o meio mais confortável de se locomover. A bicicleta proporciona um olhar mais rico e atencioso pela cidade, autonomia, convivência saudável, mobilidade mais rápida e flexível, simpatia, fortalecimento, meditação e outros. Ver: <https://pedalinas.wordpress.com/about/>

aprendizagem sobre o mundo da bicicleta. No qual há aulas para aprender a pedalar e outras atividades complementares, como oficina de mecânica básica de bicicletas, dicas para pedalar no trânsito e como pedalar com conforto e treinamento para novos *bikes* anjos e anjas. Em Belém, as EBAs ocorrem duas vezes por mês, na praça da Bandeira e no Shopping Pátio Belém.

2013 **De *bike* ao trabalho:** É uma campanha realizada anualmente no mês de maio em nível mundial, com o intuito de promover a bicicleta como uma opção de transporte para o trabalho. No Brasil, é realizado toda segunda sexta-feira do mês de maio.

2014 **1º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos (ENBA) em SP:** Encontro de voluntárias e voluntários da rede *Bike* Anjo de diversas partes do Brasil.

Em fevereiro, treinamento e consolidação da *Bike* Anjo Belém.

2015 ***Bike* Anjas,** é criada por conta de uma demanda feminina durante o **2º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos em BH.** As anjas são um coletivo de mulheres da rede *Bike* Anjo que acreditam em um mundo com mais mulheres pedalando.

Ação para “não-ciclistas: para se comunicarem com os outros atores do trânsito que não usam a bicicleta, mas que frequentam as ruas junto com as bicicletas. Através de ações, como colagem de lambes, oficinas e palestras, o objetivo é de fazer com que o não-ciclista compreenda que quem usa a bicicleta pode e deve ocupar as ruas da cidade, mostrando que a presença de pessoas que pedalam garante benefícios para toda a cidade, inclusive para os motoristas e motoqueiros.

2015 **A bicicleta nos planos de mobilidade:** realizado junto da União de Ciclistas do Brasil e Transporte Ativo com o objetivo de orientar técnicos, governantes e a sociedade civil sobre a importância de discutir a bicicleta e os Planos de Mobilidade, nacionais e locais por todo o Brasil.

2016 **3º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos em Manaus/AM**
Oficina *Bike* na Escola:

São definidos os pilares da rede *Bike* Anjo: *Bike* na Escola, De *Bike* ao Trabalho, *Bike* Anjas, Programa EBA e *Bike* na Periferia

2017 **Criação das *Bike* Anjas de Belém – “Pedala, mana”** Idealizado por: Lorena, Márcia, Melissa e Ruth. Nas primeiras publicações sobre o projeto no perfil da *Bike* Anjo no *facebook*, tratava-se de um pedal realizado tanto por mulheres quanto por homens.

Criação do ParáCiclo por voluntários e voluntárias do *Bike* Anjo Belém com o intuito de representar o coletivo na temática da ciclomobilidade e políticas públicas;

4º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos em Vitória/ES

5º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos em Belém/PA

2018 ***Bike* na obra:** O projeto consiste em ações educativas e de empoderamento para o uso da bicicleta pelo público-alvo, que estão sendo realizadas em canteiros de obras, sindicato, curso de formação para pedreiros e blitz nas ruas.

Dia Mundial sem carro (22 de setembro): É uma ação que incentiva o uso da bicicleta, do transporte coletivo em detrimento ao transporte individual e de outros modais que não poluem a cidade. O dia visa a redução de barulho, a poluição e o trânsito das ruas. Em Belém, é realizada uma “pedalada” em grupo com o intuito de ocupar as ruas da cidade com as bicicletas.

2019 **6º Encontro Nacional dos *Bike* Anjos em Brasília/DF**

2020 ***Bike* Anjo Online e atividades online**

Fonte: Organizado e elaborado pela autora³⁷

Em Belém, durante a pesquisa de campo, a Escola *Bike* Anjo realizava aulas duas vezes ao mês, aos sábados: no primeiro sábado, no estacionamento do shopping Pátio Belém,

³⁷ Informações disponíveis em: <https://www.bikeanjo.org/about/sobre-nos/>

e no último sábado, na Praça da Bandeira, no bairro da Cidade Velha. As aulas iniciavam entre 9h e 10h da manhã, e o aprendizado seguia um passo a passo, a começar pelo equilíbrio em cima da bicicleta, fundamental para o domínio da pedalada.

Minha participação como voluntária na Bike Anjo Belém (BABEL) começou com um convite recebido durante meus pedais com o grupo “Pedala, Mana!” e minha participação no projeto “Pedalar é preciso, Amazônia é necessária” coordenado pelo Coletivo ParáCiclo. Na última semana de cada mês, havia uma chamada no grupo do WhatsApp da BABEL para que os voluntários indicassem se iriam buscar a bicicleta dobrável na casa da Bia ou na Casa Soma, para levar até a Praça da Bandeira, onde acontecia a Escola Bike Anjo. O grupo do WhatsApp da BABEL reunia voluntários, o público em geral e/ou representantes de crianças interessadas em aprender a pedalar.

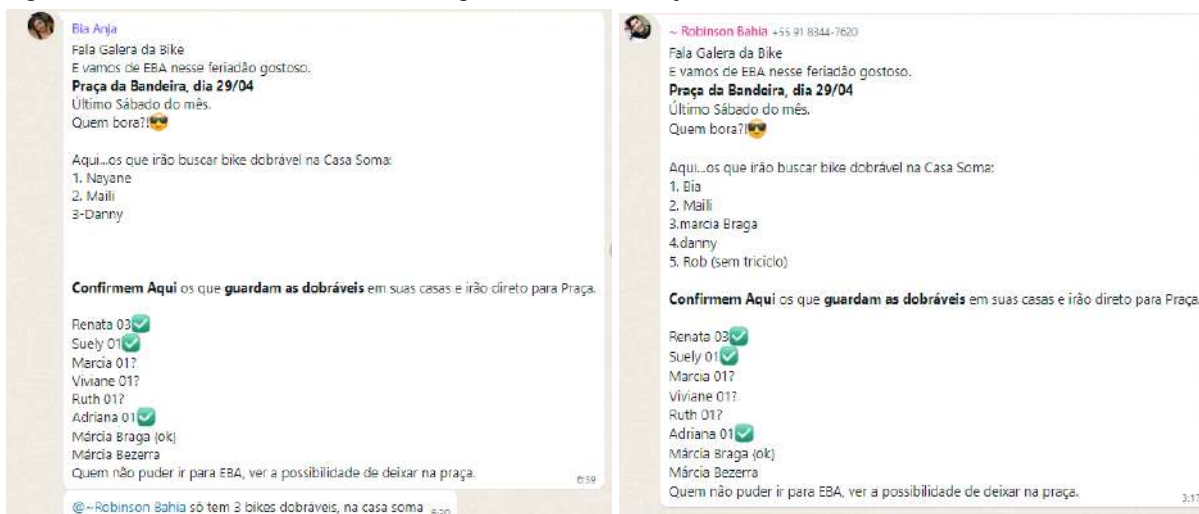
Figuras 36 – Escola Bike Anjo na Praça da Bandeira em Belém do Pará.



Fonte: Pesquisa de campo, mar. 2023.

Em minhas primeiras participações como voluntária na EBA, observei que a Bike Anjo adota uma abordagem gradual e cuidadosa para ensinar as pessoas a pedalar, e prioriza a segurança e o conforto dos alunos. Antes de iniciar as aulas, uma das voluntárias (Bia, Ruth, Márcia ou Nayane) apresentava uma breve história do projeto em Belém, seguida de instruções detalhadas sobre os exercícios.

Figuras 37 e 38 – Chamada de voluntários para escola Bike Anjo em Belém.



Fonte: Grupo da BABEL, 2023.

Aprender a pedalar proporciona uma compreensão profunda do corpo, pois a bicicleta exige habilidades que envolvem diversos membros simultaneamente para alcançar o equilíbrio. O primeiro exercício consiste em familiarizar o aluno com a bicicleta, com o ajuste do selim à altura da cintura e, se possível, com a dobra dos pedais. Com os pés apoiados no chão, o aluno é encorajado a caminhar com a bicicleta, e experimenta o equilíbrio e a sensação de controle. O objetivo é desenvolver o equilíbrio necessário para pedalar. No caso de crianças de 1 a 3 anos, utiliza-se uma bicicleta de equilíbrio, projetada especificamente para auxiliar no aprendizado do equilíbrio.

Figura 39 – Criança com bicicleta de equilíbrio.



Fonte: Pesquisa de campo, mar. 2023.

Figuras 40, 41 e 42 – Mulher de 55 anos, aprendendo a equilibrar.



Fonte: Pesquisa de campo, mai. 2023.

Bia, presidenta da Bike Anjo (2022-2026), natural de Belém, personifica a transformação promovida pelo movimento. Aos 48 anos, em 2018, por meio de um convite para participar da Escola Bike Anjo, ela superou o medo e a insegurança para aprender a pedalar. Sua jornada demonstra que é possível superar barreiras físicas, sociais e emocionais para conquistar a liberdade e a alegria de pedalar. Em nossas conversas, Bia revelou que uma lembrança de infância lhe bloqueava, era a voz da mãe a dizer: “menina que pedala vai cair, vai ralar o joelho... vai ficar feia”.

A advertência, somada ao fato de ser a única filha entre quatro irmãos, contribuiu para uma superproteção que a mantinha distante da rua e da bicicleta. Essa dinâmica familiar ilustra o debate sobre a dicotomia entre casa e rua, em que as mulheres historicamente foram relegadas ao espaço privado, enquanto o espaço público era reservado ao masculino (DaMatta, 1997). A artista visual Débora Alves (2023), em sua dissertação de mestrado,

aprofundou essa questão, ao demonstrar como as brincadeiras e brinquedos “de menina” reforçam o papel da mulher no cuidado e na maternidade, e a afastam da rua e do “perigo”. Essa restrição, embora pretensamente protetora, tende a limitar e a encarcerar a mulher dentro de casa.

No caso de Bia, o corpo também se tornou um obstáculo. Comentários maldosos relacionados ao seu peso a impediram de pedalar por muito tempo. No entanto, a Escola Bike Anjo proporcionou um ambiente acolhedor e encorajador, onde ela pôde superar seus medos e inseguranças. A bicicleta se tornou um símbolo de liberdade e empoderamento, e permitiu que Bia quebrasse as barreiras que a prendiam e conquistasse seu espaço na rua e na vida.

A trajetória de Bia reflete a missão do Bike Anjo: promover a inclusão e a transformação social por meio da bicicleta. Ao oferecer apoio e encorajamento a pessoas que desejam pedalar, o movimento desafia normas de gênero e padrões de beleza, e cria um espaço onde todos possam se sentir seguros e confiantes para pedalar livremente.

O casamento precoce de Bia, aos 16 anos, a inseriu em uma dinâmica relacional que, por muito tempo, a manteve distante de suas próprias vontades. Em suas palavras, “por muito tempo deixei de lado as minhas vontades para fazer as dele, frequentava lugares que não gostava”. Essa renúncia a si mesma remete a uma reflexão de Simone de Beauvoir em “O Segundo Sexo” (1967), onde a filósofa expõe como o casamento, em relações heteronormativas, muitas vezes implica na submissão da mulher aos interesses do marido.

A bicicleta, então, surge como um ponto de inflexão na vida de Bia. Aprender a pedalar não foi apenas uma conquista física, mas também um ato de libertação. “Hoje em dia, eu pego a minha bicicleta e vou para os rolês que quero com minhas amigas”, declara ela, a expressar a autonomia recém descoberta. A bicicleta a conecta com a cidade e com suas próprias vontades, e permite que ela trace seus próprios caminhos e viva experiências que lhe trazem prazer e satisfação.

A persistência de Bia em aprender a pedalar, mesmo após algumas tentativas frustradas, a levou a se envolver cada vez mais com a Escola Bike Anjo. Inicialmente como voluntária nas inscrições, ela logo assumiu a organização das aulas em Belém, após o convite do antigo responsável.

Eu tinha acabado de pedalar, tava muito empolgada, eu achava que era impossível alguém aprender a pedalar, porque tinha muito medo de cair... E como sou uma pessoa que gosta muito de acolher outras pessoas, gosto de conversar e tal... E... Aceitei, desde aí eu me vi encantada pelo mundo da bicicleta (Entrevista com Bia, 06/2023).

Essa trajetória a conduziu à presidência da Bike Anjo, onde ela continua a inspirar e a

empoderar outras mulheres a conquistarem sua autonomia por meio da bicicleta. Assim como Bia, outras mulheres aprenderam a pedalar durante as atividades da Escola Bike Anjo (EBA), por este motivo, o grupo “*Pedala, Mana!*” foi criado por voluntárias e voluntários da Bike Anjo Belém (BABEL). Portanto, o “*Pedala, Mana!*” reforça esse compromisso com a inclusão e o protagonismo feminino no ciclismo, ao oferecer um espaço seguro e acolhedor para que mulheres se sintam encorajadas a pedalar, a desafiar estereótipos e a construir uma nova narrativa sobre a mobilidade urbana.

1.3.2 O “*Pedala, mana!*”: auxiliando mulheres a pedalar na cidade

A maioria das pessoas que aprendem a pedalar nas EBAs são mulheres entre 45 e 60 anos. Muitas enfrentaram dificuldades devido à falta de incentivo familiar e à percepção da rua como um local perigoso. A experiência de Bia, que superou seus medos para aprender a pedalar aos 48 anos, ilustra essa realidade. O “*Pedala, Mana!*” surge como resposta a um cenário parecido, pois, em 2017, surgiu com a proposta de oferecer um espaço seguro e acolhedor para que mulheres superassem suas dificuldades e conquistassem as ruas de bicicleta. Assim, o “*Pedala, Mana!*” orienta mulheres que aprenderam a pedalar na praça a pedalar com segurança nas ruas.

Enquanto as Escolas Bike Anjo proporcionam a praça como um espaço seguro para aprender, o “*Pedala, Mana!*” complementa essa iniciativa, assim como os Pedalinas, e leva as recém-ciclistas para as ruas e as ensinavam a pedalar no trânsito com segurança e confiança. O primeiro pedal do “*Pedala, Mana!*”, em dezembro de 2017, reuniu voluntários da Bike Anjo em um passeio coletivo pela cidade. Embora idealizado por eles, o grupo rapidamente se tornou um movimento independente, impulsionado pela necessidade de criar um espaço específico para mulheres ciclistas. Uma das características do grupo é a flexibilidade em relação ao uso de itens de segurança, como o capacete, pois reconhecem que nem todas as pessoas têm condições financeiras para investir nesses equipamentos.

O “*Pedala, Mana!*” é fruto de um dos pilares da rede Bike Anjo, formado a partir do grupo das Bikers Anjas Multiplicadoras de Belém. Formado por voluntárias da Bike Anjo Belém que se identificam como “bikers anjas”, o grupo se guia por valores como horizontalidade, leveza, empatia, humildade e apartidarismo, assim como regido pela cartilha da Bike Anjo. Para Bia, o voluntariado com a bicicleta possibilitou a expansão de seus horizontes além do trabalho doméstico. A bicicleta se tornou um meio de ocupar o espaço público com mais frequência, e ampliou suas possibilidades de existência e ação.

Figura 43 – Primeiro registro do “Pedala, mana” no facebook da Bike Anjo Belém



Fonte: https://www.facebook.com/media/set/?set=a.1552777454829505&type=3&locale=pt_BR.

Na mensagem de apresentação do grupo de WhatsApp, o “Pedala, Mana!” se define como um movimento feminista que busca a emancipação, visibilidade e afirmação das mulheres através da bicicleta. O objetivo central é aumentar a presença feminina nas ruas, desafiar as normas sociais e reivindicar o direito à cidade. Essa perspectiva se alinha à teoria decolonial de Lugones (2008), que enfatiza a importância de um feminismo interseccional que reconheça e combata as múltiplas opressões enfrentadas pelas mulheres, incluindo a restrição de sua circulação no espaço público.

A prática do “Pedala, Mana!” reforça esse compromisso com a inclusão e o empoderamento. Antes de cada pedalada, rodas de conversa proporcionavam um espaço para troca de experiências e esclarecimento de dúvidas, e criavam um ambiente acolhedor e seguro. Antes de partir, são definidos os papéis de “abrir” e “fechar” o pedal, e duas ou três pessoas formam uma “barreira de proteção” durante o trajeto, a demonstrar a preocupação com a segurança e o bem-estar de todas as participantes. Além disso, uma regra fundamental é que o ritmo do pedal se adapte à ciclista mais lenta, e reforça a solidariedade e o apoio mútuo entre as mulheres.

Essa preocupação com o acolhimento e a segurança se expressa de forma concreta no relato de Bia sobre sua primeira pedalada na rua. Márcia e Ruth foram até sua casa para reconhecerem sua inexperiência e oferecer apoio, pois, até então, Bia só havia pedalado na

praça, em uma bicicleta dobrável, e a perspectiva de enfrentar o trânsito da cidade gerava ansiedade e insegurança. A atitude de Márcia e Ruth, ao ir ao seu encontro e a acompanhar em seu primeiro pedal, demonstra a importância da solidariedade e do apoio mútuo na construção de um espaço seguro para que as mulheres possam superar seus medos e conquistar as ruas de bicicleta. Assim, Bia narra:

E foi muito engraçado, eu só tinha treinado na praça até então... E fui direto pra rua, então tinha horas que eu saía da bicicleta e ia empurrando, e elas super me acolhendo, sabendo que eu tinha muito medo... Quando eu descia da bicicleta, elas desciam também. Teve uma hora que pedalando, eu empurrei sem querer a Ruth, mas ela não caiu e se machucou, ela caiu em pé, rsrs... Até hoje eu encarno, porque ela caiu como uma gata, em pé... E desde aí nasceu uma grande amizade entre nós (Entrevista com Bia, 06/2023).

Bia relata que saíram de sua casa no Jurunas em direção ao Lets Bike, local em que ocorria a concentração dos pedais, e, após pedalar em uma descida próxima à Doca, ficou tão nervosa que achava que iria morrer, embora não tenha caído da bicicleta, não conseguiu voltar para sua casa pedalando, e precisou voltar com a sua bicicleta desmontada no carro. A companhia de Ruth e Márcia revela a importância do acolhimento na superação do medo. Essa experiência de Bia demonstra que a bicicleta pode ser um catalisador de laços afetivos e de redes de apoio, como aponta Goffman (1988) em seus estudos sobre a interação social. E, apesar de não ter conseguido voltar para casa na bicicleta, Bia conta que continuou na tentativa de pedalar na cidade, pois “era aquilo que eu queria, eu queria continuar a pedalar na cidade e a incentivar outras pessoas a pedalar”.

Após essa primeira experiência, nos outros encontros, no Vila Container³⁸, Bia levava sua bicicleta no *trans bike* (peça usada para transportar a bicicleta) no carro, por ainda sentir medo de pedalar sozinha nas ruas. Até que chegou um dia em que não havia carro para a deixar, e muito menos ninguém para ir até sua casa a buscar. Nesse dia, a coragem lhe tomou, conseguiu vencer o medo e ir sozinha para a Vila Container. Conforme Bia:

E fui, com muito medo. Eu não moro tão distante da concentração, e, digo que moro num lugar privilegiado, porque grande parte do meu percurso é na ciclofaixa que é na Mundurucus. E conseguir ir nesse dia foi muito emocionante, porque a gente tem que aprender a celebrar as pequenas conquistas, porque a gente sabe o quanto foi difícil pra gente tá ali conseguindo aquilo e tal. E realmente antes eu tinha muito medo, eu via um carro e descia, e nesse dia eu consegui ir sozinha... Foi fantástico. Pensei... Bem, eu posso ir mais longe. Entrevista com Bia (junho/2023).

A bicicleta se torna um meio para superar limites e para ampliar as fronteiras do possível, como ressalta Mauss (2003) em seus estudos sobre as técnicas corporais. A cada pedalada, Bia desafia as normas sociais que a confinam ao espaço doméstico e conquista seu

³⁸ Local de concentração e partida do pedal.

direito à cidade. Sua participação assídua nos encontros e a conquista da autonomia para pedalar sozinha levaram Bia a ser convidada a compor o grupo de articuladoras do “Pedala, Mana!”. Nessa nova função, ela passou a mobilizar pessoas para os encontros e a convidar mais mulheres a pedalar pela cidade, e expandiu o alcance do projeto e empoderou outras mulheres a ocuparem o espaço urbano.

Suas vivências e conhecimentos sobre a cidade e o ciclismo adquiriram um potencial de transformação urbana. Ao circular fora de casa, Bia tomou consciência das opressões que sofria no âmbito doméstico. Como afirma Donna Haraway (2000), a consciência da opressão é um passo crucial para a liberdade e para a transformação dos espaços públicos em direção a uma maior equidade social (Alves, 2023).

1.3.3 O coletivo ParáCiclo

O Coletivo ParáCiclo³⁹, surgido em Belém no ano de 2017, se configura como um ator fundamental na promoção da mobilidade ativa, com foco na bicicleta como vetor de transformação urbana. Sua gênese está intrinsecamente ligada à campanha “Bicicleta nos Planos”, uma iniciativa de âmbito nacional liderada pela União de Ciclistas do Brasil (UCB) e pela Rede Bike Anjo (ParáCiclo, n.d.), que visava influenciar a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana em diversos municípios brasileiros, incluindo a capital paraense.

Idealizado por voluntários da Bike Anjo Belém, como Leonard Grala, Lorena Costa, Netto Dugon, Murilo Rodrigues e Melissa Noguchi, o ParáCiclo nasceu com a missão de “organizar, promover e desenvolver atividades, ações e projetos que fomentem cada vez mais a mobilidade ativa, principalmente a bicicleta” (ParáCiclo, n.d.). Para isso, o coletivo atua em diversas frentes, desde a incidência em políticas públicas, por meio de campanhas como a já mencionada “Bicicleta nos Planos”, até a divulgação de ações sobre bicicleta, a geração de dados por pesquisas, e a elaboração de projetos de educação e intervenção urbana.

Em sintonia com a vanguarda do movimento cicloativista nacional, o ParáCiclo, anos mais tarde, formalizou-se como associação com CNPJ, a exemplo do que já havia ocorrido com a Bike Anjo em São Paulo (ParáCiclo, n.d.). Essa formalização permitiu ao coletivo ampliar suas possibilidades de atuação e captação de recursos para o desenvolvimento de seus projetos.

Os valores que norteiam a atuação do ParáCiclo são a ética, a sustentabilidade, a equidade, a cooperação, a transparência e a independência (ParáCiclo, n.d.). A partir desses valores, o coletivo se propõe a “promover a cultura da bicicleta e da mobilidade ativa

³⁹ Disponível em: <https://coletivoparaciclo.org/sobre/>

enquanto uma organização combativa que respeita a diversidade, e que se propõe a integrar uma frente de geração de dados contínuos sobre o setor, visando promover mudança de paradigmas sociais, principalmente no que se refere à políticas públicas” (ParáCiclo, n.d.).

A atuação do ParáCiclo se mostra alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), o que mostra um compromisso com a construção de um futuro mais sustentável e equitativo. As ações do coletivo impactam diretamente os ODS 3 (Saúde e bem-estar), 7 (Energia limpa e acessível), 8 (Trabalho decente e crescimento econômico), 9 (Indústria, inovação e infraestrutura), 11 (Cidades e comunidades sustentáveis) e 13 (Ação contra a mudança global do clima) (ParáCiclo, n.d.). Essa conexão entre mobilidade e clima é fundamental, já que os transportes baseados em emissões de carbono são apontados como os principais responsáveis pela crise climática que vivenciamos (ParáCiclo, n.d.).

Em Belém, o ParáCiclo atua em estreita colaboração com a Bike Anjo Belém (BABEL) e o “Pedala, Mana!”, no qual formam uma rede de apoio e ativismo que fortalece o movimento cicloativista local. Embora cada grupo possua suas especificidades, suas ações e articulações se entrelaçam, com a participação de membros em mais de uma dessas organizações, cria uma sinergia que potencializa o impacto de suas ações. Essa atuação conjunta se assemelha ao pensamento de Aníbal Quijano (2005), que propõe a descolonização do espaço urbano como forma de romper com estruturas de poder excludentes e construir cidades mais justas e inclusivas. A luta desses grupos por rotas cicláveis alternativas, que não se limitem ao centro urbano, reflete essa busca por uma cidade mais democrática e acessível a todos.

O ParáCiclo se destaca por sua atuação em datas comemorativas, como o “Dia Mundial Sem Carro” e o “De Bike ao Trabalho” (ParáCiclo, n.d.), que servem como momentos estratégicos para a conscientização da população sobre os benefícios da mobilidade ativa. Além disso, o coletivo desenvolve projetos como o “Perifa na Pista”; “Campanha Mobilidade nas Eleições” e o “Pedalar é preciso, Amazônia é necessária”, que buscam ampliar a inclusão social e a participação cidadã por meio da bicicleta, o que reforça seu compromisso com as demandas das periferias urbanas. Muitas dessas atividades compõem o calendário de eventos da Bike Anjo e são incorporadas em projetos financiados, executados pelo ParáCiclo, reforça a interligação entre as organizações.

O reconhecimento da relevância do trabalho do ParáCiclo se materializou em 2018, com a menção honrosa no V Prêmio de Promoção da Mobilidade por Bicicleta no Brasil, pela ação educativa “Bike na Obra” (Transporte Ativo, 2018). Coordenada por Murilo Rodrigues,

essa iniciativa inovadora visa o empoderamento de trabalhadores da construção civil, que frequentemente utilizam a bicicleta como meio de transporte, fornecendo-lhes informações sobre seus direitos e segurança no trânsito. Na Conferência Velo-City, Rodrigues destacou que o “Bike na Obra” representa uma oportunidade para “semear a cultura da bicicleta”, defender o direito à cidade, promover o uso seguro da bicicleta e gerar dados que fundamentam a reivindicação por políticas públicas de mobilidade urbana (Transporte Ativo, 2018). Em 2024, o coletivo venceu o prêmio Bicicleta Brasil na categoria “Mobilização e Incidência Política” com o Projeto Perifa na Pista.

Dessa forma, o coletivo ParáCiclo se consolida como uma força motriz na promoção da mobilidade ativa e da cultura da bicicleta em Belém. Sua trajetória, marcada pela colaboração, inovação e compromisso social, contribui de forma significativa para a construção de uma cidade mais sustentável, inclusiva e humana, onde a bicicleta se afirma como um instrumento de transformação social e melhoria da qualidade de vida.

1.3.4 O trabalho voluntário

Inicialmente, Renata se envolveu com o voluntariado de forma “acidental”, buscando apenas uma atividade que lhe permitisse pedalar sem maiores compromissos. No entanto, a partir de seus encontros frequentes com o grupo, seu entusiasmo a levou a querer contribuir ativamente, colocando à disposição sua expertise em gestão da informação e de documentos. Suas ideias, cheias de potencial para otimizar os processos do grupo, foram recebidas com aparente interesse em uma reunião de planejamento, mas jamais saíram do papel.

A frustração de Renata diante da falta de reconhecimento de seus esforços e a percepção de que suas ideias foram ignoradas mostram as experiências de muitos indivíduos em espaços organizacionais, onde hierarquias informais e dinâmicas de poder limitam a participação e a agência de certos grupos. A existência de uma “panelinha”, que centraliza as decisões e impõe sua visão, reforça a sensação de exclusão e desvalorização do trabalho de Renata.

Sob a perspectiva da antropologia decolonial, a experiência de Renata pode ser interpretada como um reflexo das estruturas de poder coloniais que ainda permeiam a sociedade brasileira. A desvalorização de seu conhecimento e expertise, em contraste com a validação das ideias da “panelinha”, sugere a persistência de um sistema que privilegia certos saberes e modos de fazer em detrimento de outros, perpetuando desigualdades históricas. Isso devido a sua narrativa:

Quando eu entrei como voluntária no Bike anjo, eu falei: bom, já que eu estou como voluntária, Vou fazer um negócio certo. Teve uma reunião de planejamento, eu dei várias ideias. Muitas ideias, por exemplo, da minha área de atuação, de fazer um resgate da memória do grupo, de organizar as fotos, de organizar documentos, de ter planilhas para a gente ter indicadores no final de cada ano. Trabalho com gestão da informação, gestão de documentos, então eu queria colocar a minha expertise. Para fazer as Coisas funcionarem, para organizar as fotos, organizar as Datas, organizar da gente ter tipo formulários para as pessoas que participavam das EBA's preencherem. No celular, entendeu? Ou seja, a pessoa preenchia ali um Google forms, e já iríamos ter aqueles indicadores tabulados, né? Sem muito esforço de otimizar. Então, era um monte de ideia para essa reunião de planejamento, saí da reunião empolgada. Criei um drive para organizar as fotos, ninguém nunca mandou as fotos, depois, criei 1 formulário que era para a gente aplicar para as pessoas depois da EBA, nunca usaram. Outra coisa eram os atendimentos individuais, porque, por exemplo, atendi a Bárbara aqui em casa, isso não é registrado. A Bia vive atendendo gente lá no Portal da Amazônia, E isso não entra na contabilidade. Você já ouviu falar de alguma coisa dessas? Não, né? Então depois dessa reunião e dessas, da frustração, de ver que eu me dediquei para nada, eu fui desanimando. Tem gente que fala que tem panelinha, né? Sim, e tem a panelinha mesmo. E que se as coisas não forem alinhadas com que a panelinha quer fazer, a coisa não acontece. Elas pedem a opinião do grupo, mas o que se concretiza mesmo é o que elas querem fazer, entendeu? (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

Além disso, a questão de gênero também se entrelaça nessa dinâmica. A narrativa de Renata levanta questões sobre como as mulheres, especialmente mulheres negras, são frequentemente silenciadas e marginalizadas em espaços de poder. A dificuldade em ter suas vozes ouvidas e suas contribuições reconhecidas reflete as barreiras que muitas mulheres enfrentam ao tentar ocupar espaços de liderança e tomada de decisão. A desilusão e o desânimo de Renata, ao final de sua trajetória no voluntariado, evidenciam a urgência de se construir espaços mais inclusivos e democráticos, onde todas as vozes sejam ouvidas e valorizadas.

1.4 Belém, a cidade e a bicicleta em movimento

Este capítulo traçou um panorama histórico e contemporâneo de Belém, no qual busquei mostrar a relação entre a cidade, seus rios e a mobilidade urbana. Desde sua fundação, Belém se desenvolveu em um território singular, marcado pela presença das águas, o que influenciou sua estrutura urbana, seus desafios e suas potencialidades. A expansão da cidade, impulsionada por ciclos econômicos e processos de modernização, nem sempre se deu de forma equitativa, e marcas de desigualdade e segregação socioespacial persistem até os dias de hoje.

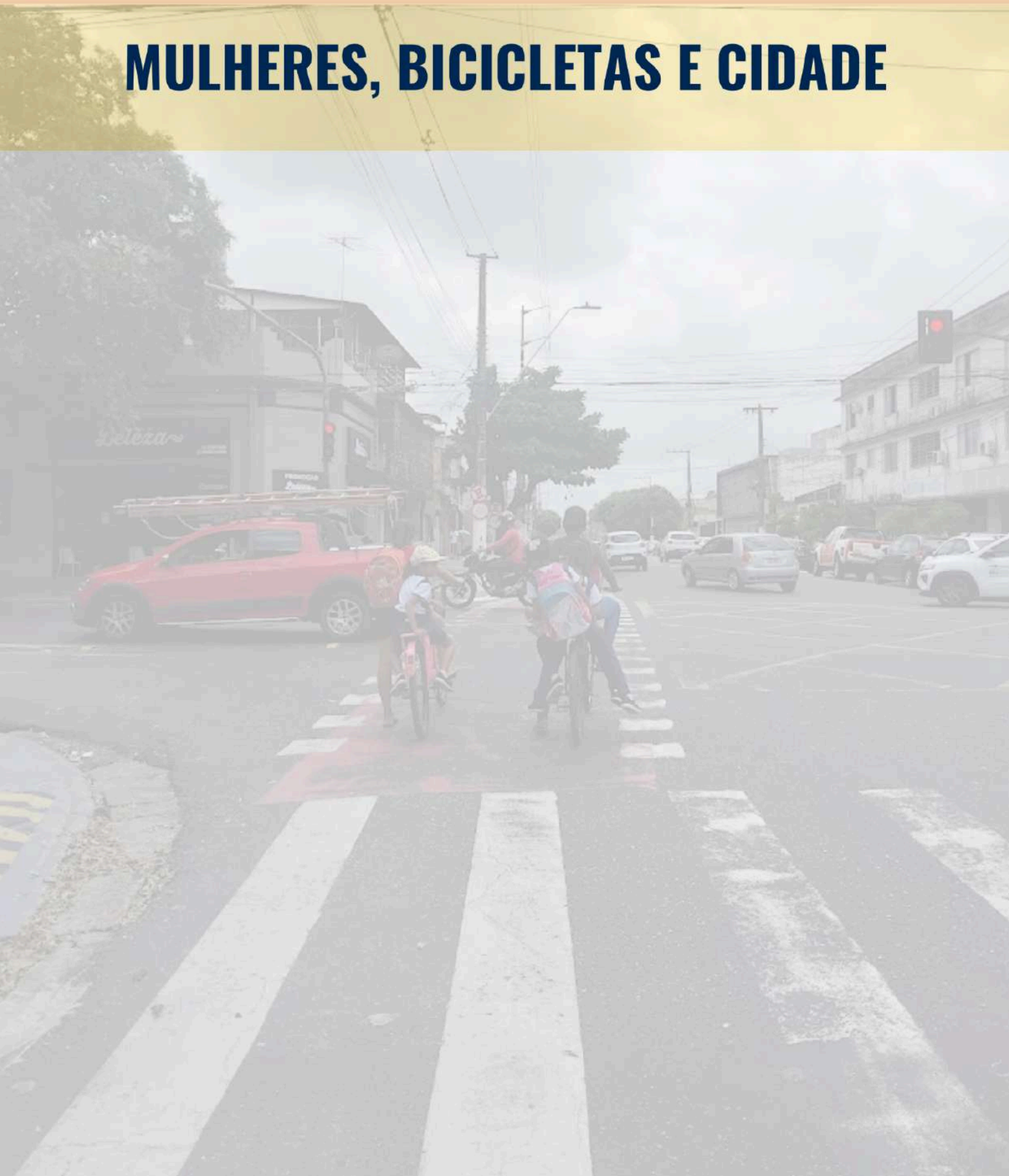
A análise da gestão urbana e das políticas de mobilidade nos mostra avanços e desafios na construção de uma cidade mais sustentável e inclusiva. A criação de infraestruturas cicloviárias, como ciclofaixas e ciclovias, e a implementação de programas de incentivo ao uso da bicicleta, como o SICLOBEL e o Programa Bicicleta Brasil, representam

passos importantes na direção de uma mobilidade ativa. No entanto, a falta de fiscalização, a infraestrutura inadequada e o desrespeito às leis de trânsito ainda configuram obstáculos a serem superados.

Os movimentos sociais em torno da bicicleta, como a Bike Anjo Belém, o “*Pedala, mana!*” e o ParáCiclo, desempenham um papel fundamental na promoção da cultura da bicicleta e na reivindicação por melhores condições de mobilidade. A partir de ações educativas, campanhas de conscientização e intervenções urbanas, esses grupos buscam transformar a cidade em um espaço mais democrático, seguro e acessível para quem pedala. O capítulo seguinte se dedicará a aprofundar a relação entre mulheres e bicicleta, traçando um percurso histórico e analisando narrativas contemporâneas que mostram a importância da bicicleta na luta por igualdade de gênero e na construção de uma cidade mais humana e sustentável.

Capítulo 2

MULHERES, BICICLETAS E CIDADE



CAPÍTULO 2 – MULHERES, BICICLETAS E CIDADE

Neste capítulo, proponho analisar a relação entre mulheres, bicicletas e cidade, com foco na mobilidade urbana por bicicleta no Brasil. Para isso, realizei uma revisão de literatura, a fim de investigar como as pesquisas acadêmicas têm abordado essa temática, quais as principais conclusões desses estudos e quais lacunas ainda persistem. A análise se baseia em pesquisas recentes, dados estatísticos e pesquisa etnográfica, com ênfase em trabalhos que consideram as interseccionalidades de gênero, raça e classe social na experiência de mulheres ciclistas.

A bicicleta, historicamente, esteve associada a processos de emancipação feminina. Marina Harkot (2018), em *Mobilidade e Gênero: Mulheres e Bicicleta na Cidade de São Paulo*, analisa como a bicicleta se tornou um símbolo de emancipação feminina a partir da década de 1890, particularmente para mulheres brancas, ao impulsionar a luta pela igualdade de direitos. A autora destaca a interseção entre mobilidade, emancipação e resistência aos padrões de gênero, e coloca em evidência o papel crucial da bicicleta na conquista de maior autonomia, na ampliação das oportunidades e na promoção da igualdade de gênero para as mulheres em diversos âmbitos sociais.

Antes de avançar na análise contemporânea, é importante ressaltar que a própria história da bicicleta está intrinsecamente ligada a uma série de transformações sociais ocorridas na virada dos séculos XIX e XX, tanto na Europa quanto nos Estados Unidos, em momentos históricos relacionados às revoluções industriais e ao sistema capitalista. Compreender essa trajetória histórica é fundamental para entender como a bicicleta se consolidou como um símbolo de liberdade e empoderamento para as mulheres, permitindo as conquistas e desafios que elas enfrentam até os dias de hoje (Harkot, 2018).

Apesar do potencial emancipatório da bicicleta, a literatura aponta para disparidades de gênero na mobilidade cicloviária. O relatório *Year in Sport*⁴⁰, da Strava (2023), por exemplo, traz dados sobre o uso da bicicleta por mulheres no Brasil, e indica que, embora a participação feminina no ciclismo esteja a crescer, ainda existe uma diferença significativa em

⁴⁰ O *Strava* é um aplicativo e serviço online popular entre atletas, especialmente ciclistas e corredores. Ele permite que os usuários rastreiem suas atividades físicas usando GPS, analisem seu desempenho, compartilhem seus treinos e conquistas com amigos e outros atletas, e até participem de desafios virtuais. O *Strava* funciona como uma rede social para atletas, pois podem se conectar, e compartilhar os trajetos realizados depois da pedalada.

relação aos homens. O relatório ressalta a importância de incentivar o ciclismo feminino, por meio de ações que promovam a segurança, a inclusão e a igualdade de gênero.

Em Curitiba, a pesquisa de Dartel Lima et al. (2024) corrobora essa disparidade, e demonstra que mulheres adultas utilizam menos a bicicleta para lazer e transporte em comparação aos homens, especialmente aquelas com menor idade, escolaridade e residentes em áreas com infraestrutura inadequada. O estudo, que avaliou o perfil sociodemográfico e comportamental de 1008 adultos, enfatiza a necessidade de repensar a infraestrutura da cidade para promover o ciclismo seguro e confortável, o que pode incentivar a adoção de um estilo de vida ativo por mais mulheres.

A pesquisa de Letícia Lemos et al. (2018) sobre mobilidade por bicicleta em São Paulo revela que as mulheres representam apenas 12% do total de ciclistas. A análise histórica, baseada em pesquisas de Origem-Destino, mostra que, ao longo do tempo, as mulheres predominam nos deslocamentos a pé, enquanto os homens são maioria no uso da bicicleta. As autoras também observam que as viagens de bicicleta realizadas por mulheres tendem a ser mais curtas (75% com até 20 minutos de duração) do que as dos homens (76% com até 30 minutos), o que pode estar relacionado à divisão sexual do trabalho doméstico e ao cuidado com a família (Lemos et al., 2018).

Além disso, a pesquisa mostra que a maioria das ciclistas, tanto homens quanto mulheres, reside em áreas mais afastadas do centro, onde a infraestrutura cicloviária é menos desenvolvida. Esses dados sugerem que a infraestrutura é um fator crucial para incentivar o uso da bicicleta por mulheres, e corrobora os achados de Kemmylle Ferreira (2019) que analisou a relação entre infraestrutura cicloviária e a mobilidade de mulheres em São Paulo e a importância de se planejar a infraestrutura cicloviária com perspectiva de gênero. Segundo a autora, a falta de ciclovias segregadas e seguras contribui para a percepção de risco e desestimula o uso da bicicleta por mulheres.

Aprofundando a análise para além de dados quantitativos, Vivian Machado (2019), em sua dissertação “Mulheres em movimento: a bicicleta pela perspectiva de gênero na cidade de Niterói”, investiga como a mobilidade urbana, especialmente o uso da bicicleta, se entrelaça com questões de gênero, corpo e identidade. A partir de uma etnografia realizada no primeiro bicicletário público da cidade de Niterói, a pesquisa explora como as experiências das mulheres ciclistas, moldadas por interseccionalidades de gênero, raça e classe, impactam suas vivências na cidade, desafiam normas de gênero, reivindicam o direito à cidade e constroem novas formas de mobilidade e empoderamento.

Na mesma linha etnográfica, Larissa Schwedersky (2019) estuda ciclo-entregadores em Florianópolis, e busca compreender o engajamento deles com o ambiente e as habilidades envolvidas nessa prática. Embora o foco da pesquisa não seja especificamente em mulheres, a abordagem ecológica utilizada, que analisa os “campos operatórios” e os processos de individuação na atividade, oferece insights para a compreensão da relação entre corpo, habilidade e ambiente urbano. A autora propõe uma perspectiva antropológica que considera as práticas e o movimento como formas de conhecimento, e vê a cultura como habilidade e técnica, em vez de um sistema simbólico. Essa abordagem destaca o papel da percepção como um processo de conhecimento ativo, moldado pela ação e pelas práticas cotidianas, o que pode ser aplicado à análise da experiência de mulheres ciclistas.

A literatura também aponta para a influência de fatores sociais, culturais e econômicos na mobilidade das mulheres. Luisa Silveira et al. (2022) argumentam que a mobilidade é influenciada por redes e contextos sociais, e que as estruturas sociais e espaciais moldam os deslocamentos. As autoras destacam o racismo estrutural como um fator que dificulta o deslocamento de mulheres, em sua maioria negras, e ressalta a valorização do trabalho produtivo em detrimento do reprodutivo (historicamente relegado às mulheres), a ocupação urbana informal e a desvalorização feminina no mercado de trabalho, agravada por uma vida sobrecarregada de atribuições domésticas.

Ana Nunes e Marina Pereira (2020) corroboram essa visão, e afirmam que os papéis sociais atribuídos a homens e mulheres geram discrepâncias na mobilidade. Enquanto as mulheres são socialmente incumbidas do cuidado com os filhos e a casa, e restringem sua mobilidade, os homens, como provedores, têm maior liberdade de locomoção. Essa divisão se reflete nos modais de transporte utilizados: as mulheres utilizam mais o transporte público e o deslocamento a pé, enquanto os homens têm maior acesso ao automóvel e à bicicleta.

Segundo Leticia Lemos et al. (2018), a divisão sexual do trabalho doméstico impacta a mobilidade das mulheres, que muitas vezes realizam viagens com múltiplas paradas para cumprir tarefas relacionadas ao cuidado da família. Nesse sentido, a bicicleta poderia ser uma alternativa vantajosa, devido à sua rapidez e praticidade (Ciclocidade, 2015). No entanto, as autoras levantam a hipótese de que a falta de habilidade para pedalar, devido a fatores culturais que associam a bicicleta ao universo masculino (Pitanga e Lessa, 2005), pode ser um dos fatores que inibem o uso da bicicleta por mulheres. A prioridade de uso da bicicleta por homens da família, devido a restrições de renda, também é uma hipótese levantada, em linha com os estudos de Svab (2016) sobre imobilidade ligada à renda.

A questão da segurança é outro ponto crucial abordado pela literatura. Vivian Machado (2019) destaca que as mulheres optam por percursos e modais que ofereçam maior sensação de segurança, o que as leva a preferir o transporte público ou o deslocamento a pé, muitas vezes acompanhadas. A criação de vagões exclusivos para mulheres no Metrô Rio é citada pela autora como uma resposta a essa demanda por segurança, e mostra a influência das questões de gênero no planejamento urbano.

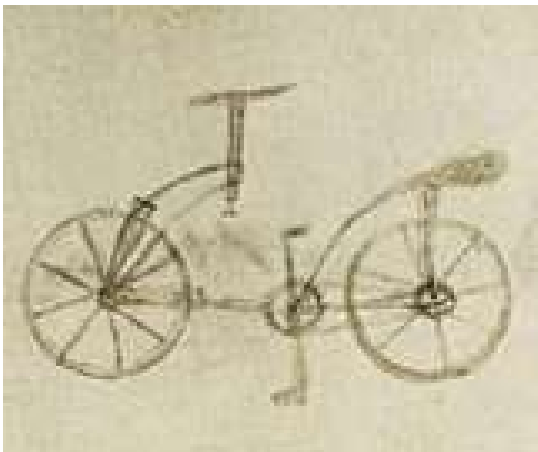
Apesar dos desafios, a literatura também destaca o papel fundamental do cicloativismo, especialmente de coletivos feministas, na promoção da bicicleta como ferramenta de empoderamento e transformação social. O artigo de Roberta Raquel (2018) ressalta a importância do movimento cicloativista na luta por melhores condições para o uso da bicicleta nas cidades, com a inclusão da pauta de gênero nos últimos anos. A autora destaca o crescimento da participação feminina no cicloativismo e a criação de grupos de pedal compostos apenas por mulheres, como o “*Pedala, Mana!*” em Belém, que visam aumentar a visibilidade e a segurança das mulheres no espaço urbano.

Elena Huerta e Cristina Gálvez (2016) consideram o uso da bicicleta pelas mulheres uma transgressão aos códigos sociais estabelecidos e uma nova forma de se deslocar e usar o espaço público. Nesse sentido, Marcelo Souza (2004) argumenta que os ativismos, incluindo o cicloativismo, são agentes modeladores do espaço urbano e que a luta desses movimentos pode ser considerada como escalas de ação e análise relevantes para os pesquisadores. No entanto, a baixa representatividade feminina em órgãos públicos relacionados ao planejamento urbano e à mobilidade é um obstáculo à implementação de políticas públicas efetivas. Para Shelley Buckingham (2010), a participação das mulheres no planejamento urbano e na tomada de decisões é fundamental para a construção de cidades mais justas e inclusivas.

2.1 Mulheres na bicicleta: uma viagem ao longo do tempo

Embora a invenção da roda seja muito anterior, o desenho do primeiro protótipo de bicicleta é atribuído a Leonardo da Vinci por volta de 1490, redescoberto somente em 1966 (Scartazzini; Hayakawa, 2017). No entanto, a primeira versão funcional, o “*celerífero*”, foi construída em madeira pelo Conde de Sivrac em 1790, sem freios, barra de direção ou pedais, assemelhando-se a um cavalo (Garcia, 2015).

Figura 44 – Bicicleta por Leonardo da Vinci.



Fonte: Scartazzini; Hayakawa, 2017.

Figura 45 – Protótipo da bicicleta imaginada por Da Vinci.



Fonte: Bike Anjas (2021).

Em 1817, o inventor alemão Karl Drais criou a “*draisiana*”, precursora da bicicleta moderna. Inicialmente chamada de *Laufmaschine* (“máquina de correr a pé”), era impulsionada pelos pés do usuário no chão. Drais aprimorou o modelo, introduziu rodas dianteiras flexíveis para direcionamento e popularizou-o como *Draisiana*. Em 1818, o inglês Denis Johnson patenteou a *Draisiana*, realizou melhorias e a rebatizou como “*The Hobby Horse*” (em português, “O Cavalo de Entretenimento”) (Garcia, 2015).

Segundo Rosa Garcia (2015), no ano seguinte, Denis criou um modelo exclusivo para mulheres, com adaptações para a vestimenta vitoriana. O selim foi achatado e teve sua altura regulada por dois botões. Além disso, para facilitar o uso com saias compridas, ele concebeu uma variante do quadro do *Hobby Horse*, nivelado com o solo, e evitou, assim, situações vexatórias diante do conservadorismo da época.

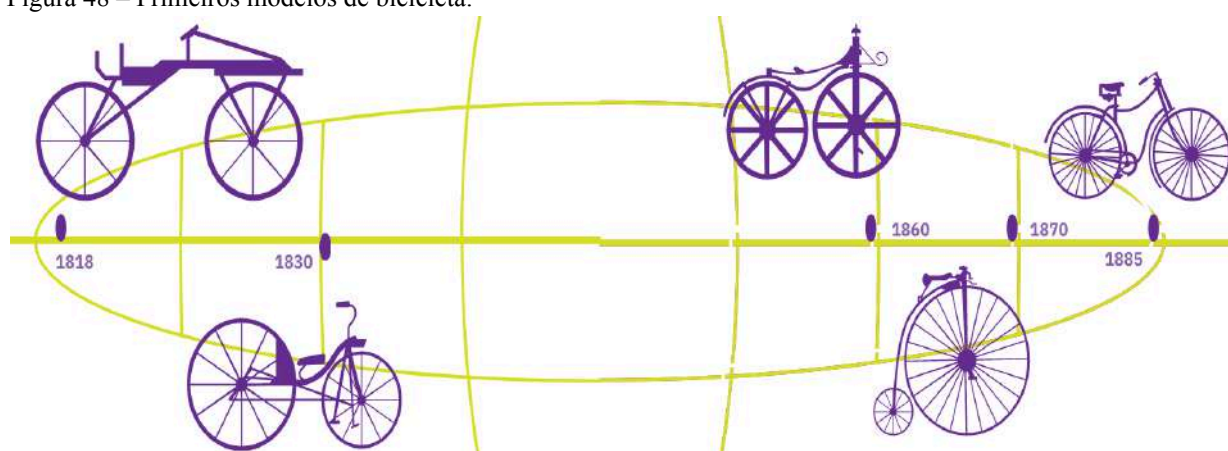
Figuras 46 e 47 – *Hobby Horse* para mulheres e Ilustração mulheres passeando de 1819.

Fonte: Garcia, 2015.



A criação de modelos de bicicleta para mulheres gerou o surgimento de círculos sociais de entusiastas do ciclismo, e algumas mulheres se aventuraram a experimentar a nova invenção. Contudo, no final do século XIX, mulheres ciclistas ainda eram alvo de ridicularização por uma sociedade machista. Argumentos preconceituosos condenavam a prática como antiética, pois as mulheres ficavam suadas e com os cabelos desalinhados. Havia, inclusive, ilações médicas infundadas de que o ciclismo poderia causar danos físicos às mulheres, como esterilização e aborto, além de conjecturas morais que associavam a atividade à excitação sexual (Garcia, 2015, p. 10).

Figura 48 – Primeiros modelos de bicicleta.



Fonte: Elaborado por Paul de Moor ⁴¹.

A história da bicicleta é marcada por constantes inovações e, também, por seu papel na contestação de normas sociais, especialmente no que se refere ao papel da mulher na sociedade. Em 1869, Thomas McCall criou o primeiro *biciclo* com documentação técnica de duas rodas motrizes movida a pedal. Logo depois, em 1870, surgiu a “*penny-farthing*”, com rodas dianteiras altas, rolamento de esferas e pneus de borracha. Posteriormente, os “*velocípedes*”, com roda dianteira maior que a traseira, foram substituídos por bicicletas, o que as tornou muito mais seguras.

Nesse contexto na *Belle Époque*⁴² europeia, as primeiras bicicletas começaram a ser vendidas a preços exorbitantes, acessíveis apenas às elites urbanas. Essa fase inicial é descrita por Camilo Barragán (2015, p. 72) como uma “*moda burguesa*”. Como consequência, mulheres da classe alta foram as primeiras a se aventurar na nova invenção, que lhes

⁴¹ Ver mais: <https://www.siruella.com/archivos/fragmentos/Bicicletas.pdf>

⁴² A Belle Époque (1871-1914) foi um período de grande prosperidade, otimismo e avanços tecnológicos na Europa, especialmente na França. Vale ressaltar que a Belle Époque também teve reflexos em outros países, incluindo o Brasil, mas o texto aqui, o foco são nas mudanças tecnológicas e sociais relacionadas à bicicleta que ocorreram na França nesse período.

proporcionava uma liberdade e rapidez de movimento até então inéditas em um mundo que as restringia ao ambiente doméstico. Conforme Rosa Garcia (2015), essas mulheres atraíam olhares, o que era considerado impróprio, pois os manuais de comportamento da época prescreviam que as mulheres não deveriam chamar a atenção na rua. Andar apressadamente, falar alto ou gesticular excessivamente eram sinais de má educação. Portanto, as pioneiras do ciclismo feminino desafiaram as regras de comportamento estabelecidas.

A própria indumentária feminina da época, com seus vestidos pesados e espartilhos apertados, como o *corset*⁴³, se tornava um obstáculo para a prática do ciclismo. A roupa, assim, limitava o corpo feminino. Nesse contexto, a figura de Amélia Bloomer (1818-1894), defensora dos direitos das mulheres, se destaca. Ela foi uma das pioneiras a propor vestimentas mais adequadas às necessidades femininas, aliando funcionalidade, conforto e saúde.

Conforme relatos do site Cycle History⁴⁴ (2015), a resistência à nova prática do ciclismo feminino era evidente. Em um episódio emblemático, ocorrido em 1893, Samuel Stanley, durante uma reunião de oração, condenou publicamente a compra de uma bicicleta pela Sra. Burrows, uma viúva ativa na igreja. Ele considerava o ciclismo impróprio para uma dama, anticristão e uma desgraça, e foi apoiado pelo pastor local. Em 1896, a Liga de Resgate das Mulheres foi além, e emitiu uma resolução que denunciava a “grande maldição” da “mania das bicicletas”, alegando que a prática era a causa de “doenças peculiares às mulheres” e moralmente deplorável (Cycle History, 2015).

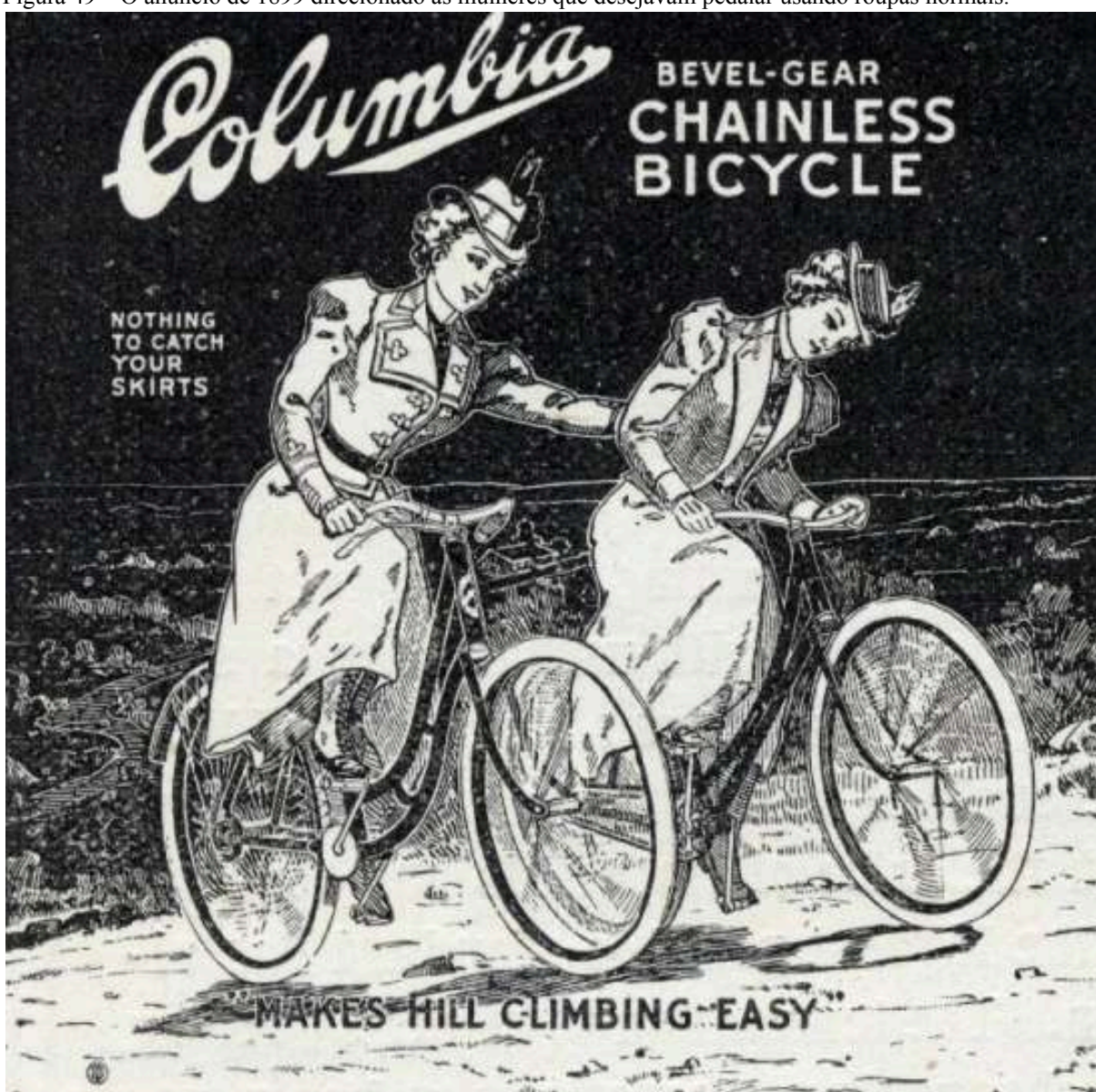


⁴³ O corset, também conhecido como espartilho, é uma peça do vestuário feminino que foi criado com a intenção de modelar o corpo, principalmente a cintura e o abdômen, por comprimir essas regiões. Popular na Era Vitoriana (século XIX) como símbolo de status e feminilidade, o corset caiu em desuso no início do século XX com a busca por maior liberdade corporal, mas voltou a ser utilizado nas últimas décadas como peça de moda. É importante lembrar que seu uso a longo prazo pode causar prejuízos à saúde.

⁴⁴

<https://cyclehistory.wordpress.com/2015/01/30/women-on-the-move-cycling-and-the-rational-dress-movement/>.

Figura 49 – O anúncio de 1899 direcionado às mulheres que desejavam pedalar usando roupas normais.



Fonte: Cycle History (2015).

O Cycle History (2015) também aponta que o papel e o lugar das mulheres na sociedade do século XIX eram rigidamente definidos, com a vida social das jovens, especialmente das classes média e alta, sendo estritamente supervisionada. A bicicleta, nesse cenário, representava uma quebra de barreiras, uma nova liberdade que confrontava os padrões sociais da época. Embora tenha enfrentado resistência, essa liberdade inovadora gradativamente se popularizou entre as mulheres.

A mobilidade urbana feminina, impulsionada pela industrialização e urbanização, emergiu como um tema relevante na virada do século XIX para o XX. As mulheres passaram a circular e ocupar os espaços das fábricas e os caminhos que as levavam até elas.

Paralelamente, surgiram movimentos de mulheres que lutavam pelo direito ao voto, como forma de conquistar maior participação política (Harkot, 2018; Machado, 2019).

A introdução de novos estilos de vestimenta feminina na segunda metade do século XIX, como o “vestido *Bloomer*”, ou “*Bloomers*”, foi crucial nesse processo. Amélia Bloomer e suas amigas adaptaram roupas de caminhada, a partir da criação de roupas mais práticas como calças fofas até os tornozelos, acompanhadas de uma saia até os joelhos e uma espécie de camisa de mangas compridas. O advento do ciclismo reacendeu o debate sobre a vestimenta feminina. As roupas tradicionais, com seus drapeados e saias longas, eram impraticáveis e até perigosas para a prática do esporte. Nesse contexto, a Rational Dress Society, fundada em Londres em 1881, defendia roupas femininas mais adequadas, como saias divididas usadas sobre bloomers. O avanço tecnológico das bicicletas, como o modelo de segurança de John Kemp Starley em 1885, impulsionou ainda mais a necessidade de vestimentas práticas para as ciclistas. Segundo Rosa Garcia (2015), o novo traje cumpria duas missões: proporcionar conforto e chamar a atenção para o movimento feminista.

Contudo, a aceitação dessa vestimenta enfrentou forte resistência social. Jornais da época frequentemente criticavam o traje como imodesto ou inapropriado, gerando uma onda de rejeição social que levou ao declínio do movimento de reforma do vestuário feminino. Conforme o Cycle History (2015), alguns viam as roupas racionais como uma ameaça à feminilidade e à moralidade, enquanto outros as consideravam uma necessidade prática. Relatos da época mostram mulheres sendo discriminadas ao usarem roupas apropriadas para o ciclismo, como bloomers ou calças. Esses trajes geraram reações adversas de empregadores, clérigos, e até da polícia, e evidenciavam a resistência ao papel crescente das mulheres no espaço público.

Em 1890, com a popularização das bicicletas, o *bloomerismo* se consolidou como um fenômeno da modernidade, por oferecer maior conforto ao pedalar do que as saias longas. O novo modelo teve variações nos tecidos e a saia sobreposta foi eliminada em alguns modelos. A ousadia da proposta fez com que esse tipo de calça fosse adotado em esportes como ciclismo e natação. Como resultado, a palavra *bloomer* passou a designar os calções que acompanhavam os primeiros trajes de banho.

Figura 50 – Ciclistas em Paris, o Bosque de Bolonha, de 1899.



Fonte: Pintura a óleo por Jean Béraud, 1899.

Figura 51 – Annie “Londonderry”, primeira mulher a dar a volta ao mundo de bicicleta .



Fonte: Cycle History (2015).

Angela Davis (2015) ao analisar o movimento sufragista nos Estados Unidos expõe suas contradições. Apesar de defender o voto feminino, o movimento, liderado por mulheres brancas, excluiu as mulheres negras e suas reivindicações, o que demonstra um claro recorte de classe e raça. A luta antirracista, essencial para a emancipação das mulheres negras, foi ignorada pelas sufragistas brancas, que priorizaram suas próprias demandas, e reforçaram a exclusão e a discriminação. Nesse sentido, Maria Harkot (2018) reflete:

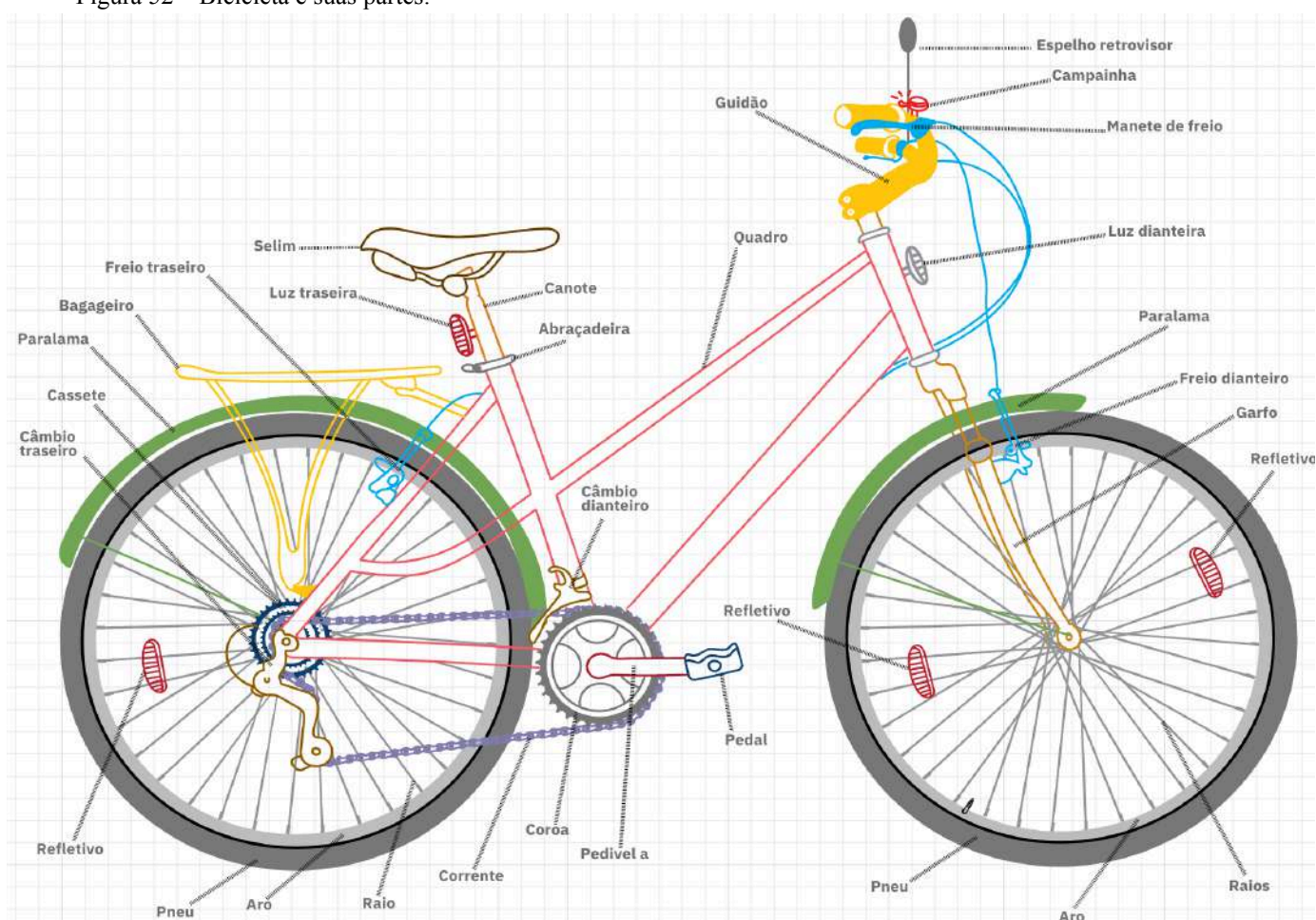
Trazer essa informação é extremamente importante já que, com alguma frequência, o movimento cicloativista estabelece um vínculo entre o movimento sufragista e a liberdade que a bicicleta proporciona para as mulheres. Essa correlação é inegável, mas acredita-se ser também objetivo fundamental deste trabalho 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. Angela 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 estadunidense. 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 (Hakort, 2018, p. 53).

De acordo com Carlos Caracciolo (2009), o início da Segunda Guerra Mundial destacou a bicicleta na Itália. Competindo com os automóveis pelo espaço público, a bicicleta causava acidentes e indisciplina nas ruas. Com a economia fragilizada pelo regime fascista e a

escassez de combustível, o governo incentivou o uso de bicicletas, e criou espaços específicos para sua circulação e estacionamento.

Na China, as bicicletas chegaram no final do século XIX, inicialmente usadas por estrangeiros e pela classe comerciante emergente. A Segunda Guerra Sino-Japonesa e a consequente escassez de combustível impulsionaram o uso da bicicleta, que se tornou o meio de transporte mais comum entre a classe média urbana. Tao (2008) destaca que a produção local de bicicletas reduziu os preços, e popularizou seu uso. O governo também regulamentou o uso, com a introdução de placas, licenças e estacionamentos.

Figura 52 – Bicicleta e suas partes.



Fonte: Abraciclo, 2023.

Antes de 1900, todos os elementos da bicicleta moderna já haviam sido desenvolvidos: freios, pneus, tensor de câmbio, roda livre, entre outros. Na Itália, as bicicletas chegaram no final do século XIX, inicialmente como forma de recreação para as classes mais altas. No entanto, na segunda década do século XX, a bicicleta se tornou o principal meio de transporte para as classes populares italianas (Barragán, 2015, p.74).

No início do século XX, a bicicleta alcançou sua forma definitiva, com variações de acordo com o uso pretendido. Os avanços posteriores, após a invenção do câmbio de velocidades, foram mínimos até recentemente, com o surgimento das mountain bikes e das bicicletas elétricas (cuja produção aumentou 78% em 1997, atingindo 338.000 unidades). A bicicleta, portanto, rapidamente atingiu um alto nível de qualidade técnica, considerando sua simplicidade.

Vivian Machado (2019) destaca como a bicicleta, historicamente, reproduziu modelos de gênero. As primeiras bicicletas, com a roda dianteira muito maior que a traseira, eram difíceis de usar com as saias longas e volumosas da época. Por isso, foram criados modelos com o quadro em forma de “U”, que facilitavam o acesso e permitiam que as mulheres pedalassem com mais conforto e segurança, sem ter que levantar a perna a alturas desconfortáveis ou se preocupar com suas vestes. Esses modelos frequentemente incluíam cestinhas e cores associadas ao feminino tradicional, e reforçavam estereótipos.

Na África, a bicicleta passou por uma transformação, e deixou de ser um símbolo de status das elites para se tornar um meio de transporte essencial para a população. Inicialmente, na África do Sul e no Malawi, as bicicletas eram utilizadas principalmente por colonizadores brancos. Com o tempo, as elites africanas também adotaram esse meio de transporte, e, posteriormente, a bicicleta se popularizou entre os trabalhadores, que a utilizavam para se deslocar e realizar atividades comerciais (McCracken, 2011). Em Cuba, a bicicleta ganhou destaque durante o “período especial” dos anos 1990. A crise econômica desencadeada pelo colapso da União Soviética e o embargo imposto pelos Estados Unidos levaram o governo cubano a promover o uso da bicicleta como alternativa de transporte. Essa medida não apenas aliviou os problemas de mobilidade, mas também contribuiu para a saúde da população, ao incentivar a prática de atividade física (Barragán, 2015). No Brasil, a bicicleta chegou no final do século XIX, trazida por imigrantes⁴⁵ europeus que se estabeleceram no sul do país. Desde sua introdução, a bicicleta se tornou popular entre os trabalhadores, especialmente aqueles que atuavam em setores como a indústria, a construção civil, o comércio e outros serviços em grandes centros urbanos (Franco & Campos, 2014, p. 101).

Em síntese, a bicicleta, inicialmente um artigo de luxo, tornou-se acessível às classes trabalhadoras, graças à diminuição dos custos de produção. Em tempos de guerra ou crises de

⁴⁵ Emigrante: aquele que emigra, ou seja, vai embora de um país para viver em outro. Imigrante (In + Migrante) – aquele que imigra, ou seja, que entra num país para viver nele.

combustível, a bicicleta ganhou destaque como alternativa viável de transporte, e chegou a receber incentivos governamentais.

2.2 Falar das bicicletas, é falar de si: narrativas de mulheres que pedalam

Para apresentar as protagonistas deste estudo, suas histórias e a conexão que estabelecem com o pedal, elaborei um vídeo⁴⁶ de apresentação com duração de 8 minutos e 33 segundos. Este material audiovisual, fruto da colaboração entre interlocutoras e pesquisadoras, foi captado por meio de um celular Samsung S20, entre os anos de 2022 e 2024, e oferece um vislumbre íntimo de suas trajetórias e da forma como a bicicleta se entrelaça com suas vidas.



A bicicleta, mais do que um meio de transporte, é um espelho que reflete nossas próprias histórias. Essa percepção se consolidou durante as inúmeras conversas que tive com as mulheres que pedalam, carinhosamente chamadas de “manas”. Invariavelmente, o tema “bicicleta” aparecia constantemente durante as narrativas pessoais, repletas de memórias e vivências únicas. Para aprofundar essa conexão entre a bicicleta e a trajetória individual, utilizei a seguinte pergunta como fio condutor das entrevistas e conversas: “Você pode me contar as histórias das bicicletas na sua vida?”. Com o intuito de organizar a riqueza dessas narrativas, apresentarei separadamente as experiências de Nayane, Renata e Suelen, respeitando a singularidade de cada uma.

Estudos sobre gênero e mobilidade, como o de Nancy McGuckin e Elaine Murakami (1999), apontam um padrão específico de deslocamento feminino, denominado “viagens em cadeia”. Essas pesquisadoras, observaram que as mulheres tendem a realizar viagens mais curtas, utilizam mais o transporte público, deslocam-se mais a pé e frequentemente viajam como passageiras. Embora esses dados sejam oriundos de pesquisas realizadas no Norte Global, uma análise similar foi conduzida por Maria Forneck e Silvana Zuccolotto (1996) para o contexto brasileiro. Baseando-se na pesquisa Origem-Destino do Metrô-SP, elas estudaram a mobilidade das mulheres em São Paulo e identificaram que, apesar da similaridade no tempo de viagem entre homens e mulheres, os homens, à época, realizavam mais viagens como passageiros. Um ponto crucial deste estudo foi a distinção nos motivos de viagem entre gêneros. Os dados revelaram que as mulheres viajam mais para lazer, compras, saúde e escola, enquanto os homens viajam mais para o trabalho. Contudo, é importante

⁴⁶Como sugerido por Cornélia Eckert durante a defesa da dissertação, o vídeo foi publicado no YouTube e está disponível no link: <https://www.youtube.com/watch?v=G2Hj2XbPnmA>.

ressaltar, como fazem as autoras, que essa diferença não reflete necessariamente uma maior participação feminina nessas atividades. Ela também está intrinsecamente ligada ao trabalho de cuidado, que tradicionalmente recai sobre as mulheres e inclui tarefas como levar os filhos à escola. Assim, a pesquisa levanta um ponto importante para a pesquisa que é a diferença dos motivos das viagens por gênero.

Dando continuidade, apresento as narrativas e as mulheres que tornaram este capítulo possível, seguindo a ordem cronológica dos nossos encontros.

2.2.1 Renata: “como assim... ainda sei pedalar!”

Renata é uma professora universitária negra de 46 anos. Natural de uma cidade do interior do Ceará, mudou-se com a família para Londrina, no Paraná, quando tinha entre 3 e 4 anos. Mais recentemente, aos 45 anos, fixou residência em Belém após ser aprovada no concurso público da Universidade Federal do Pará (UFPA).

Nosso primeiro encontro ocorreu em junho de 2022. Eu pedalava pelo centro histórico de Belém e, por não conhecer bem as ruas da cidade, acabei na Praça da Bandeira. Sem internet e sem saber o caminho de volta para casa, avistei Renata, que se preparava para ir à Praça dos Estivadores, onde acontecia o ensaio do Arrastão do Pavulagem⁴⁷. Aproveitei a oportunidade e pedi para acompanhá-la. Ao chegar à praça, assisti ao ensaio por um tempo, mas, com a proximidade da hora do almoço, decidi voltar para casa. Um mês depois, reencontrei Renata no Bicultura (2022). O reencontro foi curioso, pois ela me contou que seu companheiro havia se preocupado com a minha partida repentina, sem despedidas. Ele temia que eu tivesse me perdido, já que, aos seus olhos, eu aparentava ser uma adolescente. Desse reencontro em diante, passamos a nos ver semanalmente nas concentrações do grupo “*Pedala, mana!*” e nas ações de voluntariado da Escola Bike Anjo (EBA), que ocorriam às quintas-feiras e em alguns sábados. No ano seguinte, em 2023, Renata, que continuava participando dos ensaios do Arrastão do Pavulagem, convidou-me para trançar seu cabelo para a abertura do evento. Essa experiência se repetiu em outras ocasiões e foi durante esses momentos que a convidei para contribuir com a pesquisa.

Ao ser interrogada sobre suas memórias com a bicicleta, Renata recordou de uma foto de infância ao lado do irmão e de um velocípede. A imagem, que ela não sabia onde estava, trazia à tona a lembrança de seus 4 anos no quintal da casa no Ceará. Ela não soube dizer

⁴⁷ O Arrastão do Pavulagem é um cortejo folclórico que celebra a cultura paraense, com música, dança e personagens como o Boi Pavulagem e os “cabeções”. As preparações envolvem ensaios do grupo musical, confecção de fantasias e adereços, e organização da logística do evento. Ocorre tradicionalmente no segundo domingo de junho, começa com um cortejo fluvial e depois percorre as ruas de Belém com partida da Praça da República (Costa e Teodoro, 2024).

onde a foto se encontrava, apenas lembrava dela. Embora o velocípede não seja como as bicicletas convencionais, remete à lembrança de uma bicicleta por conta dos pedais e do assento. Para Maurice Halbwachs (1950), a memória individual é social, construída e reconstruída através das interações e do contexto cultural. A imagem do velocípede dispara em Renata a lembrança de uma bicicleta, o que evidencia como objetos funcionam como âncoras para a memória e ativam redes de significados e emoções.

Figuras 53 e 54 – Imagem ilustrativa de um velocípede.



Fonte: FreePik, 2024

Renata relatou uma lacuna em suas memórias entre os 5 e 10 anos de idade, período em que não se recorda de qualquer contato com bicicletas ou velocípedes. A fotografia em questão, datada de seus 11 anos, já a retrata em Londrina, para onde sua família migrou do Ceará após a falência do negócio familiar. Renata descreveu a situação financeira da família na época como precária, usou a expressão “éramos miseráveis” e a menção da falta de recursos básicos, como roupas e utensílios domésticos.

Diante desse contexto, seu primeiro contato com uma bicicleta se deu através de sua prima Josi, que tinha uma bicicleta Monareta Ceci, aro 20, cor de rosa e com cesta. Renata recordou com carinho as brincadeiras com Ceci na rua, em frente à casa da família. Em 1992, aos 12 anos, ela e Josi passaram a frequentar a casa de outras três primas todas as sextas-feiras, e retornavam apenas aos domingos à noite. Essas primas possuíam uma única bicicleta, uma Monareta, que era compartilhada pelas cinco meninas para seus passeios.

Figuras 55 e 56 – à esquerda a bicicleta Ceci; à direita, a bicicleta monareta



Fonte: Gerada pela AI: *Imagen 3* (2024)

Os passeios consistiam em voltas pela vizinhança, para ir de casa até a praça, contornar a igreja e retornar para casa. Conforme conta Renata:

Num desses finais de semana, eu ia para lá com as minhas primas. Eu levei uma queda, porque da casa da minha tia para essa pracinha, para essa igreja, era uma ladeira muito íngreme. E a gente pedalava de chinelo, de havaiana, né? Descalça, sei lá. Não estava de calçado fechado, eu estava descalça ou de sandália, aí meu dedo quase foi pro Brejo, quase perdi o dedo porque eu capotei nessa ladeira, foi uma queda muito feia (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Renata descreveu um acidente que a envolveu e as suas primas em um desses passeios. Após o acidente, Renata relatou que sua tia cuidou dos ferimentos, mas ao chegar em casa, sua mãe ficou furiosa e a castigou por ter chegado machucada e com o dedo lesionado. Devido a essa situação, Renata desenvolveu um certo trauma em relação ao uso de bicicletas, especialmente a Monareta.

Em 1994, o irmão de Renata, Rogério, que na época tinha 12 anos, ganhou uma “Mountain Bike” de seu pai. A bicicleta passou a ser usada para que ele realizasse entregas no bairro, como marmitas e doces que a tia fazia. Renata enfatizou que não se tratava de uma bicicleta de lazer, mas sim de uma ferramenta de trabalho, e, portanto, ela e sua irmã não podiam usá-la. Assim, elas continuavam a depender das bicicletas de outras pessoas. Ainda em 1994, Renata narrou um grave acidente que envolveu sua irmã mais nova e uma vizinha da mesma rua:

Essa mesma época, a minha irmã sofreu um acidente. [...] Ela quase morreu de bicicleta. Londrina tem muita ladeira... na rua da minha casa tinha uma descida. A minha irmã estava guiando a bicicleta, a amiga dela na garupa e elas tinham 10 anos e 11 anos e elas eram bem cavalonas, bem grandona... E na descida o ônibus vinha... Elas estavam descendo numa mão e o ônibus subindo na outra mão. Quando elas viram o ônibus, a menina que estava na garupa pulou, a minha irmã desequilibrou e pra não bater no ônibus, ela bateu no muro... E aí ela quebrou os dentes, quebrou todinha... o vizinho lá de baixo, uma quadra depois da minha casa, chegou com a minha irmã no colo, com os dentes dela na mão, a gente achava que ela estava

morta. Então, virou uma coisa, a bicicleta lá em casa. Daí... vixe... agora que nunca mais vai ter bicicleta para as meninas, já que a minha irmã também se acidentou... Acabou! Só o Rogério que ia ter a bicicleta que ele usava para trabalhar (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Devido aos acontecimentos, tanto Renata quanto sua irmã foram proibidas até mesmo de mencionar a palavra “bicicleta”, o assunto tornou-se um tabu dentro da família. Assim, ambas cresceram com pouco contato com bicicletas, enquanto apenas seu irmão Rogério continuava a pedalar pela cidade, tanto como meio de transporte, quanto para o trabalho.

Renata teve duas filhas, Victória e Bárbara. Quando Bárbara completou 4 anos, ganhou uma bicicleta com rodinhas de presente. Com medo que a filha caísse, Renata manteve as rodinhas por um tempo, até que um tio as removeu durante uma visita. Após a retirada, aconteceu o que Renata mais temia: Bárbara caiu, pois não conseguia se equilibrar, o que a fez ficar um tempo sem interesse em pedalar.

Aos 30 anos de idade, Renata e Fábio, o pai de Bárbara, compraram uma casa em frente a uma praça com um amplo campo gramado. Fábio tinha uma bicicleta, e Renata conta que ela e a filha brincavam com a bicicleta no campo, ou seja, apenas subiam nela, pois Renata não andava de bicicleta há quase 20 anos. Esse período marca o início de suas tentativas para ensinar Bárbara a pedalar.

Os acidentes e as restrições na infância tornaram o retorno ao ciclismo um processo lento para Renata. Apesar de morar em frente a uma praça com amplo espaço para pedalar, a experiência era tratada como uma brincadeira. No entanto, em 2018, ao acompanhar sua filha Victória em um passeio, Renata pediu para dar uma volta na bicicleta do namorado da filha e percebeu que, mesmo após tantos anos, ainda se lembrava de como pedalar. Ela relatou:

A gente foi andando da casa do namorado da Victória até uma praça de um centro comunitário, tinha quadra, biblioteca, posto de saúde, um monte de coisa... E ele tinha bicicleta, eu pedi para dar uma volta de bicicleta lá, mas fazia muitos anos que eu não andava de bicicleta. E eu pensei: *Gente, eu ainda sei andar de bicicleta ainda!* Mas foi uma volta, com medo. E a Vitória, também com medo, nem tentou (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Após essa experiência, em 2020, durante o *lockdown*⁴⁸, Renata já residia em Belém, no mesmo apartamento onde a entrevista para esta dissertação foi realizada. Trata-se de um condomínio no bairro do Marco, em Belém, situado entre a Avenida Duque de Caxias e a Avenida Rômulo Maiorana. O apartamento possui uma sala com vista para a varanda, cozinha

⁴⁸ Lockdown, durante a pandemia de COVID-19, foi uma medida de restrição à circulação de pessoas, com o fechamento de comércios, serviços não essenciais e espaços públicos, com o objetivo de conter a propagação do vírus.

com área de serviço, dois quartos e um banheiro. Sobre sua vivência nesse apartamento durante o isolamento social, Renata relatou:

Na pandemia, eu fiquei nesse apartamento, trancada, louca, surtada, com medo de morrer, sem saber o que fazer da vida, eu não saía de casa... eu fiquei 6 meses trancada em casa. Eu não saía nem para ir ao supermercado, comprava tudo por aplicativo, lavava as coisas com álcool na porta antes de botar para dentro. Muito surtada. Aí... eu vi o meu irmão pedalando, meu irmão pedala, né? Ele é dos lycra... Aí eu vi e falava: Cara, mesmo na pandemia dá pra pedalar, né? Porque ele pedalava sozinho de máscara. Ele postava os vídeos sozinho, de máscara. Então, eu comecei a procurar uma bicicleta para comprar (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Apesar de o contexto pandêmico ter impulsionado Renata a buscar uma bicicleta, ela contou que já “flertava” com a ideia antes da pandemia. Quando morava perto da feira da Pedreira, sempre entrava em uma loja de bicicletas ao visitar a feira. Ela descreveu: “Vira e mexe eu entrava lá, ficava a namorar as bicicletas, mas achava muito caro. E pensava: Ah, muito caro, esse trânsito é muito perigoso, não vale a pena investir”.

Em 2020, com a pandemia e inspirada pelo exemplo de seu irmão Rogério, Renata começou a procurar anúncios de bicicletas usadas na OLX e no Marketplace do Facebook. Comprar uma bicicleta usada para iniciar a pedalar seria um experimento, já que as pessoas ainda evitavam contato físico e ela estava a iniciar um relacionamento com João, que morava com sua mãe idosa, fato que limitava seus encontros ao virtual. Renata sugeriu que comprassem duas bicicletas para pedalarem juntos pela cidade, pois, apesar da vontade, ela não tinha experiência em pedalar em Belém, muito menos nas ruas.

Então, eu procurei as bicicletas na OLX, o cara veio trazer as bicicletas para cá. Eu olhei as bicicletas de longe, sem contato físico, fiz o PIX. Ele colocou as bicicletas pra dentro. Nesse mesmo dia, o João veio pra gente andar de bicicleta pelo bairro, porque eu tinha medo de ir até na rua, porque eu não andava de bicicleta fazia muitos anos. E eu percebi que conseguia pedalar. Aí no outro dia, eu peguei a minha bicicleta... acho que era um domingo... e fui andar sem rumo. A hora que eu vi... eu estava descendo a Presidente Vargas na contramão. Cara... mas não tinha ninguém na rua... E quando eu vi o rio... mas eu chorei tanto, tanto, tanto, tanto... com o vento na cara, porque eu estava 6 meses trancada dentro de casa. E aquilo foi tão libertador... Olha, me arrepia... Foi tão libertador... dá até vontade de chorar, só de lembrar. Mas foi tão libertador, tão libertador, tipo assim, eu tô viva! Eu achava que ia morrer de COVID, eu achava que eu nunca mais ia ver o rio, que eu ia ficar aqui o resto da minha vida trancada (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Essa primeira experiência pedalando sozinha, segundo Renata, foi um momento de superação do medo do trânsito de Belém. Ela percebeu que era possível pedalar sozinha, mesmo sem muita experiência. A partir daí, começou a explorar as redondezas de sua casa e a

estudar rotas para locais mais distantes, utilizando um aplicativo que mostrava as ruas com malha viária, ciclofaixas e ciclovias em Belém.

Com a flexibilização da pandemia e a adoção do trabalho remoto, Renata relatou que passou um ano pedalando sozinha pela cidade. Em uma de suas voltas no Portal da Amazônia, encontrou um grupo de ciclistas que a convidou para se juntar ao seu grupo de *WhatsApp*.

Trabalhava em casa e quando dava uma folguinha, eu ia pedalar na hora que fosse. Um dia, num domingo eu estava voltando do portal com essa bicicletinha⁴⁹, tinha um grupo de ciclistas dos lycra, era um monte de gente pedalando, o cara que estava no fecha me esperou para me incluir no grupo, sabe? Aí eu falei, não, não estou nesse grupo. Ele falou, ah, não estava, agora, tá? Entrei tipo assim, aí eu fui. Quando parou, ele foi conversando comigo, ele falou que toda a semana, tal dia saíam para pedalar... e não sei o que... me dá teu telefone que eu te vou te colocar o grupo. Falei: não, mas eu não tenho experiência para sair à noite. Daí ele disse: mas a gente vai te acompanhando. Era um grupo de quase só homem, além disso, isso foi em 2021, antes da vacina, não tinha nem vacina ainda, então existia um medo latente, mesmo Renata pedalando com máscara (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

Após ingressar no grupo, Renata observava as conversas e postagens sobre locais, quilometragens e rotas de pedaladas que eram compartilhadas. Inicialmente, sentiu que a atividade não era para ela, pois não possuía os equipamentos de segurança e experiência necessários para pedalar à noite. No entanto, criou coragem e expressou no grupo seu desejo de participar, mesmo sem os recursos adequados.

Aí o cara perguntou: onde é que tu moras? Eu falei onde. E ele falou: olha, é meu caminho... e eu tenho lanterna sobrando, posso te emprestar para ver se você se adapta e tal ... e eu posso te esperar da esquina da ida e te deixo na esquina na volta... combinei com ele. E foi. No primeiro dia ele veio aqui na porta, trouxe as lanterna, na volta ele me deixava aqui na esquina da 25. E aí comecei todo uma vez por semana, eu ia com eles, aí fui ganhando resistência, ele também estava trabalhando, remoto também, está trabalhando em casa. Aí ele falou, olha, todo dia de manhã eu vou treinar na João Paulo. Tu não queres ir comigo para tu ganhar a resistência? Eu ia com ele e fazia quase 20 km toda manhã (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

A participação no grupo a ajudou a ganhar resistência, mas Renata não se identificava com a dinâmica. Embora gostasse de pedalar e das amizades que fez, preferia um ritmo mais tranquilo e inclusivo, diferente da prioridade do grupo por longas distâncias e alta velocidade, o que deixava algumas pessoas para trás.

A gota d'água desse grupo, foi uma vez que a gente estava vindo pela Almirante. E decidiram ocupar a faixa do BRT, eu fui pela ciclofaixa da Almirante, porque sou cag*na.. Fui pela ciclofaixa e eles pelo BRT, era muita gente, 50 bicicletas... Quando eu cheguei aqui na rua de casa, subi, tomei banho, já era meia-noite, quando eu fui olhar no grupo, um casal tinha sido atropelado no BRT, eles tinham ficado para trás.

⁴⁹ Era chamada assim, por tratar de uma bicicleta de quadro tamanho 15, aro 26.

Lá na frente do bosque passou um carro oficial e atropelou eles (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Por conta dos acontecimentos, Renata diz que foi deixando de gostar de pedalar com este grupo, pois além dos acidentes, alguns membros tentaram convencê-la de que sua bicicleta não era adequada e precisava ser aprimorada. Diante desses acontecimentos, ela decidiu vender suas duas bicicletas e adquirir uma nova, a “pretinha”, uma Mountain Bike aro 29. Na loja, foi convidada a participar de outro grupo de pedal.

Quando eu fui comprar pretinha, na loja que eu comprei, o vendedor falou: a gente tem um grupo, vem pedalar com a gente. E como a saída era mais perto daqui de casa, eu comecei a ir com esse grupo em um dia, e com o outro grupo no outro. E aí gostei mais desse novo grupo, porque tinha muita gente do meu entorno, e aí eu nunca voltava sozinha, não precisava ficar esperando uma única pessoa, porque sempre tinha muita gente para voltar para cá. Aí comecei a ir mais com eles, mas era a mesma dinâmica, eles eram menos agressivos que o primeiro grupo, mas era a mesma dinâmica. Mas era muito homem, eles sempre dando palpite (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Nessa época, Renata pedalava em média 100 km por semana. Ainda em 2021, navegando pelo Instagram, ela descobriu o grupo “Pedala, Mana!”, que tinha um link para o grupo de WhatsApp, já que, devido à pandemia, os encontros presenciais estavam suspensos. Em um sábado à tarde, decidiu participar de um pedal para colar cartazes. O ponto de encontro era na caixa d’água do São Brás, onde conheceu Ruth e Shirley. Tratava-se de um pedal com cunho político, e ao final, Renata se viu no Jurunas, um bairro que ainda não conhecia e do qual não sabia como voltar.

Renata disse que continuou pedalando com os *Lycras*⁵⁰:

Só que aí eu comecei a mudar o meu olhar. Eu falei, não é isso que eu quero. O que eu quero é outra coisa. O movimento de bicicleta que eu quero é diferente desse, porque pelo grupo de pedala, Mana! eu vi que as meninas faziam tudo de bicicleta, tipo mercado, farmácia, leva a criança para escola, que era uma realidade muito diferente da minha... E eu só tinha aquela bicicleta, para que uma bicicletona dessa? Para usar como esporte? Não tinha funcionalidade na vida social. E eu comecei a pensar por esse lado (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

Ou seja, Renata relatou que, após acompanhar o grupo de meninas e compará-lo ao grupo de pessoas que pedalavam com roupas de ciclismo, ela começou a entender o que realmente desejava. A bicicleta não era apenas um meio para praticar esporte, mas algo que poderia estar presente em seu cotidiano. Foi nesse momento que ela passou a usá-la para ir à farmácia, ao mercado, à feira e, em 2022, até mesmo para o trabalho em algumas ocasiões.

⁵⁰ Na categoria êmica, aqueles que praticam o ciclismo como esporte são chamados de “lycras” ou “specialize”. O termo “lycras” se refere ao uso obrigatório de roupas específicas para ciclismo nos grupos, enquanto “specialize” está associado ao uso de bicicletas de alto padrão, geralmente da marca Specialized.

Em 2022, Renata passou a integrar os pedais do grupo “Pedala, Mana!” e deixou de frequentar o grupo de ciclistas dos “lycras”, o que resultou na diminuição da quilometragem semanal, priorizando percursos diferentes em vez de longas distâncias. Com o grupo de mulheres ciclistas, Renata descobriu uma cidade funcional, que desconhecia. Entre 2021 e 2022, ela adquiriu uma nova bicicleta, mas sentia receio de usá-la sozinha. Decidiu então convidar as “manas” para um pedal e Nayane respondeu, marcando um encontro na Batista Campos, bairro onde a mãe de Renata mora. Passaram o dia juntas, explorando o Portal da Amazônia e a Praça da República.

Para Renata, pedalar com o “Pedala, Mana!” ia além da bicicleta em si. Ela via a atividade como um meio para outras coisas, como partilha, acolhimento e sororidade. Encontrou no grupo um ambiente positivo e encorajador que não imaginava ser possível em um grupo de mulheres ciclistas. O evento “Bicicultura” marcou negativamente a experiência de Renata. Ela se sentiu impactada pela falta de apoio e estrutura em comparação a outros eventos ciclísticos que contavam com financiamento e fechamento de vias. A ausência de suporte no “Bicicultura” a assustou, como ela descreveu:

Eu achei que eu ia encontrar todo esse pessoal que eu conheço, que tinha conhecido. Mas não tinha absolutamente ninguém. Eu falei, gente, é muito discrepante esses cenários, né? Esse pessoal que pedala como lazer vive no universo paralelo. É outra realidade, muito diferente de quem tem a bicicleta como meio de transporte, como parte da vida. Porque eles, tipo assim, eles não têm uma visão política da coisa. Durante o dia, eles são um bando de carrocrata. Então durante o dia eles estão atropelando o ciclista que está trabalhando, entendeu? ... O negócio deles é sair de bando, e de bando a pessoa está segura. Porque ninguém vai passar com o carro por cima de 50 ciclistas. E aí eu perguntava, você está sabendo do Bicicultura? - Nem estou sabendo! Perguntava para outro. - Ai, não conheço... Enfim, aí foi um marco assim, porque eu consegui enxergar muito bem essa divisão da sociedade ciclista, digamos assim (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

No Bicicultura, Renata fortaleceu laços com outras mulheres que pedalam, como Lucélia, Nazaré, Lane e Lorena, expandindo seu círculo, além da amiga Nayane. No encerramento do evento, o grupo planejou uma viagem com outros participantes, abrindo a Renata e Nayane a oportunidade de explorar a ilha do Marajó em grupo. Na época, não fui convidada, mas acompanhei os passeios virtualmente, pelo Instagram. Conforme a narrativa de Renata, pedalar com as mulheres a libertou de antigos pensamentos, pois inicialmente inspirada pelo irmão e depois pelos “lycras”, ela acreditava que o ciclismo exigia equipamentos específicos. Convivendo com as “manas”, seus hábitos mudaram:

Eu fazia isso, quando eu comecei a usar bicicleta de forma funcional, eu trocava de roupa para ir na farmácia, entendeu? Não me equipava todinha para ali no

supermercado. No Marajó, foi a primeira vez nessa fase adulta de ciclista que eu pedalei descalça, que eu pedalei de havaiana... Cara, eu vejo as minhas fotos dessa viagem, e eu estava tão feliz... Eu fiz todas as minhas fotos, estou gargalhando muito. Eu estava tão feliz, tão feliz de estar fazendo aquilo, porque, tipo, era uma coisa muito surreal (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

Após o Bicultura e o Fórum Social Pan-Amazônico (FOSPA)⁵¹, Renata passou a ir ao trabalho de bicicleta no segundo semestre de 2022, cheia de entusiasmo. No entanto, o ambiente universitário, especialmente o campus profissional, mostrou-se hostil à prática, sem locais adequados para guardar a bicicleta. Dessa forma, o ano de 2022 marcou o início do uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, mas Renata enfrentou desafios. A questão de onde guardar a bicicleta era constante, e os olhares curiosos que recebia ao chegar no departamento a faziam sentir-se deslocada:

Existe um entendimento que todo professor anda de carro, e quando eu chego lá de bicicleta, é como se chegasse lá um ET. Eu acho que até um ET, as pessoas iriam se espantar menos. Tem um outro professor no mesmo instituto que vai pra lá de bicicleta, e eu não vejo ninguém olhar para ele com estranheza, mas para mim, olha. Não sei. Mas também não estou ligando pra isso. E aí eu comecei a subir esses 2 lances de escada com a minha bicicleta e deixar trancada dentro do meu gabinete quando eu IA pra sala de aula, porque daí eu ficava tranquila, estava trancada dentro da minha sala. Isso que é a forma mais segura até hoje que eu tenho. Só que aí, tipo assim, quando eu vou aí tipo, se algum aluno ver, me ajuda a subir, às vezes algum pessoal da zeladoria, né? Claro que nenhum professor vai fazer isso, mas os zeladores me veem, eles sobem a bicicleta para mim (Lira, Renata, em entrevista concedida presencialmente em 9 de abril de 2024).

No início de 2023, Renata vivenciou um episódio assustador. Ao sair da universidade por volta das 19h, uma forte chuva a deixou ilhada no bairro do Guamá devido a uma inundação repentina. A partir desse momento, o medo de enfrentar uma situação semelhante a fez pedalar para a universidade apenas ocasionalmente. A sensação de insegurança, a carregar seus equipamentos de trabalho e a temer por sua vida, a acompanhou durante o trajeto.

A narrativa de Renata sobre sua experiência com a bicicleta em Belém revela uma transformação profunda em sua relação com a cidade. Inicialmente, Belém era percebida como um espaço inacessível e perigoso, pois limitava seus deslocamentos a locais pontuais e dependentes de transporte motorizado. A bicicleta, no entanto, proporcionou a Renata uma nova perspectiva, permitindo-lhe explorar a cidade de forma autônoma e descobrir lugares

⁵¹ O FOSPA, ou Fórum Social Pan-Amazônico, é um grande evento que reúne pessoas de diferentes países, culturas e origens para discutir e propor soluções para os desafios da região amazônica. Ele acontece a cada três anos e aborda temas como a defesa do meio ambiente, os direitos dos povos indígenas, o desenvolvimento sustentável e a justiça social na Amazônia. Em 2022, o evento ocorreu em julho na UFPA, o grupo “Pedala, mana” foi inscrito como movimento social, pois o evento é um espaço para troca de ideias, articulação de movimentos sociais e a construção de propostas para um futuro mais justo e sustentável para a região.

que antes lhe eram desconhecidos, como o bar “Bubuia”, ou, para participar dos ensaios do Arraial do Pavulagem e outros eventos pela cidade, como o festival Se Rasgum⁵² e Psica⁵³.

Essa mudança de perspectiva se conecta com as discussões sobre o direito à cidade e a mobilidade urbana, defendidas por autores como Henri Lefebvre (2001) e David Harvey (2012). A bicicleta, como um meio de transporte ativo e acessível, possibilitou a Renata exercer seu direito à cidade, a explorar seus espaços e a vivenciar suas dinâmicas de forma mais livre e independente. Além disso, a bicicleta se tornou uma ferramenta de desconstrução de estigmas e preconceitos relacionados à Belém.

Renata confronta o discurso dominante que retrata a cidade como perigosa e inacessível, ao reconhecer sua diversidade e complexidade. Ao pedalar por diferentes bairros, ela percebe a vida pulsante da cidade, as pessoas que ali vivem, trabalham e constroem suas histórias. Essa experiência a leva a questionar as narrativas hegemônicas e a construir um olhar mais crítico e sensível sobre a realidade urbana.

A fala de Renata também dialoga com as teorias decoloniais, que propõem a desconstrução de visões eurocêntricas e a valorização de saberes e práticas locais. Ao pedalar, Renata se reconectou com a cidade a partir de sua própria experiência e perspectiva, desafia as representações estereotipadas e construiu um conhecimento situado e emancipador. Ou seja, a bicicleta se tornou para Renata mais do que um meio de transporte, mas um instrumento de empoderamento, reconhecimento e transformação social. Através do pedal, ela se reapropria da cidade, a desconstruir estigmas e a ampliar sua compreensão sobre o espaço urbano e as pessoas que o habitam. A trajetória de Renata com a bicicleta, de insegurança inicial à conquista de autonomia, ilustra como o corpo feminino se transforma em um espaço de resistência e negociação no trânsito, a desafiar normas e expectativas sociais.

2.2.2 Nayane: “as bicicletas são minhas psicólogas!”

Nayane, de 44 anos, é uma mulher branca, desempregada e formada em engenharia florestal pela UFRRJ. Conheci Nayane durante as atividades do Encontro Bicicultura em 2022, mas foi durante o voluntariado nas aulas da Escola Bike Anjo (EBA) que nos aproximamos e passamos a conviver com frequência. Quando iniciei a pesquisa com bicicletas, imaginei que iria escrever sobre narrativas de mulheres negras. No entanto, desde

⁵² O Festival Se Rasgum, um dos maiores festivais de música independente do Brasil, acontece anualmente em Belém do Pará e reúne artistas de diversos gêneros, com foco na produção independente brasileira e amazônica. O evento oferece um dia de programação gratuita, com acesso facilitado para quem for de bicicleta.

⁵³ O Psica é um festival de música que celebra a cultura preta e periférica da Amazônia, com foco em artistas e ritmos da região, além de artistas negros de outras partes do Brasil. Ocorre anualmente em Belém do Pará e se destaca por sua programação diversa e representativa. O festival oferece um dia de programação gratuita, com acesso facilitado para quem for de bicicleta.

que entrei em campo, Nayane esteve presente nas atividades organizadas pelos coletivos com a temática da bicicleta. Por meio das conversas que tivemos, percebi que a trajetória, os itinerários e as experiências dela, enquanto mulher cis, branca e que pedala, são interessantes para esta pesquisa.

Entre seus seis e sete anos de idade, a família de Nayane se mudou para uma nova casa no município de Santa Izabel do Pará, localizada na PA-140⁵⁴, que dá acesso aos municípios de São Caetano de Odivelas e Tomé-Açu. Os pais de Nayane eram funcionários públicos e participavam ativamente da política local, o que diferenciava a casa de Nayane; além da estrutura, possuía um enorme quintal que permitia reunir as crianças da vizinhança, que Nayane lembrou serem maiores do que ela, pré-adolescentes. Em suas lembranças, ela contou:

Aprendi a andar de bicicleta na marra. Não tenho muitas lembranças da época, mas lembro de que não podia fazer feio, não podia cair, nem marcar boqueira, pois, caso isso acontecesse, eles iriam rir de mim. A forma que me ensinaram a pedalar era assim: me colocavam na bicicleta, me empurravam e falavam: “Agora vai, só não cai!” Não lembro se em algum momento caí, só lembro que aprendi a andar de bicicleta (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de outubro de 2023).

Na sua infância, por seus pais serem servidores públicos, Nayane lembrou que a realidade da sua família era diferente da de seus colegas da vizinhança. Ela tinha uma casa com boa estrutura e ela e seu irmão possuíam bicicletas próprias, diferentemente de outras famílias da mesma rua que tinham apenas uma bicicleta para todos. Embora reconheça que vivia numa situação de privilégio, Nayane confessou que não gostava da bicicleta que tinha, por ser – em suas palavras – “muito menininha”.

Tratava-se de uma Caloi Ceci⁵⁵ azul escuro, com as luvas e as manetes brancas, e adesivos branco e preto no quadro. Mas esse tipo de bicicleta não lhe agradava, pois Nayane queria uma bicicleta igual ou parecida à do seu irmão, uma bicicross ou uma BMX. Esses tipos de bicicletas, fabricadas com foco nos meninos, carregam um tom de aventura, pois a proposta é que sejam usadas para ultrapassar barreiras sem correr o risco de danificá-las a curto prazo. Para Nayane, a bicicleta do irmão lhe permitia pedalar sobre a rua coberta de lama no período de chuva, diferentemente da sua, que precisava de reparos constantes: “Ela

⁵⁴ A PA-140 é uma rodovia brasileira do estado do Pará. Essa estrada intercepta a PA-256 em sua extremidade sul. Está localizada na região nordeste do estado, atendendo aos municípios de São Caetano de Odivelas, Vigia, Santo Antônio do Tauá, Santa Izabel do Pará, Bujaru, Concórdia do Pará e Tomé-Açu.

⁵⁵ A história da Caloi Ceci. <https://monaretas.wordpress.com/2019/03/01/a-historia-da-caloi-ceci/>. Acesso 14 de out. de 2023.

me limitava, pois a lama engatava no protetor da corrente... e eu só queria brincar igual ao meu irmão, mas não podia, porque ‘menina não faz isso’ e ‘bicicleta de menina é assim’”.

Figuras 57 e 58 – Ilustrações das bicicletas.



Fonte: Google Imagens, 2023.

Depois que aprendeu a pedalar, Nayane narrou que aos sete anos de idade começou a ir para a escola⁵⁶ de bicicleta, às vezes sozinha, às vezes na companhia do irmão, três anos mais velho. A casa ficava a aproximadamente quatro quarteirões da escola, e embora o trânsito da rua em que morava fosse intenso, por ser uma rodovia estadual, o caminho até a escola não era tão longo. Assim, a mãe permitia que ela e o irmão fossem de bicicleta.

Figuras 59 e 60 – Imagens ilustrativas da bicicleta verde metálica, aro 10.



Fonte: Google Imagens, 2023.

Aos nove anos de idade, o pai dela comprou uma bicicleta verde metálica com florzinhas brancas, aro 26, estilo retrô. Embora a bicicleta tivesse uma boa aparência, Nayane

⁵⁶ A casa ficava há uns quatro quarteirões da escola, no mesmo lado da PA em que sua casa ficava localizada.

também não gostava, pois era outro tipo de bicicleta que não era adequada para circular por ruas com lama, que era o caminho que ela transitava. Ela contou: “Hoje em dia eu admiro muito esse tipo de bicicleta, mas naquela época, eu odiava. Eu não escolhia as bicicletas que ganhava, elas só vinham, era sempre o que eles consideravam ideal para uma menina usar”.

A experiência de Nayane com as bicicletas que recebia na infância ilustra como objetos e práticas culturais estão profundamente ligados à construção de gênero, como aponta Maria Carvalho (2010). A insistência em presenteá-la com bicicletas “femininas”, mesmo que inadequadas para seu contexto e desejos, reforça a ideia de que existem atividades e objetos próprios para cada gênero. Essa dinâmica se manifestava também em outras situações. Nayane lembrou que, embora seus tios frequentemente levassem as crianças para passeios em rios, igarapés e praias, e na adolescência as idas a esses locais próximos fossem feitas de bicicleta, ela nem sempre podia participar. A justificativa era de que sua bicicleta não era adequada para esse tipo de atividade, a evidenciar como as normas de gênero limitavam suas experiências e possibilidades de lazer.

Como aponta Joan Scott (1995), o gênero é uma categoria social que organiza as relações de poder e as expectativas em torno de homens e mulheres, ou seja, o modelo da bicicleta limitava as possibilidades de ação. É nesse sentido que Nayane comentou:

Eu lembro que teve uma feira de exposição em Santa Izabel, fizeram uma pista de moto com rampa. Quando acabou a exposição, as rampas do circuito ficaram, e todas as pessoas que eu conhecia iam pra esse lugar para fazer o circuito com a bicicleta, mas a minha não tinha condições de andar ali, porque era muita lama, e por ser uma bike urbana tinha o protetor de corrente que enchia de lama, e entortava todo (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de outubro de 2023).

Aos dez anos de idade, o nascimento de sua irmã mais nova e um acidente que fraturou a perna de sua mãe, levaram Nayane a assumir responsabilidades como ir ao banco e fazer compras, atividades feitas com a bicicleta. Essa mudança transformou sua relação com a bicicleta, antes um objeto de lazer e desejo, em uma ferramenta utilitária e de obrigação. Apesar disso, Nayane se sentia importante ao realizar tarefas “adultas”. Ela refletiu: “Com o tempo, notei que andar de bicicleta em casa estava muito ligado a uma certa autonomia, no sentido de que aprender a pedalar também significava aprender a ter responsabilidades com tarefas domésticas”.

Essa transformação mostra a complexidade das relações de gênero, por evidenciar como a autonomia e a independência que a bicicleta proporcionava contrastavam com a incorporação de tarefas tradicionalmente atribuídas às mulheres. Recorro a Michelle Rosaldo (1979), que explora a divisão sexual do trabalho e sua influência na construção de papéis de

gênero, pois principalmente após o incidente, para Nayane, pedalar não significava apenas liberdade, mas também a internalização de responsabilidades domésticas, que reforça a associação entre mulheres e o espaço privado.

Apesar da dualidade entre obrigação e reconhecimento, Nayane se sentia valorizada ao realizar tarefas “adultas” com sua bicicleta, o que sugere que ela também encontrava reconhecimento. Essa coexistência de sentimentos opostos em relação à bicicleta, notórias nas falas de Nayane, lembra o trabalho de Veena Das (2008), que explorou a ambivalência em contextos de violência e trauma. Das (2008) demonstrou como sentimentos contrastantes, como o medo e a esperança, podem coexistir e influenciar as vivências de vítimas e sobreviventes. De forma similar a essas situações extremas, a interação de Nayane com a bicicleta mostra como essa contradição emocional pode emergir em situações cotidianas, a expor a complexidade das relações sociais e a contínua negociação de identidades e papéis.

Aos 13 anos, Nayane ganhou uma nova bicicleta, dessa vez, uma mountain bike, uma das primeiras com estilo mais esportivo e quadro levemente curvado. Ao conversar com Nayane, ela revelou que foi com essa bicicleta que conseguiu estabelecer uma conexão especial. Como Santa Izabel do Pará era uma cidade pequena, não havia muitas opções de estilos de bicicleta, e várias pessoas tinham modelos parecidos.

Em Santa Izabel, em certo momento, quem pedalava era visto como uma pessoa *lascada*⁵⁷, o que para Nayane era contraditório. Afinal, no início dos anos 2000, o município não tinha transporte coletivo, muito menos mototáxi para as pessoas se locomoverem entre os bairros, e só possuía bicicleta quem tinha condições financeiras para comprá-la. Ainda durante sua adolescência, a bicicleta passou a ser vista por ela como um estorvo, pois, ao mesmo tempo que precisava cumprir suas obrigações com ela, não conseguia usá-la com a liberdade que desejava:

Mesmo na adolescência, queria ir para o igarapé passear, coisa que gostaria de fazer, mas nunca podia, aos olhos dos meus pais era algo perigoso para uma menina fazer. Como ia pedalando para a escola, comecei a esquecer a bicicleta na escola. Quando entrei no ensino médio, comecei a fazer as coisas caminhando, porque a bicicleta era como se fosse um estorvo. A chuva era um problema e não conseguia fazer as coisas que realmente queria fazer, logo, fui parando aos poucos de pedalar, tinha bicicleta, mas não usava, essa condição se acentuou principalmente entre os 16 e 17, momento em que cursava o ensino médio durante a tarde e durante a noite, fazia cursinho pré-vestibular (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de outubro de 2023).

Essa restrição à liberdade de movimento e expressão de Nayane dialoga com os escritos de Veena Das (2020) e de Pierre Bourdieu (2021), que tratam sobre a violência

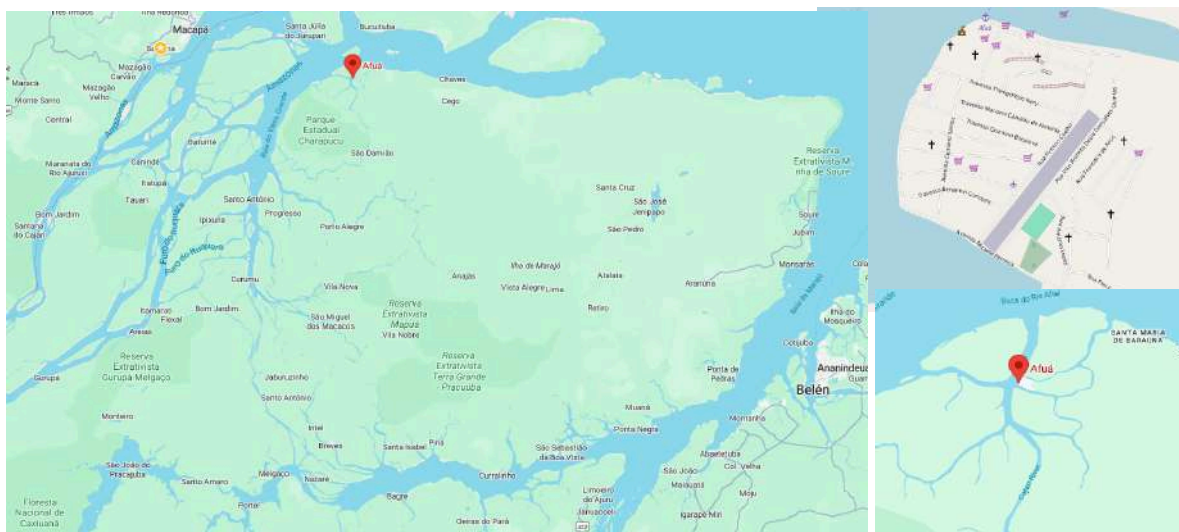
⁵⁷ Termo que se refere à condição de baixo poder aquisitivo.

simbólica. Bourdieu (1989;2021) argumenta que as relações de poder se manifestam não apenas através da força física, mas também por meio de mecanismos simbólicos que impõem normas e valores, que naturalizam a dominação de certos grupos sobre outros. No caso de Nayane, a proibição de ir ao igarapé representa uma forma de violência simbólica que reforça a desigualdade de gênero e limitava suas possibilidades de ação e lazer, já que seu irmão podia ir e ela não.

Aos dezoito anos, Nayane foi aprovada no vestibular da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e precisou se mudar para uma cidade no interior do Rio de Janeiro para cursar Engenharia Florestal. Ao chegar, comprou uma bicicleta e, mais uma vez, pedalar se tornou sinônimo de trabalho e obrigações, nesse caso, ir para a universidade. Infelizmente, a bicicleta foi furtada durante uma greve na UFRRJ.

Após se formar, Nayane retornou ao Pará em 2012, mas seus pais haviam se mudado para Belém, no bairro Batista Campos. O trânsito intenso da capital paraense contrastava com o que ela vivenciava em Santa Izabel e no interior do Rio de Janeiro. “Era impossível pedalar em Belém”, comenta Nayane, que, por isso, ficou sem bicicleta por um tempo. Em 2013, surgiu uma oportunidade de emprego que exigia carteira de motorista. Após conseguir a habilitação, Nayane foi contratada e precisou se mudar para Afuá, na Ilha do Marajó.

Figura 61 e 62 – Mapa de localização de Afuá/PA.



Fonte: Google Maps e Cidade Brasil⁵⁸, elaborado pela autora, 2023.

⁵⁸ <https://www.cidade-brasil.com.br/mapa-afua.html>.

Afuá, no Pará, é um município pertencente à Mesorregião⁵⁹ do arquipélago do Marajó, localizado a quatro horas da capital do Amapá, Macapá. De acordo com dados do IBGE (2022), cerca de 37.765 pessoas residem na cidade. Devido ao terreno de várzea e por ter sido construída sobre as águas, Afuá é repleta de pontes de madeira e palafitas⁶⁰, o que lhe rendeu os apelidos de “Veneza Marajoara” ou “Veneza Amazonense” (Dias; Silva, 2011).

Para Nayane, viver em Afuá foi um choque de realidade e um marco em sua vida. A estrutura das ruas e a dinâmica da cidade eram completamente diferentes do que ela havia vivenciado na rodovia PA-140 em Santa Izabel. Ela cresceu em uma casa situada em frente a essa rodovia, que, além de dar acesso a outros municípios do Pará, também era a principal entrada da cidade. Nayane lembra que, desde sua infância, a rodovia tinha um fluxo intenso de carros. Ela acompanhou as transformações da via, desde quando era apenas lama até a colocação de manilhas e a pavimentação com asfalto. Era esse tipo de cidade, com ruas movimentadas e infraestrutura rodoviária, que ela tinha como referência.

Em Afuá, Nayane trabalhava como engenheira florestal. Embora o emprego exigisse habilitação para dirigir, alguns meses antes de começar, em 19 de dezembro de 2012, o prefeito sancionou a Lei nº 201, que instituiu o Código de Postura do Município. Essa lei proíbe a circulação de veículos automotores na cidade, devido à poluição e ao peso que a longo prazo danificam as ruas de madeira, construídas em palafitas. Portanto, a carteira de motorista que Nayane tirou para o trabalho acabou sendo desnecessária, já que a locomoção dentro da cidade se dava por bicicletas ou embarcações.

Para ilustrar as ruas e paisagens de Afuá, utilizo o documentário “Afuá – Cidade das Bicicletas” (2019), dirigido por Renata Falzoni e disponível no *YouTube*. A partir de suas imagens, organizei uma “prancha”, a seguir o conceito de Gregory Bateson (1979 apud Samain, 2000), como uma seleção cuidadosa de imagens, dispostas para criar uma narrativa visual que ilustra uma ideia ou argumento, para revelar padrões e relações que poderiam passar despercebidos em uma análise individual.

⁵⁹ O estado do Pará foi dividido geograficamente pelo IBGE em seis mesorregiões, no qual cada uma possui microrregiões, a do Marajó abrange dezesseis municípios e três microrregiões, entre eles: Portel, Furos de Breves e Arari.

⁶⁰ A palafita é um tipo de habitação construída sobre troncos ou pilares. Veja mais em: <https://portalamazonia.com/amazonia-de-a-a-z/palafitas/>.

Figura 63 – Prancha, “Afuá, cidade das bicicletas”.

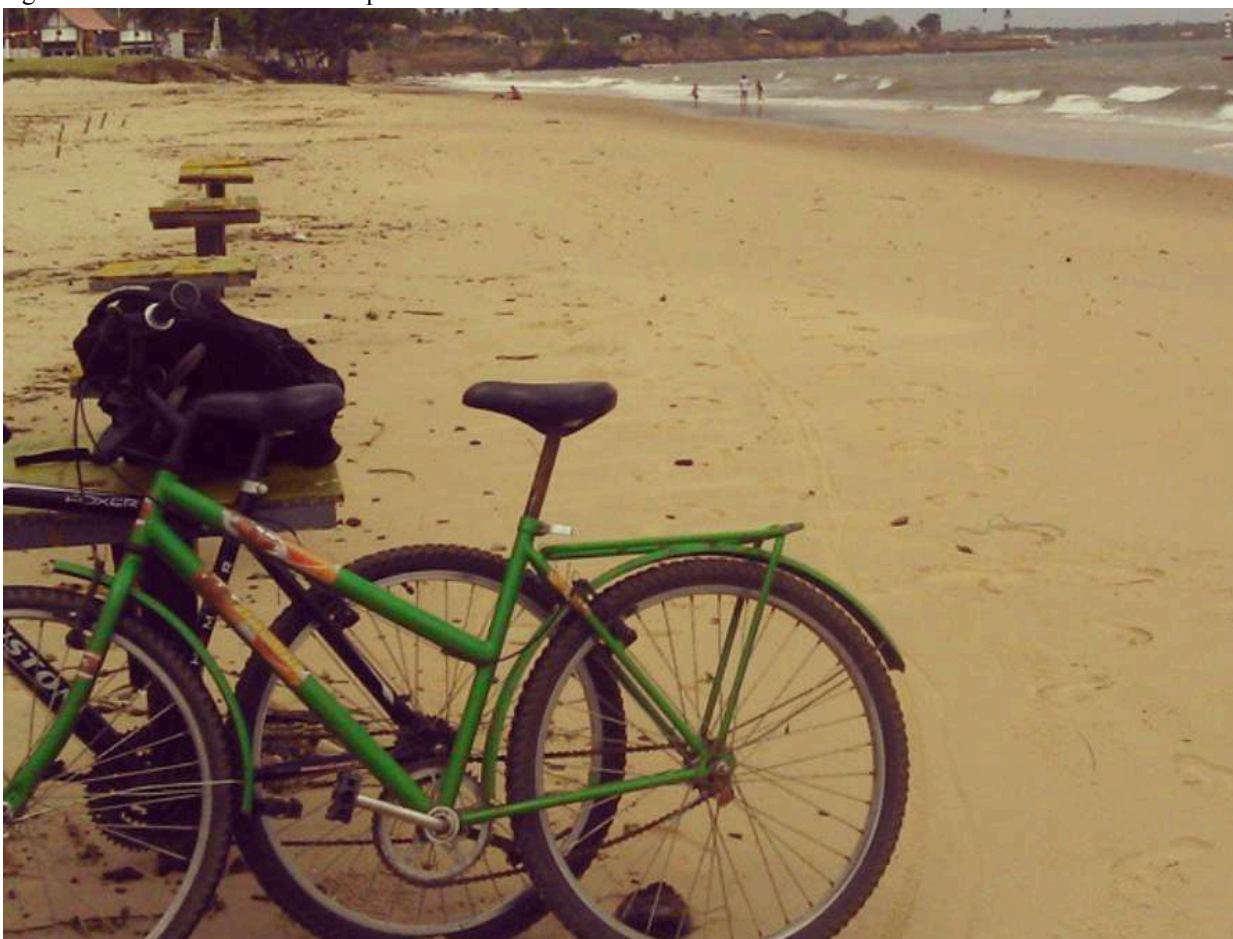


Fonte: Falzoni, 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FOCZY9BF57Q>.

Durante o período em que trabalhou em Afuá, Nayane fez uma viagem com o então namorado para Joanes, também no Marajó. Na pousada onde se hospedaram, havia duas bicicletas disponíveis para uso dos hóspedes. Nayane as descreve como “duas bicicletas podres e caquéticas”, mas, apesar das condições precárias, elas foram fundamentais para reacender nela, o desejo de infância de ir de bicicleta para o banho de rio ou igarapés.

Com as duas bicicletas, ambos partiram pedalando para outra praia, a cerca de 20 km de distância da praia de Joanes. Nayane relembrou: “para mim foi uma experiência maravilhosa, mas só para mim, acredito que para ele foi diferente, ele passou várias horas reclamando de cansaço, a ponto de eu sugerir pedir carona na estrada, mas ele não quis”. Nessa experiência, ela narra que estava maravilhada, pois era algo que sempre quis fazer: sair pedalando para algum lugar para tomar banho. Para ela, esse foi um dos dias em que mais sentiu prazer em pedalar: “Afuá me proporcionou o despertar pelo gosto de pedalar, mas por conta do meu antigo companheiro, que não gostava tanto, esse desejo ficou guardado”, refletiu.

Figura 64 – Bicicletas do hotel na praia de Joanes



Fonte: Acervo pessoal Nayane, 2014

Em Afuá, Nayane adquiriu uma bicicleta usada e passou a utilizá-la para se locomover pela cidade, devido às distâncias curtas e a agilidade que a bicicleta proporcionava. Durante sua estadia, ela não se recorda de ter presenciado ou ouvido falar de violência no trânsito, o que lhe fazia sentir segurança para pedalar. Essa percepção de segurança é corroborada pelos dados do Portal da Transparência da Segurança Pública/SEGUP do Estado do Pará, que registrou zero mortes no trânsito em Afuá em 2023.

Figura 65 – Nayane e sua bicicleta usada em Afuá/PA.



Fonte: Arquivo pessoal de Nayane, 2013.

A construção da cidade sobre palafitas e a ausência de incidentes no trânsito são características peculiares de Afuá que influenciam diretamente a mobilidade da população, e favorece o uso de bicicletas e embarcações. De fato, em 2021, cerca de 75% da população urbana possuía bicicleta (Falzoni, 2019), o que evidencia a importância desse meio de transporte na cidade. Assim, a partir da experiência com a bicicleta em Afuá, Nayane percebeu uma dinâmica única na cidade, onde a locomoção está diretamente relacionada ao tempo, às condições climáticas e às marés. “Essa relação com o rio e o tempo foi uma experiência encantadora e enigmática”, relata Nayane, que completa: “Ao mesmo tempo que

eu gostava de vivenciar essa nova forma de viver, também sentia falta da cidade grande, já que eu havia morado por muito tempo em cidades pequenas”.

Nayane morou em Afuá de 2013 até setembro de 2014. Ainda em 2014, Nayane iniciou sua carreira como analista ambiental em Breves, no Marajó, no entanto, em 2016, mudou-se para Marituba, mantendo seu emprego em Breves, mas sem a necessidade de residir lá. Essa mudança a levou a um período de viagens constantes entre Marituba, Belém, Breves e áreas de conservação. Nayane descreveu essa fase como agitada, conciliando as viagens e em seu tempo livre dedicava ao seu então companheiro, para quem era a única provedora financeira. A bicicleta foi deixada de lado nesse período, tanto pelo medo do trânsito quanto pela dificuldade em incorporá-la à sua rotina e local de moradia. Além disso, o ciclismo não era uma atividade compatível com a dinâmica do casal, já que seu ex-companheiro a desencorajava a praticar atividades individuais ou que não pudessem ser realizadas em conjunto.

Com o passar do tempo, as primas e primos de Nayane cresceram e começaram a levar seus filhos e filhas para os mesmos passeios de bicicleta em Santa Izabel que costumavam fazer na infância. Nayane lembrou:

Eu sempre via muitas postagens nas redes sociais das minhas primas que cresceram comigo em Santa Izabel. Elas iam quase todo fim de semana para algum igarapé. Às vezes, elas mandavam fotos e diziam: 'Vamos, Nayane, vamos!'. Somos muitos primos, e na nossa infância, principalmente nas férias, algum adulto nos levava para alguma atividade, como ir a igarapés. Essas minhas primas, depois de adultas, continuam frequentando esses lugares, só que agora com seus filhos e de bicicleta. Eu ficava tentada a ir, mas nunca ia. Me faltava a bicicleta e tempo para me deslocar até lá (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de novembro de 2023).

Apesar de se sentir encorajada pelas primas, quando Nayane se mudou para Marituba, na BR – 316, não conseguia se imaginar pedalando no trânsito intenso da rodovia ou nas ruas de Belém. Seu desejo era ter uma bicicleta para fazer trilhas, passear em igarapés e explorar as ilhas. Nesse contexto, o ônibus era o principal meio de transporte de Nayane. Quando precisava ir para Belém, pegava o ônibus cedo, resolvia suas pendências e sempre emendava as obrigações com lazer: ia a um bar, comia algo e voltava para casa, geralmente depois das 21h, quando a BR já estava mais tranquila e ela conseguia atravessar a rua com mais segurança.

O ano de 2020 trouxe mudanças significativas para Nayane. Além do agravamento da pandemia do Covid-19, ela se separou após 14 anos de relacionamento. Esse ano, portanto, é

descrito por ela como um período de transformações tanto na vida pessoal, quanto profissional. Nayane relatou que, após a separação, muitas questões individuais que estavam latentes começaram a emergir com força, e uma delas foi a bicicleta. Em julho de 2020, logo após a flexibilização das medidas de isolamento em Belém, Nayane pediu à irmã que comprasse uma bicicleta para ela. O pedido foi atendido: a irmã comprou a bicicleta, levou-a a uma oficina para montagem e, em seguida, transportou-a de carro para Marituba. Era uma Caloi Twister aro 26, indicada para o uso urbano. Devido ao seu tamanho, a irmã de Nayane a apelidou carinhosamente de *Bicicletinha*.

Com a *Bicicletinha*, Nayane pedalava apenas dentro do condomínio onde morava em Marituba. Algum tempo depois, recebeu um convite de uma prima para um passeio de bicicleta em Santa Izabel com alguns amigos de infância e suas crianças. Mesmo sendo iniciante nos pedais, Nayane se lembrou do incentivo que recebeu: “Se as crianças se dão conta, tu também dá”. Nayane conta que foi um passeio divertido e com lanche incluído, que despertou ainda mais o desejo de voltar a pedalar.

Nayane conta que, ao comprar a *Bicicletinha*, também adquiriu um transbike para transportar a bicicleta de Belém à Santa Izabel no carro de seu pai, pois ela considerava difícil a logística de locomoção entre as duas cidades. Ainda em 2020, um colega de trabalho em Breves ofereceu a Nayane uma bicicleta com suspensão, ideal para trilhas e terrenos acidentados. Empolgada com as características da bicicleta e o preço acessível, Nayane prontamente tentou vender a *Bicicletinha* para a irmã que também passou a se sentir encorajada a pedalar: “Foram os trezentos e cinquenta reais mais bem gastos na minha vida, por esse valor, ele me vendeu a bicicleta, as luvas e o capacete”, ela afirma.

Por conta do cenário pandêmico, Nayane passou alguns períodos na casa de seus pais, na Batista Campos, em Belém. No entanto, em algumas ocasiões, precisou retornar a Marituba, por este motivo Nayane começou a procurar alternativas para circular pela cidade. Nesse contexto, ao navegar pelo Instagram, ela se deparou com a publicação de um grupo de mulheres feministas e ciclistas, o *Pedala, mana!*, e pensou: “É disso que eu preciso!”. Embora o grupo não estivesse se reunindo presencialmente para pedalar devido à pandemia, o WhatsApp se tornou um espaço de troca de informações valiosas, com dicas de ruas seguras para pedalar, sinalização e campanhas sobre o uso da bicicleta.

Inspirada por essas dicas, Nayane começou a pedalar em pequenas rotas na Batista Campos, e depois em Marituba, ainda com cautela e receio. Com a “nova” bicicleta, que ela apelidou de “*Ribeirinha*”, Nayane se sentiu mais confiante para enfrentar a BR-316 e se aventurar em trajetos mais longos. “Fui adquirindo coragem olhando no WhatsApp as

meninas falando e pela vontade de andar por outros lugares, eu estava entediada...fui pensando o que poderia me encher de coragem”.

Figuras 66 e 67 – Ribeirinha no Utinga e no barco de Breves/Belém.



Fonte: Acervo pessoal de Nayane, 2021.

Em seguida, Nayane começou a observar atentamente os percursos de ônibus entre Marituba e o bairro Batista Campos, principalmente no trecho da BR-316, em diferentes horários. Da janela do ônibus, tentava captar cada detalhe: onde havia acostamento, calçada, sinalização, engarrafamentos, trechos sem espaço para bicicletas. Em suma, ela estudou o percurso previamente, em diferentes horários e condições climáticas, não apenas através de mapas, mas também vivenciando o trajeto como passageira, criando uma espécie de mapa mental da BR-316, assim como a perspectiva proposta por Paola Jacques (2006), Nayane adotou a perspectiva do devir errante pela cidade.

Marc Augé (1994) discute a importância dos “não-lugares”, espaços transitórios e impessoais que caracterizam a modernidade. Nesse sentido, a BR-316, com seu trânsito intenso e infraestrutura inadequada para ciclistas, poderia ser vista como um desses não-lugares, hostil e ameaçador. Quer dizer, Nayane, através de sua observação atenta e planejamento, passou a transformar a rodovia em um espaço para pedaladas, em certa medida, familiar. Ela se apropriou do espaço, quando disse que criou o mapa mental e desenvolveu possíveis soluções para lidar com os desafios do percurso. Essa atitude demonstra a capacidade humana de resistir à alienação e à impessoalidade⁶¹ dos espaços urbanos, ressignificando-os e transformando-os em lugares de pertencimento e agência.

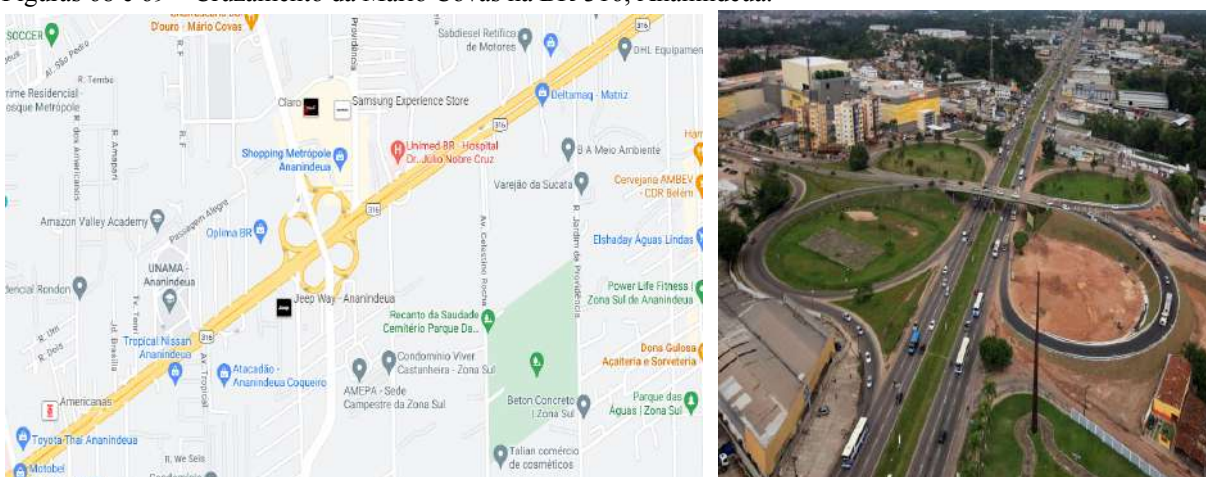
Após muita preparação, Nayane finalmente se sentiu encorajada para realizar o percurso Marituba–Belém de bicicleta. Escolheu um horário e partiu, com a atenção redobrada. Nesse sentido, ela contou que enquanto pedalava, sua atenção estava em verificar

⁶¹ Ver Simmel (1976).

onde atravessar a BR-316 com segurança e, durante o percurso, observava onde havia buracos, quais caminhos evitar, e, em que locais era possível subir na calçada sem riscos e onde havia acostamento ou espaço livre de carros. Nayane fez o trajeto de Marituba até a Batista Campos pela BR-316, basicamente o mesmo percurso do ônibus, mas com a bicicleta e muito mais atenção.

Em uma dessas jornadas, Nayane saiu de Marituba por volta das 12h, um horário estratégico com menos tráfego na rodovia: “Fui sob o sol quente, mas como já tinha meu mapa mental, fiz algumas negociações comigo mesma: vou parar neste posto de gasolina, descansar, beber água... sei que mais à frente, terei o viaduto do Coqueiro, que faz o cruzamento entre a BR e a Avenida Mário Covas”, recorda.

Figuras 68 e 69 – Cruzamento da Mario Covas na BR-316, Ananindeua.



Fonte: Google Maps⁶² e Google Imagens, 2023.

Nas primeiras experiências de Nayane pedalando entre Marituba e Belém (2020/2021), o viaduto, com seu trânsito intenso, representava seu maior medo. Ela narrou que, apesar do receio, existe um enfrentamento diário sempre que pedala. Além da BR, a ciclovia da João Paulo II seria outra opção, mas Nayane a percebia como um local deserto, perigoso e com assaltos constantes. Portanto, mesmo com a ciclofaixa extensa e o trânsito relativamente mais calmo, ela pedalava apenas até onde se sentia segura. À noite e sozinha, preferia a BR, onde havia mais movimento.

Em “Invenção do cotidiano”, Michel de Certeau (1994), destaca a importância das “táticas”, ações cotidianas, muitas vezes, invisíveis e improvisadas, que as pessoas usam para subverter as estruturas de poder. No caso de Nayane, a escolha das ruas, dos horários, subir na calçada e criação de mapas mentais são algumas das estratégias que ela elabora para driblar as

⁶² Disponível em: <http://redecomics.com.br/Post/203311/Amp/ananindeua-abre-concurso-para-agente-municipal-de-transporte-e-transito>

normas e os desafios impostos pelo espaço urbano, especialmente em um contexto como o de Belém, onde menos de 10% das mulheres pedalam na cidade. Essas táticas mostram a capacidade de Nayane em se reinventar e resistir às adversidades quando vivencia Belém pela perspectiva de quem pedala.

A superação do medo enraizado desde a infância e a sensação de liberdade ao pedalar de Marituba a Belém evidenciam o poder transformador dessas táticas cotidianas, que permitem a Nayane não apenas se locomover, mas também ressignificar sua relação com a cidade e conquistar um espaço que, muitas vezes, é negado às mulheres. Ela contou:

Quando eu queria, voltava para Marituba, geralmente nesse caminho de volta eu parava em uma churrascaria para almoçar. A sensação era como se eu fosse um ET, era estranho quando eu chegava de bicicleta, as pessoas pareciam meio desconcertadas. Primeiro, porque eu sempre estava sozinha, segundo, porque sou branca e por conta do sol, fico muito vermelha. Eram muitos questionamentos: como ela veio? Como conseguiu? Isso, com um olhar penoso (Menezes, Nayane, em entrevista concedida presencialmente em 13 de outubro de 2023).

No entanto, essa liberdade conquistada por Nayane era paradoxalmente acompanhada por uma sensação de não pertencimento, como se seu corpo fosse um intruso no espaço público. Essa experiência lembra a análise de Sarayna Mendes (2018, p. 14), que destaca como a mulher na cidade vivencia desconfortos e desafios específicos, não por uma diferença essencialista, mas pela construção social que a posiciona como inferior. Mendes (2018) utiliza o conceito de corpo e corporalidades para aprofundar a compreensão dessa problemática, o corpo feminino, ao se locomover e ocupar o espaço urbano, está sujeito a violências simbólicas e materiais que limitam sua liberdade e seu direito à cidade. Em outras palavras, o corpo da mulher se torna um campo de batalha onde se expressam as desigualdades de gênero presentes na sociedade.

2.2.3 Suelen: “o médico disse que eu não ia voltar a pedalar!”

Suelen, 40 anos, mulher negra, professora de artes da educação básica, cantora e atriz, passou parte de sua infância na casa da avó materna no PAAR, que na década de 1980 era considerada a maior invasão urbana da América Latina (Oliveira, 2021). A casa dos seus pais estava em construção em outro bairro de Ananindeua e, por isso, vários primos e primas também moravam na casa da avó. Nos fins de semana e férias, a casa ficava ainda mais cheia com a visita de outros netos e netas. Durante sua infância, cerca de quinze pessoas viviam na casa da avó, entre tios, tias, primos e primas.

Seu primeiro contato com a bicicleta foi aos 10 anos, quando um tio comprou uma para sua prima como presente de Natal surpresa. O presente realmente surpreendeu, não

somente essa prima, mas todas as outras crianças que viviam na casa de sua avó. Logo, a bicicleta se tornou a alegria de todas as crianças da casa. Suelen lembrou:

Éramos muitos netos na casa. E aí começamos com a missão de começar a aprender a pedalar na bicicleta, aos domingos... era irmão, primos, os primos de outros bairros, iam para lá. A bicicleta era pra todo mundo aprender, era aquela a hora. Passávamos a tarde subindo na bicicleta, uns iam embora e outros ficavam para dormir” (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

O “treinamento” para aprender a pedalar evoluiu com o tempo. Começaram com rodinhas, que em certo momento foram retiradas por um tio. Suelen se lembra de sua irmã, corajosa em tudo, mas que tinha medo da bicicleta:

Por incrível que pareça, minha irmã é muito corajosa em tudo, ficou com medo da bicicleta, quando ela subia e saía na bicicleta, ela jogava a bicicleta pro outro lado, caía no chão e se feria toda. Ela não sabia parar, então ela pulava, ela abandonava a bicicleta e se ralava toda (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

Diferente da irmã, Suelen se saiu bem, pois “tinha que ir reto e depois fazer a curva, e dobrar na esquina, e aprender a dobrar dava um frio na barriga”, contou. Aprender a dobrar o guidão com cautela e não cair, aliado ao medo, não foi uma tarefa fácil, apesar disso, Suelen relatou que ficou surpresa, pois não imaginava que iria aprender a pedalar primeiro que sua irmã, e que não entendia como conseguiu ter equilíbrio tão rápido em cima da bicicleta.

Figuras 70 e 71 – Ilustração da bicicleta Verde metálica dos anos 90.



Fonte: Google Imagens, 2023.

Naquela época, nenhum dos seus tios, tias ou sua mãe sabiam pedalar. Seu avô dizia que pedalar era coisa de “vadiagem”⁶³ para os homens e “não era coisa de mulher” para as

⁶³ No contexto brasileiro, o termo “vadiagem”, presente no artigo 59 da Lei de Contravenções Penais (Decreto-Lei nº 3.688/1941), culminou na criminalização da ociosidade como forma de controle social. Essa criminalização, que afetava principalmente pessoas negras e pobres, reforçou desigualdades sociais e raciais. A revogação do artigo, pela Lei nº 13.846 de 2019, representou um avanço na garantia dos direitos individuais e na

mulheres. Mas a geração de Suelen foi diferente. Todos os primos e primas que frequentavam a casa da avó aprenderam a pedalar entre 10 e 11 anos, na bicicleta infantil verde metálica, como ilustrado nas figuras 65 e 66.

Logo após aprender a pedalar, a família de Suelen se mudou para a casa nova no bairro Cidade Nova. Aos 12 anos, ela ganhou sua primeira bicicleta, mas inicialmente só podia pedalar na rua de casa. Com sua própria bicicleta, o novo desafio era aprender a desviar dos obstáculos da rua, como buracos e lixo. Apesar disso, a bicicleta se tornou uma forma de Suelen e seus irmãos fazerem novas amizades. Em suas palavras: “Pegávamos nossas bicicletinhas, porque aí já tinha ganhado a minha e o meu irmão a dele e saíamos pelo bairro com a galera da rua”.

Por volta dos 14 anos, após muita insistência, Suelen finalmente conseguiu permissão da mãe para ir de bicicleta para a escola. Foi nesse momento que ela começou a encontrar outros estudantes que também utilizavam a bicicleta como meio de transporte, compartilhando experiências e formando novas amizades. Conforme sua narrativa:

E comecei a mapear o bairro, isso com amigos, que também andavam de bicicleta. A gente virou um grupinho, estilo *Stranger things* dos anos 90. Fazíamos muitas brincadeiras com a bicicleta. A gente caía, se ralava... porque queria fazer as manobras. E aí, uma das manobras que eu aprendi nessa época, que eu amei, era andar de bicicleta sem uma mão. Eu nunca conseguia fazer sem as duas mãos, até hoje eu sou muito frustrada por causa disso. Mas eu tinha uma amiga que era muito louca, ela pedalava e colocava as 2 pernas dela em cima do guidão... ia na rua assim e desviava dos buracos, ainda passava lombadas, eu ficava passada. Ela virou minha parceira de bicicleta, porque foi quando eu comecei a ser autorizada a ir para a escola sozinha. Eu voltava com ela, ela morava perto de casa, e ela pedalava rápido... zimbado⁶⁴ (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

O grupo de amigos, carinhosamente apelidado por Suelen de “Galera *Stranger Things*”, finalmente conquistou a liberdade de explorar outros locais além da rua de casa, como a igreja e outros bairros de Cidade Nova, em Ananindeua. Essa aventura sobre duas rodas se desenrolou na década de 1990, época em que a cidade ainda preservava um ritmo mais tranquilo e as crianças podiam desfrutar da liberdade de explorar as ruas do bairro. Conforme Suelen, “a gente ia para o Cidade Nova 4, Cidade Nova 6, e chegamos até conhecer o Cidade Nova 9, que diziam que era uma lenda, pois ela estava no mapa, mas quando chegava lá eram apenas duas ruas”.

Durante a adolescência, a bicicleta ocupou um lugar central na vida de Suelen, pois servia como meio de transporte para o lazer, compras no comércio local e, principalmente,

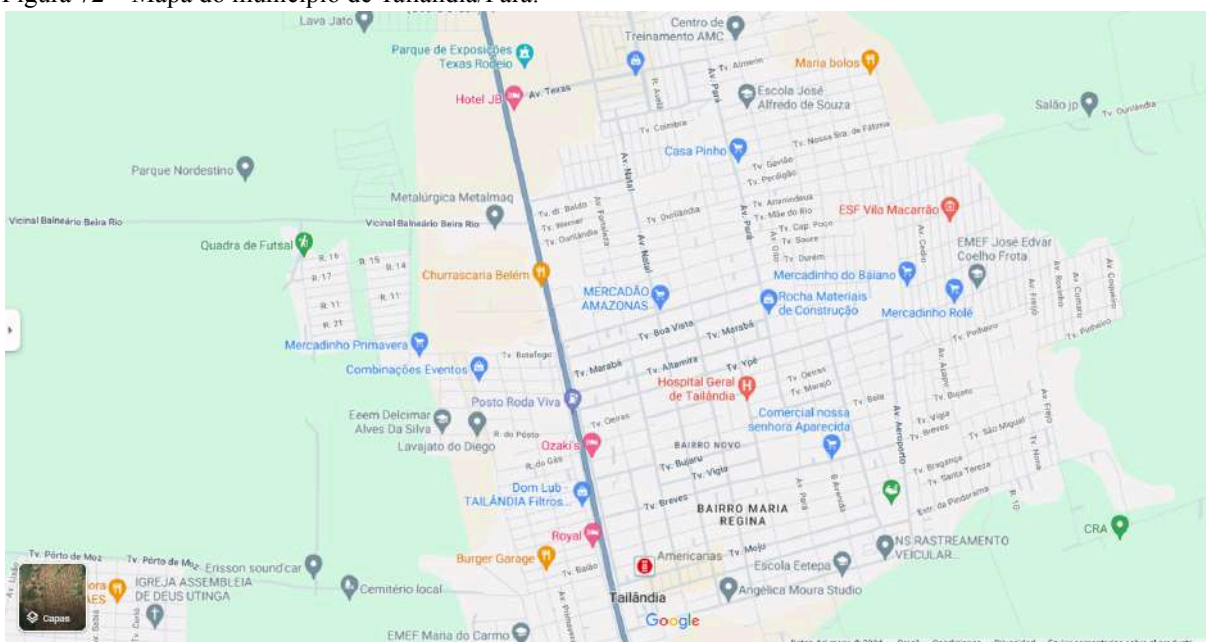
descriminalização da pobreza no Brasil, configurando-se como uma conquista importante na luta por justiça social.

⁶⁴ Ato de passar correndo por um determinado ponto, correr em velocidade muito alta.

para ir à escola. No entanto, essa dinâmica mudou quando ela ingressou na faculdade em Belém, aos 17 anos. A distância e a praticidade do transporte público a levaram a deixar a bicicleta de lado, tornando-a quase obsoleta em sua rotina. Como ela mesma descreveu, “pedalar já não fazia mais sentido”.

Com o cansaço da rotina universitária, a bicicleta foi ficando cada vez mais de lado na vida de Suelen. “Fui deixando lá a bicicleta e fui perdendo esse hábito”, ela relembrou. Após se formar em artes visuais, aos 24 anos, Suelen prestou concurso público para professora e, ao ser aprovada, precisou se mudar para Tailândia, cidade localizada na Mesorregião do Nordeste Paraense.

Figura 72 – Mapa do município de Tailândia/Pará.



Fonte: Google Maps, 2024

Ao chegar lá e constatar que a cidade era pequena e com a falta de transporte público, ela não hesitou: na primeira semana, convidou um amigo, também recém-chegado à cidade, para comprar uma bicicleta juntos. Conforme sua narrativa:

Eu disse, amigo vamos comprar uma bicicleta? Esse amigo, que também pedalava comigo quando a gente se conheceu aos 15 anos de idade, e que também tinha parado de pedalar... E aí, bora! Na primeira semana, a gente foi em um lugar e compramos nossas bicicletas. E aí voltamos a pedalar. Vida adulta. E quando eu voltei a pedalar, voltou aquela sensação gostosa, porque quando eu comecei a pedalar na rua, foi pra ir para a escola, e agora eu tava voltando a pedalar, também indo para a escola, mas a trabalho (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

Suelen conta que, ao começar a trabalhar, percebia olhares estranhos das pessoas, independentemente de estar sozinha ou acompanhada. A situação a intrigava até que um aluno

perguntou diretamente: “Professora, por que a senhora vem de bicicleta?”. Ela respondeu simplesmente: “É a forma que encontrei para me deslocar”. O aluno, ainda curioso, insistiu: “Mas você não é professora?”. Foi então que Suelen notou que todos os outros professores chegavam à escola de carro ou moto, como se fosse uma exigência da profissão. Para ela, porém, ter um veículo não fazia sentido em uma cidade tão pequena, onde tudo era relativamente perto, incluindo sua casa.

Para Suelen, ser professora e pedalar era desafiar as normas sociais da cidade. Essa atitude a tornava alvo de questionamentos e olhares estranhos, inclusive de seus próprios alunos que, muitas vezes, possuíam motocicletas. Assim, a narrativa de Suelen nos convida a refletir sobre a relação entre mobilidade e poder. Mimi Sheller (2018), em seus estudos sobre a antropologia da mobilidade, destaca como o acesso a diferentes meios de transporte está ligado a questões de poder e desigualdade social. A opção de Suelen pela bicicleta, em vez do carro ou da moto, pode ser interpretada como uma forma de resistência a essas normas e uma busca por autonomia e liberdade em seus deslocamentos.

Mesmo com os “olhares estranhos”, após ser aprovada em outro concurso, em Jacundá, Suelen manteve seu hábito de pedalar, e, adquiriu uma bicicleta para se locomover pela cidade. No entanto, durante uma viagem para prestar concurso em outra cidade do Pará, o ônibus em que ela estava capotou. O acidente a deixou temporariamente impossibilitada de pedalar, forçando-a a usar cadeira de rodas e, posteriormente, muletas. Assim, ela decidiu doar suas bicicletas, mas sempre se certificava de que elas iriam para pessoas que conhecia, pois se interessava em acompanhar suas histórias após a doação. Uma dessas histórias marcantes foi a doação de uma bicicleta para um amigo desempregado, em 2020, que coincidiu com o surgimento dos entregadores de bicicleta na região metropolitana de Belém, por meio de aplicativos.

Após o acidente, Suelen retornou à Cidade Nova, mas, desta vez, havia a companhia de seu antigo noivo. Após se recuperar do acidente, ela o convidou para comprarem uma bicicleta juntos e se aprofundarem no mundo do ciclismo, assim, passaram a pesquisar sobre acessórios, estratégias e tudo o que envolve esse universo. Suelen optou por uma bicicleta aro 26, enquanto ele por uma de aro 29, ambas modelo *Mountain Bike*, mas a de Suelen se diferenciava por ser um modelo urbano, com cestinha, cores vibrantes e garupa, elementos que lhe traziam uma forte conexão afetiva.

A paixão pelo ciclismo se fez presente até mesmo no casamento de Suelen, no qual, no primeiro momento, a bicicleta simbolizava a união e a atividade compartilhada. Infelizmente, com o tempo, as diferenças de ritmo e preferências começaram a surgir, enquanto Suelen

buscava momentos de pedalada tranquila, seu parceiro preferia um ritmo mais acelerado e não queria esperá-la. Essa incompatibilidade acabou contribuindo para o fim do relacionamento. Apesar disso, ambos mantiveram o hábito de pedalar e, curiosamente, continuam com o mesmo modelo de bicicleta.

Por volta de 2018, com a inauguração da ciclofaixa na Avenida João Paulo II, Suelen passou a pedalar sozinha, já que suas amigas, agora casadas e com filhos, preferiam usar o carro. A tentativa de fazer novas amizades com outras ciclistas também não teve sucesso. Para Suelen, pedalar na fase adulta, em um contexto onde muitos acreditam não ser necessário por terem outras opções de transporte, vai além do simples deslocamento. É uma forma de explorar e se conectar com o ambiente ao seu redor. Caminhar não lhe transmite a mesma sensação de segurança, enquanto a bicicleta a permite conhecer melhor o bairro onde mora, seus serviços e peculiaridades.

Seus amigos de adolescência, que dividiram com ela as histórias com a bicicleta, hoje consideram “absurdo” que ela ainda pedale. Por isso, encontrar pessoas que compartilham dessa mesma paixão e entendem a importância da bicicleta em sua vida é algo valioso para Suelen. Assim, ela começou a pesquisar grupos de pedal e encontrou comunidades que incentivavam o ciclismo, mas os encontros geralmente aconteciam em Belém. Embora a distância entre Cidade Nova e Belém parecesse um obstáculo, Suelen não desanimou e passou a acompanhar esses grupos nas redes sociais, para ter inspiração e conexão com outros ciclistas.

No final de 2019, Suelen passou por um divórcio que a deixou em estado depressivo, sem ânimo para pedalar. A bicicleta, então, ficou guardada, acumulando poeira. No início de 2020, uma amiga a convidou para morarem juntas em Belém, em busca de um novo começo com a bicicleta, longe do bairro Cidade Nova, em Ananindeua. No entanto, uma semana após a mudança, esse início foi marcado com o *lockdown* imposto pela pandemia da *covid 19*. A bicicleta, mais uma vez, foi relegada ao esquecimento.

Em 2020, não foi apenas a pandemia que a fez interromper o desejo de pedalar. No mesmo ano, ela descobriu um tumor no braço, o que a levou a passar por um processo cirúrgico. Nas palavras de Suelen:

Quando pensei que ia voltar a pedalar. Tentar me aproximar mais de um grupo. Ai eu descobro que tenho que fazer uma cirurgia e o médico falou, você não vai poder pedalar por muitos meses. Faço as cirurgias que tenho que fazer, uma delas era um tumor, então existia risco de amputar o meu braço e/ou passar pela quimioterapia. Meu pensamento era: cara eu vou ter que pedalar só com um braço! (risadas). Acabou que só tiraram meu músculo deltóide (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

A cirurgia para a retirada do tumor no músculo deltoide⁶⁵ foi necessária para interromper o crescimento anormal de células nessa região, responsável por movimentos importantes do braço. Apesar de ter se recuperado da cirurgia, Suelen precisou passar por outros procedimentos, incluindo a retirada de um cisto no ovário. Ambas as cirurgias a impediram temporariamente de pedalar.

Após um período de recuperação das cirurgias, Suelen decidiu fazer uma viagem e aproveitou a oportunidade para alugar uma bicicleta, como um teste para verificar se já estava apta a pedalar novamente, considerando que os procedimentos cirúrgicos a que se submeteu envolveram a remoção de um músculo do braço direito, além da trompa e do ovário.

Marcel Mauss (2003), em seu ensaio “As técnicas do corpo”, argumenta que as práticas corporais, como pedalar, são aprendidas e incorporadas culturalmente. Elas se tornam parte de nossa memória corporal, um conhecimento que reside em nossos músculos e movimentos, e não apenas em nossa mente. A bicicleta, nesse sentido, torna-se uma extensão do corpo, e a habilidade de pedalar, uma vez adquirida, permanece inscrita na memória corporal, mesmo após longos períodos de inatividade. Sobre a experiência ao pedalar novamente, ela relatou:

Foi maravilhoso, mas foi muito boa a experiência. Pedalei vários quilômetros e vi que pedalar é ter uma memória. Porque eu tinha ficado sem pedalar por muito tempo, e quando eu voltei, tinha a mesma força de quando eu tinha parado anos antes. E aí foi o teste e quando eu voltei, falei, vou entrar num grupo sim para pedalar. Depois, eu testei pedalar algumas vezes e vi que dava conta (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

Quando ela estava se recuperando, começou a namorar. Logo após se conhecerem, a bicicleta da namorada foi roubada. Suelen, sabendo que a namorada pedalava e tinha uma bicicleta, sentiu ainda mais vontade de participar dos grupos de pedal. No entanto, a namorada não gostou da ideia e, segundo Suelen, ela começou a “frescar⁶⁶” com a situação, já que estava sem bicicleta. Apesar de Suelen ter decidido esperar que a namorada comprasse uma nova, a demora a deixou chateada, o que a fez começar a buscar informações sozinha sobre as ruas de Belém, uma vez que tem preferência por ciclofaixas. Suelen contou:

Comecei a pesquisar ciclofaixas, gosto de pedalar por ciclofaixas. Mesmo que dê uma volta grande, eu gosto de dar essa volta grande. Mas a ciclofaixa é mais segura aqui na cidade, diferente da Cidade Nova e do Interior. Eu tive que ter um aprendizado de pedalar aqui, para mim é diferente pedalar de onde eu pedalava antes (Bastos, Suelen, em entrevista presencial em 15 de novembro de 2023).

⁶⁵ O músculo deltoide é um músculo triangular espesso no ombro, responsável por movimentar o braço em diferentes direções, como abdução (elevação lateral), flexão (elevação frontal) e extensão (movimento para trás).

⁶⁶ reclamar.

Em 2022, Suelen começou a acompanhar as redes sociais do “Pedala, mana!” e do Bike Anjo Belém, mas seus horários não se encaixavam com as atividades oferecidas. Em 2023, através do convite de sua amiga Evy, Suelen finalmente conseguiu participar de um encontro do grupo, especificamente em um passeio de bicicleta a um balneário chamado Paraíso Verde, e depois em outro localizado em Marituba. Foi durante essa jornada que tive a oportunidade de conhecer e me aproximar de Suelen.

Realizar o passeio até Marituba foi um desafio, pois ela estava há muito tempo sem pedalar a longas distâncias. O passeio a transportou de volta às férias da infância e adolescência em Barcarena, onde pedalava com a “galera Stranger Things” pelas ruas da Vila dos Cabanos e se aventurava pelos atalhos no meio do mato com as três bicicletas da casa da tia. Reviver essa sensação de liberdade e aventura foi emocionante para Suelen.

Nas experiências de Suelen, a bicicleta é mais do que um meio de transporte que simboliza liberdade, autonomia e superação. Desde a infância, a bicicleta representou a alegria e a união familiar, proporcionando momentos de diversão e aprendizado com seus primos e irmãos. Na adolescência, a bicicleta a conectou com amigos e permitiu a exploração do bairro e a conquista da independência. Mesmo com os desafios e interrupções ao longo da vida, como a mudança para outras cidades, o acidente e as cirurgias, Suelen sempre retorna à bicicleta como uma forma de reconexão consigo mesma e com o mundo ao seu redor. A bicicleta representa a força e a resiliência de Suelen, permitindo que ela supere obstáculos e redescubra a sensação de liberdade e alegria a cada novo pedal. É através da bicicleta que ela se conecta com suas memórias, explora o ambiente e busca uma vida mais autêntica e feliz.

2.3 Entrelaçando experiências:

Marina Harkot (2018), em seu amplo estudo sobre gênero e mobilidade, resgatou o conceito de “passageiros não-neutros” de Sandra Rosenbloom (1978), referindo-se àqueles que não se encaixam no perfil padrão do trabalhador masculino e branco. Harkot destaca que as pesquisas tradicionais sobre mobilidade urbana frequentemente negligenciam as viagens não relacionadas ao trabalho, fora dos horários de pico e não motorizadas, que são majoritariamente realizadas por mulheres – como donas de casa, mães, idosas e aposentadas.

As narrativas de Renata, Nayane e Suelen revelam que suas experiências com a bicicleta transcendem a mera mobilidade urbana, transformando-a em um instrumento de criatividade, agência e resistência. A relação dessas mulheres com suas bicicletas, vistas como “psicólogas” e companheiras de exploração da cidade, demonstra como os objetos podem se tornar extensões do *self*, moldando identidades e relações sociais. A bicicleta possibilitou que

elas acessassem novos espaços e, conseqüentemente, novas relações, reforçando a teoria ator-rede de Bruno Latour (2005), que propõe que os objetos possuem agência, influenciando e sendo influenciados pelas ações humanas.

As três narrativas também evidenciam como a bicicleta se torna um instrumento de resistência e subversão. Para Suelen, ela é uma ferramenta terapêutica para lidar com a ansiedade e superar desafios, proporcionando empoderamento e autonomia. Nayane, ao se posicionar no trânsito e confrontar motoristas, desafia a invisibilidade e vulnerabilidade das mulheres ciclistas, reivindicando seu espaço na cidade. Renata, ao pedalar no meio da pista, questiona a marginalização das mulheres que pedalam e a desigualdade na distribuição do espaço urbano, no qual defende o direito à cidade.

Assim, a bicicleta emerge como um símbolo de transformação, permitindo que as mulheres que pedalam desafiem normas, superem seus limites, construam novas relações com o espaço urbano e se empoderem em suas trajetórias. A criação de estratégias de resistência para combater o medo do trânsito, evitar roubos, enfrentar ou evitar confrontos, são algumas das negociações feitas para transitar no espaço público.

Figura 73 – Nayane durante a volta da Escola Bike Anjo.



Fonte: Pesquisa de campo, 2023.

CAPÍTULO 3: CRIATIVIDADE, AGÊNCIA E MECANISMOS DE RESISTÊNCIA

Longe de se limitar à sua função primária de meio de transporte, a bicicleta pode ser compreendida como um agente social com capacidade de influenciar e ser influenciada por seu contexto (Appadurai, 2008). A noção de agência, na antropologia, refere-se à capacidade de um ator social, seja ele um indivíduo ou um objeto, de agir e produzir efeitos no mundo (Latour, 2012). No caso da bicicleta, sua agência se manifesta de diversas formas. Ela pode ser um instrumento de libertação, especialmente para mulheres, pois permite que desafiem normas de gênero e ocupem o espaço público (Miller, 2013). Pode ser um símbolo de status e estilo de vida, por expressar valores e identidades. Pode ser um catalisador de mudanças sociais, pois incentiva a criação de ciclovias e a promoção de políticas públicas voltadas para a mobilidade sustentável.

A bicicleta também pode ser um agente de transformação urbana, e ela transforma a forma como as pessoas se relacionam com a cidade e como se movimentam no espaço público. Ao promover a micromobilidade, a bicicleta contribui para a redução do congestionamento, da poluição e da dependência do automóvel. Além disso, ela pode ser um vetor de desenvolvimento econômico, por gerar empregos e renda em setores como o de turismo e o de serviços. Dessa forma, se a bicicleta possui agência, ela também é agenciada, ou seja, é objeto de ações e influências externas. Seu significado e uso são moldados por fatores sociais, culturais, econômicos e políticos. A infraestrutura urbana, por exemplo, é um elemento crucial que afeta a capacidade da bicicleta de circular livremente pela cidade. A falta de ciclovias e/ou lugares adequados, a hostilidade do trânsito e a ausência de estacionamentos seguros podem limitar o uso da bicicleta e restringir sua agência.

A forma de vivenciar a cidade também desempenha um papel importante no agenciamento da bicicleta. Em algumas sociedades, ela é vista como um meio de transporte marginalizado, associado à pobreza ou ao lazer. Em outras, a bicicleta é valorizada como um símbolo de modernidade, sustentabilidade e estilo de vida saudável, como na Holanda. As representações da bicicleta na mídia, na publicidade e no imaginário social também contribuem para a sua construção como objeto. As políticas públicas, por sua vez, podem incentivar ou desestimular o uso da bicicleta, através de investimentos em infraestrutura, campanhas de educação e leis de trânsito. A legislação, por exemplo, pode garantir a segurança dos ciclistas, ao mesmo tempo em que regulamenta o uso da bicicleta em espaços públicos. A bicicleta não é apenas um objeto passivo, mas também um ator social que interage

com seu contexto e o transforma. Ao mesmo tempo, ela é moldada por forças externas que influenciam seu significado e uso.

Antes de morar em Belém, tive a oportunidade de conhecer a UFPA em 2017. Apesar disso, não conhecia a cidade e suas ruas, que possuem uma dinâmica diferente das cidades onde morei anteriormente. A maioria das ruas por onde circulei em Belém são estreitas e de mão única, e aprender essa dinâmica demandou tempo. O grupo “*Pedala, mana!*” foi essencial para que eu pudesse conhecer rotas, ruas e lugares na cidade. Foi durante esses encontros que estabeleci intimidade com Belém e com as interlocutoras que colaboraram com este estudo.

Em um dos passeios que realizei com as mulheres do grupo, fui pela primeira vez ao Parque do Utinga. Era domingo de manhã e eu estava na companhia de Luiza e Angela, em direção ao Parque Estadual. Saímos pela ciclofaixa em frente ao Mercado São Brás, na José Bonifácio, em direção à ciclovia da Duque de Caxias. Essa ciclovia fica no meio da rua, entre as árvores, um espaço totalmente arborizado e asfaltado. Apesar de ser um local exclusivo para ciclistas, é comum a presença de pedestres que usam o local para caminhar e correr, uma vez que se trata de um local distante dos carros.

Entre as ruas, há espaços usados para retornos de carro. Durante nosso trajeto, a quase 10 metros de um desses retornos, uma das “manas” avisou que havíamos chegado ao Parque do Utinga, e Luiza parou para responder. Paramos logo em seguida; ao nosso lado, passavam alguns ciclistas e, no retorno à nossa frente, um ciclista ficou parado e, de longe, acenava, a sinalizar que estava seguro e que poderíamos passar. Nós três nos entreolhamos, pois, além de estarmos longe do retorno, havíamos parado apenas para responder à mensagem e não estávamos a impedir o fluxo de quem ia e nem de quem voltava – isso ocorreu no domingo, por volta das 7h30 da manhã.

Fizemos um sinal para esse senhor a indicar que não iríamos passar. Quando voltamos a pedalar, comentamos o caso. A sensação era de que estávamos a ser tuteladas, como se não tivéssemos capacidade de estar na rua a pedalar sem ter alguém – um homem – para nos proteger. Essa sensação é constante ao pedalar em Belém. Quando pedalo sozinha ou em grupo, sem a presença de um homem, situações como esta ou semelhantes ocorrem, como quando motoristas buzina. Acredito que a intenção deles seja que eu abra espaço para que passem. No entanto, aprendi com as “manas” que uma das estratégias de pertencimento à rua é ocupar a faixa.

Portanto, este capítulo investiga como as mulheres que pedalam em Belém circulam, negociam e reivindicam seu espaço e direito à cidade. Embora a pesquisa inicialmente se

concentrasse em compreender a relação de trabalho com e na bicicleta a partir das narrativas de Nayane, Renata e Suelen, o trabalho de campo revelou que essa relação transcende a esfera laboral e ganha significados mais profundos.

O trabalho voluntário na Escola Bike Anjo (EBA), realizado por Nayane e Renata, não é visto por elas como “trabalho”. A bicicleta assume diferentes papéis: para Nayane, é “terapia” após uma experiência profissional adoecedora; para Suelen, representa autonomia, superação de limitações físicas e ferramenta para lidar com a ansiedade; e para Renata, um meio de romper com medos, acessar a cidade e realizar atividades cotidianas com liberdade.

Como vimos no primeiro capítulo, Belém possui trânsito intenso e violento. Nesse sentido, as mulheres que colaboram com esta pesquisa criam estratégias para resistir e ocupar as ruas. Renata, por exemplo, enfrenta a resistência de pessoas próximas, como seu namorado, que critica sua paixão pela bicicleta e tenta controlar suas escolhas, o que demonstra uma visão conservadora e limitante em relação à autonomia feminina.

Para lidar com o trânsito hostil, Renata, Nayane e Suelen desenvolvem táticas como a ocupação de $\frac{1}{3}$ da faixa e a busca por atalhos, ou seja, elas desafiam as regras e a dinâmica de poder no espaço urbano. A religiosidade, por sua vez, oferece suporte emocional a Renata. Suas experiências também mostram como gênero e raça se entrecruzam, e influenciam a forma como é percebida e tratada, e como a bicicleta carrega diferentes significados, pode ser associada à pobreza, ao trabalho informal ou à resistência e à liberdade. Nayane, Renata e Suelen, ao confrontarem normas de gênero e reivindicarem o direito à cidade, inspiram reflexões sobre resistência, superação e construção de identidades.

3.1 A falta de apoio como incentivo a pedalar

A primeira bicicleta que Renata comprou em Belém foi para pedalar em parceria com o namorado Pedro, pois ela se sentia insegura. No entanto, por uma série de motivos, ele parou de pedalar e, por isso, Renata vendeu a bicicleta que era dele e comprou outra. Renata conta que Pedro sempre a criticava: primeiro, porque ela pedalava com vários homens e, depois, porque passou a ser um problema pedalar com várias mulheres. Ele considerava perigoso, tanto que, quando ainda morava em Belém, sempre ia nos passeios quando tinha uma brecha: “Ele fazia questão de ir. Teve até aquela vez, quando você o conheceu, lembra? Ele achava perigoso a gente sair sozinha, sem um homem por perto. Quando fui para o Marajó só com mulheres, ficamos um mês sem nos falar. Sim, ele ficou um mês sem falar comigo”, relembra Renata.

De acordo com Renata, ele é uma das pessoas que a olha com um olhar de “senhorinha” quando ela chega em sua bicicleta com a cestinha cheia de sacolas. Uma vez, ele falou: “ah, parece que está a voltar da feira do Guamá”. Renata respondeu: “claro, não estava na feira do Guamá, mas vou na feira da Pedreira e está tudo bem”. Ela conta que Pedro acha um absurdo ela não ter carro e insistir em fazer quase tudo de bicicleta.

A relação de Renata com Pedro, especialmente no que diz respeito à sua paixão por bicicletas, mostra um conflito de valores e percepções. Nas narrativas de Renata, Pedro, mesmo com bicicleta, demonstra resistência em usá-la, a encontrar desculpas para evitar pedalar com Renata, seja por questões de manutenção, segurança ou até mesmo por puro comodismo.

Essa resistência se intensifica quando Renata decidiu levar sua bicicleta para Barcarena em uma viagem de férias, local em que Pedro passou a residir. As justificativas dele para não utilizarem as bicicletas, como o suposto perigo do trajeto e o risco de assalto, contrastam com a realidade de Belém, cidade onde Renata pedala frequentemente sem problemas. A relutância de Pedro em pedalar, mesmo em um ambiente potencialmente mais seguro, sugere uma falta de interesse genuíno pela atividade e, talvez, uma tentativa de controlar os hábitos e escolhas de Renata. Ela contou:

Quando eu saio à noite pra festa? É o Fim do Mundo duas vezes para ele, primeiro porque eu fui pra festa sem ele, segundo, porque eu fui pra festa sem ele e de bicicleta. Eu estou fazendo um Monte de consulta médica, eu vou tudo de bicicleta aqui perto. Remédio, Hospital Porto Dias é tudo perto, então vou de bicicleta, mas é o fim do mundo também para ele, um dia desses ele me chamou de mão de vaca, mas não é essa questão econômica, mas é mais fácil chegar nos lugares de bicicleta (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Essa dinâmica se repete em outras situações, como quando Renata decidiu ir a uma festa de bicicleta à noite. A reação exagerada de Pedro, que considera isso o “fim do mundo”, evidencia sua visão conservadora e limitante em relação à liberdade e autonomia da mulher. A bicicleta, para Renata, representa não apenas um meio de transporte prático e ecológico, mas também um símbolo de independência e empoderamento, algo que Pedro parece não compreender ou aceitar. Mesmo em situações cotidianas, como consultas médicas e idas à farmácia, a escolha de Renata pela bicicleta é questionada e criticada por Pedro, que a chama de “mão de vaca”. Essa acusação revela uma incompreensão profunda da motivação de Renata, que valoriza a praticidade, a rapidez e a sustentabilidade da bicicleta, em detrimento do conforto e do status social que um carro poderia representar.

Pierre Bourdieu (1989), em sua teoria sobre a reprodução social, argumenta que a sociedade se estrutura em campos, cada um com suas próprias regras e hierarquias. No campo educacional, a posse de bens materiais, como um carro, pode ser um marcador de distinção e status. Porém, a escolha de Renata por um meio de transporte mais simples e acessível desafia essa lógica, e gera estranhamento e questionamentos por parte de Pedro.

3.2 Estratégias e enfrentamento

Nayane compartilhou como aprendeu a lidar com as adversidades do trânsito, especialmente com motoristas que desrespeitam a ciclofaixa:

Depois de desenvolver essa habilidade de me posicionar no trânsito, algo que aprendi no grupo, também aprendi a confrontar as pessoas. Houve uma ocasião em que me vi sozinha, confrontando e sendo confrontada de volta. O medo foi se transformando. Hoje ainda tenho receio... evito o confronto, só o faço quando estou pedalando com um homem; se ele confronta, eu também confronto. O tipo de confronto que faço... e sei que não deveria, mas faço... é, por exemplo, quando um carro para na ciclofaixa, eu dou umas batidinhas no carro e digo: “cuidado, não pare na ciclofaixa ou vão arranhar seu carro” (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 13 de outubro de 2023).

Michel de Certeau (1984), em sua obra “A Invenção do Cotidiano”, argumenta que as práticas cotidianas são táticas de resistência e subversão que os indivíduos utilizam para navegar e se apropriar do espaço urbano. No caso de Nayane, a bicicleta se tornou uma ferramenta para exercer sua agência e contestar a hegemonia do automóvel no trânsito. Aprender a se posicionar na ciclofaixa e confrontar motoristas representa uma forma de “tática” que ela desenvolve para garantir sua segurança e reivindicar seu direito de circular livremente.

A narrativa também evidencia a importância do apoio e da troca de informações no grupo do “*Pedala, mana!*”. Ao compartilhar suas experiências e aprender com outras mulheres, Nayane adquiriu conhecimento e confiança para enfrentar as adversidades do trânsito. Essa dimensão coletiva da resistência é fundamental para a construção de um espaço urbano mais justo e inclusivo para todos.

Apesar da atitude, Nayane não encoraja esse tipo de enfrentamento, principalmente quando está sozinha, pois se sente mais encorajada a fazê-lo quando acompanhada por um homem. A presença masculina, mesmo que simbólica, pode ser percebida como uma forma de proteção e legitimação de suas ações, a evidenciar a persistência de desigualdades e a necessidade de continuar a lutar por uma cidade mais segura e igualitária para todos, independentemente de gênero e de idade. É nesse sentido que o artigo do WRI Brasil (2017)

destaca que cidades seguras para crianças são seguras para todos, enfatizando a importância de garantir o direito à cidade para as novas gerações.

Quando Renata ainda estava a aprender a pedalar pelas ruas da cidade, ela também recorreu às informações com as manas do grupo de mulheres que pedalam em Belém. Em suas palavras, isso lhe deu mais segurança para circular, pois ainda se sentia vulnerável nas ruas. Ao lembrarmos o papel da bicicleta na autonomia das mulheres, ela surge não apenas como uma nova invenção, mas também um instrumento que mudou a vida das mulheres nesses lugares, por aproximar as mulheres do espaço público e fortalecer ideias e direitos feministas, mesmo estes voltados para mulheres brancas, conforme os pensamentos de Susan Anthony no manual das Bike Anjas (2021). Assim, em nossas conversas, quando Renata fala “fui a ganhar segurança, experiência”, expressa a transformação do corpo, que deixa de ser objeto de medo para se tornar sujeito de ação. Renata contou:

Em grupo, eu me sentia mais segura, foi uma forma de eu ganhar autonomia. Mas, hoje não mais, fui ganhando segurança e experiência, então estou num estágio de fazer as minhas coisas sozinha, porque eu adquiri segurança. Tenho medo, né? De ser atropelada, de me baterem, do carro passar com tudo e eu me desequilibrar. E, no Pedala, mana tem aquela coisa do ocupa, sabe? De ocupar a faixa, eu adotei para mim uma coisa, quando eu estou insegura no trânsito, eu vou na frente do carro, porque ele não vai passar por cima de mim. Eu vou na frente com uma distância de segurança, mas eu vou na frente, eles xingam, eles, briga, buzina, mas eu vou na frente, eu só paro mesmo quando eu vejo que não dá mesmo, né? Sim, mas por exemplo, José Malcher era uma via que eu tinha muito medo hoje, Ah, tenho receio, porque realmente é perigosa para ciclista, mas eu vou, eu vou na frente do carro, não vou na pista de ônibus, não é? Mas eu vou na frente do carro, assim, do castelo, a mesma coisa (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Ao observar Renata e em nossas conversas, ela conta que precisou desenvolver estratégias para lidar com o trânsito hostil. A tática de “ocupar a faixa”, a se posicionar à frente dos carros, demonstra a performatividade da segurança, além de fazer cumprir o Código Brasileiro de Trânsito, mostra que quem pedala tem direito a ocupar $\frac{1}{3}$ da via, e que os carros precisam ficar a 1,5m longe de quem pedala. Assim, ao desafiar a invisibilidade imposta às ciclistas, Renata subverte a dinâmica de poder, a forçar os motoristas a reconhecerem sua presença na rua.

A recusa em ocupar a “beirinha do meio-fio”, de certa forma, mostra a recusa em confinar seu corpo a espaços marginais. A escolha de pedalar no meio da pista desafia essas expectativas, a reivindicar o direito à cidade. A fala “se o carro pode, por que eles querem que a gente ande na beirinha?” expressa a crítica à desigualdade na distribuição do espaço urbano:

Eu não ando na beira assim quando a rua é muito estreita, quando tem duas pistas, eu ocupo uma, porque se o carro pode, porque eles querem que a gente ande na beirinha do meio fio?. Fica muito vulnerável de cair, se bater num carro que está

parado e abre a porta de surpresa e te derruba. Então eu vou preferir no meio, vou no meio da pista. Mas eu vou rezar. Vou com medo, mas eu vou. Vou rezando para Nazinha. E quando a gente ganha segurança, a gente fica também um pouco imprudente, né, que às vezes eu me pego, alguma imprudência, tipo, pedalar na contramão, nem que sejam “uns 50 centavos”. Ah, 50 centavos na contramão, ou seja, só um pedacinho na contramão. Quando eu vou sair daqui para pegar a ciclofaixa da duque? Ou eu tenho que dar a volta e pegar a viletta todinha, ou eu vou aqui que é mão dupla e pego um pedacinho de contramão na dupla, entendeu? E eu faço esse sempre (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

A religiosidade surge como um elemento importante na narrativa de Renata. A oração à “Nazinha⁶⁷” antes de enfrentar o trânsito revela a busca por proteção em um ambiente hostil. A fé, nesse contexto, atua como um suporte emocional, a permitir a Renata lidar com o medo e a insegurança. A fala de Renata também mostra a tensão entre a prudência e a ousadia. A “imprudência” de pedalar na contramão, mesmo que por curtos trechos, revela a negociação constante entre risco e necessidade.

Figuras 74 e 75 – Lucélia, Renata e Nayane na Festa da Chiquita; Renata no Arrastão do Círio.



Fonte: Instagram Renta, out. 2024.

Por citar a “Nazinha”, não posso deixar de mostrar o pedal da Nazinha, no qual participei com as manas, do “Pedala, mana”, em outubro de 2023. As bicicletas eram diversas, de várias formas, tamanhos, cores, estilos e finalidades.

⁶⁷ No contexto de Belém, “Nazinha” é um termo carinhoso usado para se referir a Nossa Senhora de Nazaré, a padroeira do Pará. Essa expressão demonstra a profunda devoção e o afeto que os paraenses têm pela santa, especialmente durante o Círio de Nazaré, a maior festa religiosa da região.

Figura 76 – Pedal da Nazinha.



Fonte: Autora, out. 2023.

A busca por atalhos e o desafio às regras de trânsito, mostra a urgência que Renata tem em se locomover com segurança em uma cidade que, muitas vezes, ignora as necessidades e os fluxos de quem pedala. É nesse sentido que Gill Valentine (1989) observou que as mulheres enfrentam diariamente a necessidade de negociar espaços públicos, a fazer escolhas de caminhos e trajetos para garantir sua segurança. Devido ao receio de violência, as mulheres tendem a criar mapas mentais dos locais públicos que consideram perigosos, baseando-se em experiências passadas ou informações compartilhadas por outras pessoas.

Em maio de 2023, durante um passeio ao Parque do Utinga, encontrei Luiza e Angela no ponto de encontro. Era o primeiro pedal de Angela com o grupo. Ela compartilhou que, apesar de pedalar em São Paulo, Fortaleza e até mesmo na China, havia se mudado recentemente para Belém e todos a alertavam sobre os perigos de pedalar na cidade. Uma das estratégias que Angela já utilizou para pedalar livremente foi usar uma aliança, mesmo sendo solteira, para evitar questionamentos sobre estar sozinha. Apesar dos alertas, como professora universitária, começou a ir de bicicleta para a UFPA e descobriu que era possível, sim, pedalar em Belém e percorrer o trajeto de sua casa, na Cidade Velha, até a universidade, no Guamá.

Era um domingo de manhã. Eu estava na companhia de Luiza e Angela, em direção ao Parque Estadual do Utinga. Saímos pela ciclofaixa em frente ao Mercado São Brás, pela José Bonifácio, em direção à Ciclovía da Duque de Caxias, que fica no meio da rua, entre as árvores, em um espaço totalmente arborizado e asfaltado. Não me lembro da presença de buracos e, apesar de ser um local exclusivo para ciclistas, é comum a presença de pessoas que usam o local para caminhar e correr, uma vez que é um local longe de carros. Entre as ruas, há espaços usados para retornos de carro.

Durante nosso pedal, a quase 10 metros de um desses retornos, Luiza, a guia do pedal e uma das articuladoras do grupo “Pedala, mana!”, parou para verificar a mensagem no celular de uma das integrantes, que avisava ter chegado ao Utinga. Quando Luiza parou para responder, paramos logo em seguida. Ao nosso lado, passavam alguns ciclistas e, no retorno à nossa frente, um ciclista ficou parado e, de longe, ficou a acenar, a dar sinal de que estava seguro e que poderíamos passar. Nós três nos entreolhamos, pois, além de estarmos longe do retorno, havíamos parado apenas para responder à mensagem e não estávamos a impedir o fluxo, nem de quem ia, nem de quem voltava – isso ocorreu no domingo, por volta das 7h30 da manhã. Fizemos um sinal para esse senhor a dizer que não iríamos passar.

Quando voltamos a pedalar, tecemos comentários sobre o caso. Era como se estivéssemos a ser tuteladas. A sensação era de que mulheres não possuem capacidade de estar na rua a pedalar sem ter alguém – um homem – para protegê-las. Rimos pela situação, pois, de acordo com Ângela, o homem foi bem sem noção mesmo.

Em outras palavras, nós, mulheres, estamos sujeitas à constante ameaça de invasão dos nossos espaços pessoais, seja por meio de atitudes de tutela, assédios verbais, assobios ou ataques físicos. Por exemplo, em uma pedalada, um motorista “trancou” Renata em uma rotatória e a xingou por supostamente estar errada. No entanto, a preferência era de Renata, mas, pelo fato de a bicicleta ser um transporte mais lento, alguns motoristas se sentem no direito de avançar, por acharem que chegarão primeiro que a bicicleta. Nesse caso, a reação de Renata foi a de enfrentamento, ou seja, gritar de volta. Isso mostra a recusa em se intimidar diante da violência e do desrespeito. No entanto, ela mesma reconheceu que sua atitude foi influenciada pelo fato de estar próxima de casa, o que sugere que, em um local desconhecido, a sensação de vulnerabilidade poderia tê-la silenciado.

Já recente foi aqui na rua de casa. O cara me trancou na rotatória ali da Av. Rômulo Maiorana com a Tv. Timbó. E aí só fiz assim pra ele. [Renata, faz uma expressão de nojo]. Aí ele veio aqui paralelo comigo, dizendo que eu estava errada. Abaixou o vidro dizendo que eu estava errada. Eu falei que errado era ele, aquele bate-boca? E ele gritou, gritei mais alto e só gritei mais alto. Eu só enfrentei ele, na verdade, porque eu estava praticamente dentro de casa. Porque se eu estivesse num lugar estranho, talvez eu tivesse ficado quieta. Mas eu estava aqui, tipo. Aí ele veio, tipo, me ameaçando, sabe? Me xingando, uhum. Aí eu entrei aqui com tudo. E ele foi embora. Mas eu xinguei muito dele (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Essa situação evidencia como o espaço público, e o trânsito em particular, ainda é palco de relações de poder desiguais, onde mulheres ciclistas frequentemente se sentem ameaçadas e desrespeitadas. A bicicleta, nesse contexto, pode se tornar um símbolo de empoderamento e autonomia, mas também de exposição a riscos e violências. A fala de

Renata lembra a discussão de Roberto DaMatta (1997), que aborda a “casa” e a “rua” como espaços com diferentes regras e expectativas sociais. A casa, para Renata, representa um lugar de segurança e apoio, onde ela se sente confiante para enfrentar o motorista. Já a rua, especialmente em um local desconhecido, é percebida como um ambiente hostil e imprevisível, onde a prudência e o silêncio podem ser estratégias de sobrevivência.

Enquanto conduzia a entrevista para a dissertação, Renata compartilhou uma experiência marcante: “Quando pedalo de bicicleta, assédio tem sempre, mas quando acontece, nem olho, só vou embora”. Ela prosseguiu, a relembrar um episódio específico:

Teve uma vez que a gente estava voltando do Psica por volta das 2h da manhã, lá das Onze Janelas, eu, a Lucélia e a Naiane. A gente tava voltando, nós 3, pedalando na Av. Nazaré, e ela tava vazia, de repente apareceu um cara que fez uma gracinha, Naiane retrucou com ele. E aí ele parou o carro (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

O assédio, na forma de “gracinhas” e investidas verbais, não é um ato isolado, mas sim uma manifestação de uma estrutura social que busca controlar e limitar a presença feminina no espaço público. A reação do homem, que parou o carro após a resposta de Nayane, demonstra como o desafio à sua “autoridade” masculina foi encarado como uma afronta. Renata descreveu a sensação de vulnerabilidade e o medo que se instaurou:

Aí eu e a Lucélia voltamos na contramão para uma outra rua, pegando gentil para despistar dele. Porque ele não podia entrar na contramão, né? Ele não ia ficar esperando a gente lá eternamente. Mas a Nayane queria ir para cima, mas resolvemos voltar na contramão porque era madrugada e de bicicleta a gente fica mais vulnerável (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

A percepção de Renata sobre a maior vulnerabilidade das mulheres em bicicletas à noite evidencia a desigualdade na distribuição de poder e segurança na cidade. A estratégia de fuga pela contramão, embora eficaz nesse caso, ressalta a necessidade constante de adaptação e vigilância que as mulheres enfrentam para se protegerem. Ela refletiu sobre a diferença entre estar em um carro e estar em uma bicicleta em situações como essa: “Talvez tivesse 3 mulheres num carro e também tivesse sido escroto. Mas é diferente do que 3 mulheres numa bicicleta”.

Renata fez uma análise perspicaz sobre a motivação por trás do assédio:

Eu acho que eles se ofendem com a liberdade. Acho que eles pensam assim: que direito elas acham que tem de estar de madrugada na rua? E a rua vazia, mas eu acho que tem essa coisa assim, sabe? De um machismo tão impregnável que aí o cara fica com raiva só de ver mulheres livres (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

A interpretação de Renata sobre a motivação de quem dirigia – a “raiva” diante da liberdade das mulheres – toca em um ponto crucial. A presença feminina autônoma em espaços tradicionalmente dominados por homens desafia as normas de gênero e pode gerar reações violentas por parte daqueles que se sentem ameaçados por essa subversão. Nesse sentido, apesar dos riscos, a bicicleta também pode ser vista como um símbolo de empoderamento e resistência. Ao pedalarem juntas à noite, de madrugada, Renata, Nayane e Lucélia desafiam as expectativas de gênero e reivindicam seu direito à cidade.

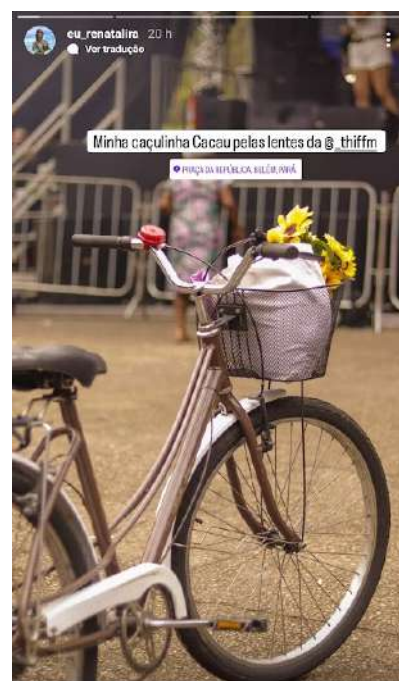
A experiência de Renata também mostra como diferentes marcadores sociais, como gênero, classe e raça, podem se intersectar para criar situações de maior vulnerabilidade. Mulheres negras e pobres, por exemplo, podem enfrentar formas ainda mais intensas de violência e discriminação no espaço urbano.

3.3 Ser uma mulher negra de bicicleta

Durante a entrevista, Renata compartilhou como sua identidade, como mulher negra e ciclista, influencia a forma como é percebida pelos outros. Ela mencionou que, quando está acompanhada de sua bicicleta Cacau, as pessoas a tratam como uma senhora, possivelmente associado ao modelo da bicicleta, que é um estilo vintage, com cestinha. Além disso, geralmente a bicicleta é associada a um meio de transporte utilizado por pessoas mais velhas ou de classes sociais menos favorecidas.

Renata também expressou sua percepção de que é vista com “olhar de coitada” na universidade, especialmente por ser uma professora que se locomove de bicicleta. Ela acredita que essa percepção está relacionada a um preconceito de classe e à expectativa de que alguém em sua posição acadêmica deveria ter um carro.

Essa percepção se intensificou em uma interação com sua orientanda de doutorado. Renata, que se identifica como *pavuleira*⁶⁸ e ciclista, sentiu um “olhar de reprovação” da orientanda ao mencionar sua paixão pela bicicleta. Ela interpretou esse olhar como uma



⁶⁸ Quem participa como brincante do Arrastão do Pavulagem, um cortejo folclórico que celebra a cultura paraense, com música, dança e personagens como o Boi Pavulagem e os “cabeções”.

desaprovação por sua escolha de transporte, a questionar como uma professora doutora poderia não ter um carro e ainda andar de bicicleta.

Outro exemplo marcante ocorreu em um supermercado, quando um funcionário do estacionamento perguntou o que ela entregava, a assumir que ela trabalhava como entregadora por estar de bicicleta. Renata ressaltou que o funcionário não foi maldoso, mas o comentário revelou a expectativa de que alguém como ela, uma mulher negra de bicicleta, deveria estar a trabalhar, reforçando estereótipos e preconceitos sociais:

No domingo de manhã, no estacionamento do supermercado... eu não estava com uma bolsa de entrega e o cara do estacionamento perguntou o que eu entregava. Já tinha entrado... estava guardando a bicicleta e ele puxando assunto... tipo assim, não é que ele foi maldoso, não estava me barrando de nada, mas o comentário que ele fez, entendeu? Ele estava trabalhando, então uma pessoa como eu tinha que estar trabalhando também (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

Essa experiência mostra como a interseccionalidade de raça e gênero pode influenciar a forma como as pessoas são percebidas e tratadas na sociedade. Kimberlé Crenshaw (1989; 2002), ao cunhar o termo “interseccionalidade”, destacou como diferentes sistemas de opressão, como racismo e sexismo, se entrecruzam e criam experiências únicas de discriminação. No caso de Renata, sua identidade como mulher negra e sua escolha por um meio de transporte não convencional podem ter contribuído para a intensificação dos olhares de estranhamento e questionamentos que ela enfrenta.

A bicicleta, nesse contexto, se torna um símbolo que carrega significados complexos, a poder ser associada à pobreza, ao trabalho informal ou à resistência e à liberdade, dependendo do olhar de quem a observa. As palavras de Renata nos ajudam a pensar criticamente sobre como estereótipos e preconceitos sociais influenciam nossas percepções e julgamentos sobre os outros. Isto é, independentemente dos títulos “professora” e “doutora”, o fato de ser mulher e preta podem fazê-la alvo de comentários que a incomodam, mesmo não caracterizados por ela como não maléficis.

Renata narrou sua experiência de pedalar em Belém como uma mistura de desafios e progressos. “É péssimo sair aqui da minha porta”, ela lamenta, e aponta para as ruas esburacadas. E continua: “quando eu comecei a pedalar em Belém para hoje, dá para ver uma mudança, porque hoje tem mais ciclovias”. Apesar dos avanços na infraestrutura cicloviária, com a ampliação da malha e a criação de ciclovias, Renata destacou que a infraestrutura por si só não é suficiente.

Ainda assim existem muitos desrespeitos, motos invadem a faixa, carro estaciona", ela observa. "Então, aqui em Belém, eu vejo que só infraestrutura não é o suficiente,

mas é preciso ter educação de trânsito para as pessoas, porque as pessoas continuam não respeitando (Lira, Renata, em entrevista presencial em 9 de abril de 2024).

A falta de respeito às leis de trânsito e a ausência de educação continuam a ser obstáculos significativos. Renata relatou situações frequentes de descaso com a ciclofaixa, como motoqueiros que ultrapassam pela faixa e carros que queimam o sinal em áreas de grande movimento: “Outro dia, um carro ultrapassou a ciclofaixa na Vileta, queimou o sinal, lá é um movimento intenso, isso é falta de educação”, ela conta, indignada.

Em locais sem ciclovias ou ciclofaixas, a situação é ainda mais crítica: “e quando não tem ciclofaixa, nem ciclovia, a gente se joga no meio do trânsito depende da sorte, né?”, contou Renata. Os ciclistas são forçados a se aventurar no meio do trânsito intenso, sujeitos à imprudência e ao desrespeito dos motoristas, dependendo da sorte para chegarem em segurança aos seus destinos.

3.4 Para não ser roubada, comprar uma bicicleta usada

Após começar a pedalar de Marituba para Belém pela BR, Nayane percebeu a necessidade de uma bicicleta mais leve. A bicicleta de suspensão que possuía era pesada, o que a atrasava em relação a outras pessoas que pedalavam. Em 2021, decidiu comprar uma bicicleta com pneu aro 29, ideal para trilhas, cidade e rodovias, já que pedalar na rodovia era quase como participar de um *rally*, por exigir um bom pneu para enfrentar subidas, descidas de calçadas, buracos e detritos presentes na BR.

No entanto, a ideia de ter uma bicicleta nova gerava um receio: o medo de ser roubada com mais facilidade. Além disso, algumas pessoas a alertavam que uma bicicleta com as características desejadas custaria pelo menos dois mil reais. Assim, Nayane começou a procurar em lojas e oficinas uma bicicleta usada que atendesse às suas necessidades, mas a resposta era sempre a mesma: “não temos”.

A frustração de não encontrar a bicicleta ideal impulsionou Nayane a estudar mecânica de bicicletas. Decidida a montar sua própria bicicleta e a evitar ser enganada em oficinas, onde sentia que, por vezes, inventavam defeitos para cobrar por serviços ou peças desnecessárias. Ela relembra situações em que tentaram convencê-la a trocar peças em bom estado, como quando foi ajustar o freio e fizeram-na trocar a borracha sem necessidade, ou quando tentaram fazê-la trocar o conduíte, a alegar ser de marcha, e não de freio. Nayane percebeu que esses reparos inadequados poderiam comprometer o funcionamento da bicicleta a longo prazo.

A decisão de Nayane de estudar mecânica e montar sua própria bicicleta demonstra sua agência, ou seja, sua capacidade de agir e tomar decisões para alcançar seus objetivos, mesmo diante de obstáculos. Essa atitude também pode ser interpretada como uma forma de resistência às estruturas de poder que a colocam em uma posição de vulnerabilidade como consumidora e mulher que pedala (Giddens, 1984).

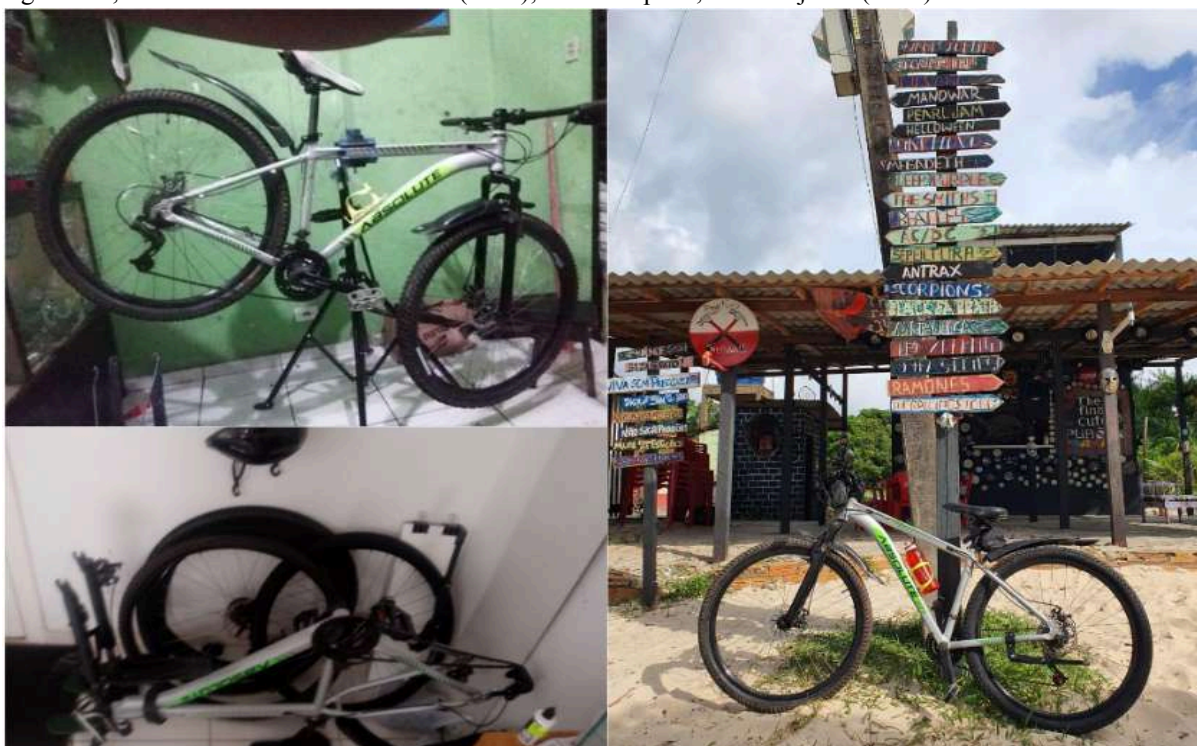
3.4.1 Dar nome às bicicletas

Durante as observações de campo, foi possível notar que quase todas as manas que pedalam no grupo do “*Pedala, mana!*” dão nome às bicicletas, com exceção de Suelen, que chama sua bicicleta de “bicicleta”. Renata nomeou suas bicicletas de acordo com as cores que elas possuem: uma se chama Pretinha e a outra, que é marrom, se chama Cacau. Renata usou a tática de comprar suas bicicletas usadas, pois, caso elas fossem roubadas, não estaria no prejuízo. A prática de nomear objetos é uma forma de humanizá-los e estabelecer com eles laços afetivos. Ao dar nomes às suas bicicletas, Nayane e Renata as transformam em algo mais do que simples máquinas. Elas se tornam companheiras de suas aventuras, testemunhas de suas conquistas e símbolos de suas trajetórias.

Da mesma forma, após iniciar seus estudos em mecânica de bicicletas, Nayane decidiu colocar seus conhecimentos em prática. No início de 2021, comprou uma *mountain bike* aro 29 usada no site da OLX e um quadro novo de alumínio da *Absolut*. Essa bicicleta se tornou o projeto ideal para Nayane aplicar o que aprendera sobre mecânica básica em seus estudos no *YouTube*. Assim, montou sua bicicleta, a combinar o quadro *Absolut* com várias peças da bicicleta usada e substituiu algumas peças desgastadas, como a borracha e o fio do freio.

Após a montagem, Nayane batizou a bicicleta de “*Mad Max*”, inspirada na estética robusta e “remendada” do filme *Mad Max*, de George Miller (1979). A bicicleta, assim como os veículos do filme, apresentava uma combinação de peças novas e velhas, e ao mesmo tempo, transmitia uma imagem de força e eficiência, mesmo com sua aparência improvisada. No entanto, apesar do bom desempenho, Nayane percebeu que ainda havia espaço para melhorias, pois a bicicleta continuava pesada. Ela relatou:

Depois que troquei o quadro de alumínio e algumas peças, sentia que ainda assim faltava alguma coisa. A bicicleta começou a correr igual um cavalo, me sentia muito poderosa, mas ao mesmo tempo *Mad Max* tinha um quadro muito grande, inadequado para minha altura, também sentia que ela ainda estava pesada, pois o tiozinho da cargueira continuava passando com mais facilidade por mim na rodovia (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de outubro de 2023).

Figuras 77, 78 e 79 – *Mad Max* na Oficina (2021); Troca de pneu; Em Cotijuba⁶⁹(2020).

Fonte: Acervo pessoal de Nayane, 2021 e 2022.

Desejando uma bicicleta ainda mais veloz, Nayane vendeu a *Ribeirinha* para investir em novas peças para a *Mad Max*. Decidiu trocar os pneus originais por um tipo mais fino, específico para asfalto, e substituiu o aro 29 por um aro 700 com pneus 700x35c. Essa mudança transformou a *Mad Max* em *Bwana*, uma bicicleta 5 kg mais leve, permitindo que Nayane pediasse com muito mais velocidade na BR-316. A transformação da *Mad Max* em *Bwana*, com a troca dos pneus e a redução de peso, pode ser interpretada como um rito de passagem (Van Gennep, 1909). Essa mudança material na bicicleta marca uma nova fase na trajetória de Nayane como mulher que pedala e representa sua evolução e seu crescente domínio sobre a tecnologia e o espaço urbano.

⁶⁹ Ilha localizada em frente a Icoaraci em Belém/PA

Figura 80 – Bwana em Soure no Marajó



Fonte: Acervo pessoal de Nayane, 2022.

Após essa transformação, a relação de Nayane com a bicicleta se intensificou, especialmente depois da troca dos pneus por um modelo mais fino. Com sua Bwana, em julho de 2022, Nayane foi para o Marajó, ao lado das mulheres do grupo que a inspiraram a pedalar, logo após o *Bicicultura*.

O nome *Bwana* foi inspirado na música da Rita Lee, “Me chama que eu vou”:

Bwana, Bwana, me chama que eu vou. Sou tua mulher robô, teleguiada pela paixonite que não tem cura, que não tem culpa pela volúpia. Volúpia. Bwana, Bwana, teu desejo é uma ordem, te satisfazer é o meu prazer, que não tem jeito. O meu defeito é não saber parar. Volúpia. Adeus, sarjeta. Bwana me salvou! Não quero gorjeta, faço tudo por amor. Ah– ah– ah– ah, adeus, sarjeta [...] (Lee, 1979).

A palavra *Bwana*⁷⁰ na música significa “senhor” ou “patrão”, que pode representar uma figura de poder e controle. Nesse contexto, *Bwana* pode simbolizar a própria bicicleta como um objeto de poder que permite a Nayane conquistar sua liberdade e superar seus medos e limites. Pois, assim como na música “*Bwana*” de Rita Lee (1979), onde a paixão impulsiona a personagem, a “paixonite em pedalar” de Nayane a leva a superar seus medos do trânsito e se aventurar em viagens desafiadoras na região metropolitana de Belém. Em ambos

⁷⁰ É uma palavra do Swahili, proveniente do Árabe ABUNA, “nosso pai”, e significa “chefe, patrão”. Essa palavra era frequentemente utilizada em filmes da década de 1950 ambientados na África, que hoje são considerados politicamente incorretos devido à representação estereotipada e colonialista do continente e de seus habitantes.

os casos, a paixão emerge como um elemento central que move as personagens, e as levam em direção a novas experiências.

As bicicletas Mad Max e Bwana desempenharam um papel fundamental na vida de Nayane. Foram não apenas suas primeiras experiências em mecânica, mas também suas companheiras em suas primeiras viagens longas, como para a Ilha de Cotijuba e a cidade de Salvaterra, no Marajó. E, para além de meros meios de transporte, Mad Max e Bwana se tornam extensões do corpo e da identidade de Nayane, por refletirem sua personalidade e seus objetivos através dos nomes, das modificações e das adaptações que realizou.

As bicicletas se transformam em objetos de expressão e em ferramentas para a construção de sua narrativa pessoal, assim como no conceito de “técnicas do corpo” proposto por Mauss [1934]/(2003), onde os objetos se entrelaçam com as práticas e experiências individuais, a moldar e a ser moldados por elas. Embora as bicicletas permitissem se aventurar pelas cidades, elas ainda não eram o tipo ideal para Nayane. O quadro maior que seu tamanho e a combinação de prata com adesivos verde neon a incomodavam. Para Nayane, atraíam olhares indesejados e causavam desconforto.

Nayane recorda que, durante sua infância, um tio paterno que morava com sua família possuía uma bicicleta *speed*, possivelmente uma Monark 10 ou uma Caloi 10. Apesar de admirar a beleza da bicicleta, Nayane não tinha tamanho para usá-la e era proibida de tocá-la. Ela contou: “primeiro porque a bicicleta era dele, e segundo porque eu era muito criança e nem alcançava os pedais. Era como se fosse uma coisa venerada, quase sagrada. Aí, eu disse: ‘poxa, eu quero uma dessas para mim’”.

A oportunidade de ter uma bicicleta nesse estilo surgiu no início de 2022, quando um amigo lhe enviou um anúncio de duas bicicletas à venda na OLX, localizada no município de Maracanã, na região do Salgado, próximo a Salinas. Nayane descreveu:

Ele perguntou, tu queres uma Cesi? Aí mandou uma daquelas vintage de cestinha, aí eu disse: não, essa não. Porque me remeteu a lembrança da infância, né, com aquele modelo de bicicleta eu não podia estar em nenhum lugar. E como a minha visão naquela época não era a cidade, mas era a trilha, aquelas bicicletas não serviam. Aí então ele mandou a foto da *speed*, ah, essa daí já vai. A moça estava fazendo promoção, duas bicicletas em uma, mas só uma estava mais inteira, a outra era só a carcaça e as peças. Eu só sei que conversei com o amigo e fomos de carro buscar. Colocamos gasolina no carro e pegamos as duas bicicletas, acho que por 400– 500 reais, só sei que a Jude foi a bicicleta com maior custo, porque foi a que precisou de maior investimento, porque ela precisava de reforma, ela precisava de vários ajustes, então eu gastei um dinheirão na Jude. Comprei um aro novo, raio, cubo, várias coisas que realmente estavam imprestáveis e que tive que comprar, e eu gastei com o dinheiro das férias que não fui viajar (Menezes, Nayane, em entrevista presencial em 12 de outubro de 2023).

Assim como *Bwana*, Nayane buscou inspiração em uma música para nomear sua “nova” bicicleta, batizando-a de “*Jude*”, em referência à famosa canção dos Beatles (1968):

Hey Jude, não fique mal, pegue uma canção triste e a torne melhor. Lembre-se de deixar ela entrar em seu coração. Então você poderá começar a melhorar. Hey Jude, não tenha medo, você nasceu para ir e conseguir ela, o minuto em que você deixar ela sob sua pele, então você começará a se sentir melhor. E sempre que você sentir dor, hey Jude, pare! Não carregue o mundo sobre seus ombros, pois bem, você sabe que é um tolo pensar que você pode carregar aquele peso. Hey Jude, mova-se! Você encontrou ela, agora vá e a conquiste, lembre-se de deixá-la entrar em seu coração, então você poderá começar a melhorar. Então vamos lá, Hey Jude, agora, não faça isso mal, pegue uma canção triste e a torne melhor. Lembre-se de deixá-la entrar em seu coração, então você poderá começar a melhorar. Na na na nanana nanana, nanana nanana. Hey Jude! Pois você tem um bom motivo para continuar, e você não sabe que essa pessoa é exatamente você? Hey Jude, você encontrou ela, agora vá e a conquiste. Hey Jude, você vai conseguir, você tem um bom motivo para continuar. Na na na nanana nanana, nanana nanana. Na na na, hey Jude. Na na na, nanana nanana. Hey Jude! [...] (Beatles, 1968).

Nayane confessa que, inicialmente, não gostava da música “Hey Jude” por causa da repetição do “na, na, na”, da mesma forma que não gostava de ser chamada de Naná. No entanto, ao compreender a letra da música, sentiu um impacto profundo, como “um tapa na cara”. As palavras “não carregue o mundo sobre seus ombros”, “pegue uma canção triste e a torne melhor”, “Hey Jude, mova-se” ressoaram com sua experiência, e ela percebeu como a bicicleta a auxiliava em seus processos de transformação pessoal, profissional e de saúde.

A bicicleta lhe proporciona a liberdade de fazer o que deseja, sem se preocupar com as expectativas dos outros, e o contato com as ruas, a cidade e a natureza se tornou um refúgio para aliviar o estresse e a exaustão do trabalho. A bicicleta “Jude”, assim como a música, a acolheu e a fez feliz, a lembrar constantemente de que ela poderia “começar a melhorar” e encontrar novas fontes de alegria e satisfação. A mensagem de esperança e resiliência presente em “Hey Jude” a ajudou a enfrentar as dificuldades que vivenciava naquele ano.

Figuras 81 e 82 – Jude, no Mercado Ver-o-peso; Jude pintada de preto, no bar The Beatles.



Fonte: Acervo pessoal de Nayane, 2022.

Em julho de 2022, Nayane acompanhou um amigo a uma oficina de bicicleta após verem um anúncio de uma Monark 10. Coincidentemente, naquele mês, ela recebeu seu primeiro vale-transporte e, com o dinheiro, comprou a bicicleta por 450 reais. Nayane relatou: “Ela estava pronta para usar, não precisei gastar nada além do valor da compra. A única alteração que fiz foi trocar a coroa”.

Essa bicicleta foi batizada de “Sara”, em homenagem à personagem Sarah Connor, do icônico filme de ficção científica dos anos 1980, “O Exterminador do Futuro”, de James Cameron (1984; 1991), que marcou a adolescência de Nayane. Ela se identifica com a história de Sarah, uma jovem que enfrenta inúmeras adversidades, desde o abandono do pai na infância até a perseguição implacável de um ciborgue assassino. Sarah, mãe do futuro líder da resistência humana contra as máquinas, se vê obrigada a aprender a lutar e sobreviver em um mundo hostil.

Nayane se inspirou nas transformações de Sarah ao longo dos filmes. De uma jovem comum, ela se tornou uma guerreira habilidosa, capaz de manusear armas e enfrentar qualquer ameaça. Essa força e resiliência ressoam em Nayane, que vê em Sarah uma heroína que luta pela sobrevivência. A bicicleta “Sara” se torna, assim, um símbolo dessa força e determinação, e representa a capacidade de Nayane em superar os desafios em pedalar na cidade e entre cidades, além de se adaptar às adversidades que ali existem.

Figura 83 e 84 – Da direita para a esquerda, Sara, Jude e Bwana; Sara no Portal da Amazônia em Belém.



Fonte: Acervo pessoal de Nayane, 2022 e 2023.

Logo, em 2022, Nayane possuía três bicicletas: a *Bwana* (Absolut MTB, aro 29, prateada), a *Jude* (Monark 10, speed, vermelha) e a *Sara* (Monark 10, speed, preta). Ela alterna o uso da *Jude* e da *Sara*, mantendo uma em Marituba e outra na casa de sua mãe, em

Belém. No entanto, ainda em 2022, Nayane saiu do emprego por questões de saúde, em certo momento, diante da falta de recursos financeiros, vendeu o transbike, que se tornara menos útil após ela aprender a pedalar longas distâncias, e em seguida, precisou se desfazer da *Bwana*.

Nayane conta que a *Bwana* só precisava de uma manutenção. Ao repassá-la para a nova dona, uma mulher trans, compartilhou a história da bicicleta, explicando sua transformação de *Mad Max* para *Bwana* e que a considerava uma “bicicleta trans”. Danny, a nova dona, decidiu manter o nome *Bwana*. Em outro momento de necessidade financeira, Nayane cogitou vender a *Jude*, mas o apego emocional a impediu: “troquei o pneu, fiz várias modificações e, quando vi que precisava vender uma delas, eu chorei... Mas não fiz, porque não ia valer a pena, então precisei dar conta de me manter de outra forma”, ela concluiu. Nayane relatou que suas “psicólogas” são a Sara e a Jude, isso a faz revezar elas entre Marituba e Belém, proporcionando-lhe apoio e companhia em sua trajetória.

Hoje em dia, ela é uma terapia para mim. Nesse momento que eu vou pedalando, que eu vou alcançando as velocidades. Eu consigo ir com o fôlego numa subida, são desafios, eu vou contra o que os médicos falavam que eu não ia conseguir fazer. De liberar também a serotonina, dopamina, ocitossina. Eu tenho Transtorno de ansiedade generalizada, é uma ansiedade que somatiza muito, e eu preciso liberar essa energia, essa raiva, tristeza que possa surgir. E eu acho que a bicicleta me ajuda nisso, bater velocidade, meta de quilômetros (Bastos, Suelen, em entrevista concedida presencialmente em 16 de novembro de 2023).

Já as experiências de Suelen, mostram que o papel da bicicleta vai além de um meio de transporte, pois ela tornou-se uma ferramenta terapêutica fundamental em sua vida. Ao afirmar que “hoje em dia, ela é uma terapia para mim”, Suelen expressa a conexão que estabeleceu com a bicicleta, especialmente após enfrentar desafios de saúde e períodos de ansiedade. A superação dos limites físicos impostos pelas cirurgias e a conquista de “velocidades” e “subidas” representam para Suelen uma vitória pessoal, que desafia os prognósticos médicos e reafirmam sua autonomia. A busca por “respiração” e a necessidade de “treinar para respirar” expressam a importância da bicicleta como uma forma de autocuidado e conexão com o próprio corpo.

Como já mostrei, Marcel Mauss (1934), em seu ensaio clássico “As Técnicas do Corpo”, argumenta que as práticas corporais são socialmente construídas e carregadas de significados culturais. A forma como Suelen se relaciona com a bicicleta e a utiliza como uma “terapia” ilustra como o corpo pode ser um locus de agência e resistência, especialmente para mulheres que enfrentam desafios de saúde e limitações físicas.

Nesse contexto, pedalar pode ser considerado um exercício físico que pode ser usado como um apoio e uma ação complementar no combate à ansiedade, a fim de promover o bem-estar e elevar a qualidade de vida (Ribeiro *et al.*, 2023). A prática do ciclismo proporciona a liberação de neurotransmissores como serotonina, dopamina e ocitocina, associados ao bem-estar, prazer e vínculo social. Para Suelen, que lida com o Transtorno de Ansiedade Generalizada, essa liberação química é essencial para lidar com a ansiedade, a raiva e a tristeza, o que transforma a bicicleta em uma válvula de escape para emoções intensas.

A bicicleta é um híbrido. No campo da antropologia das coisas, ela vai além da sua materialidade como mero objeto de transporte. A teoria ator-rede (TAR), proposta por Bruno Latour (1994), nos permite compreender a bicicleta não como um objeto inerte, mas como um ator-rede, um híbrido que agencia e é agenciado, que influencia e é influenciado pelas redes nas quais se insere. A bicicleta, portanto, não apenas transporta corpos, mas também valores, crenças, identidades e práticas sociais. Ela se torna um elo entre o indivíduo e o mundo, que media suas interações com o espaço urbano e com outros atores, humanos e não-humanos.

A perspectiva de Arjun Appadurai (1996) sobre os “scapes” – etnoscares, tecnoscares, finanscares, mediascares e ideoscares – nos ajuda a entender como a bicicleta, enquanto objeto globalizado, assume diferentes significados e usos em contextos locais específicos. Em Belém do Pará, a bicicleta se insere em um “fluxo” particular, ela interage com o clima, a geografia, a infraestrutura urbana e as práticas culturais locais. Ela se torna parte integrante do “*etnoscares*” local, a influenciar as relações sociais e os modos de vida na cidade. Nicholas Guell (2012), ao discutir a cultura material e a experiência urbana, enfatiza como os objetos materiais moldam nossas percepções e experiências da cidade. A bicicleta, ao possibilitar novas formas de mobilidade e interação com o espaço urbano, altera a maneira como as pessoas vivenciam e percebem a cidade. Ela permite explorar novos caminhos, descobrir novos lugares e experimentar a cidade de uma forma mais íntima e sensorial.

Daniel Miller (2013), com seus estudos sobre cultura material e consumo, contribui para essa discussão ao destacar como os objetos são investidos de significados culturais e identitários. A relação entre mulheres e bicicletas, em particular, nos mostra como esse objeto pode se tornar um símbolo de autonomia, liberdade e empoderamento. A bicicleta possibilita às mulheres expandir seus horizontes, desafiar normas sociais de gênero e ocupar espaços públicos antes inacessíveis. Ela se torna um instrumento de transformação social, a agenciar mudanças nas relações de gênero e nas dinâmicas de poder.

Figura 85 – Ciclofaixa da José Bonifácio.



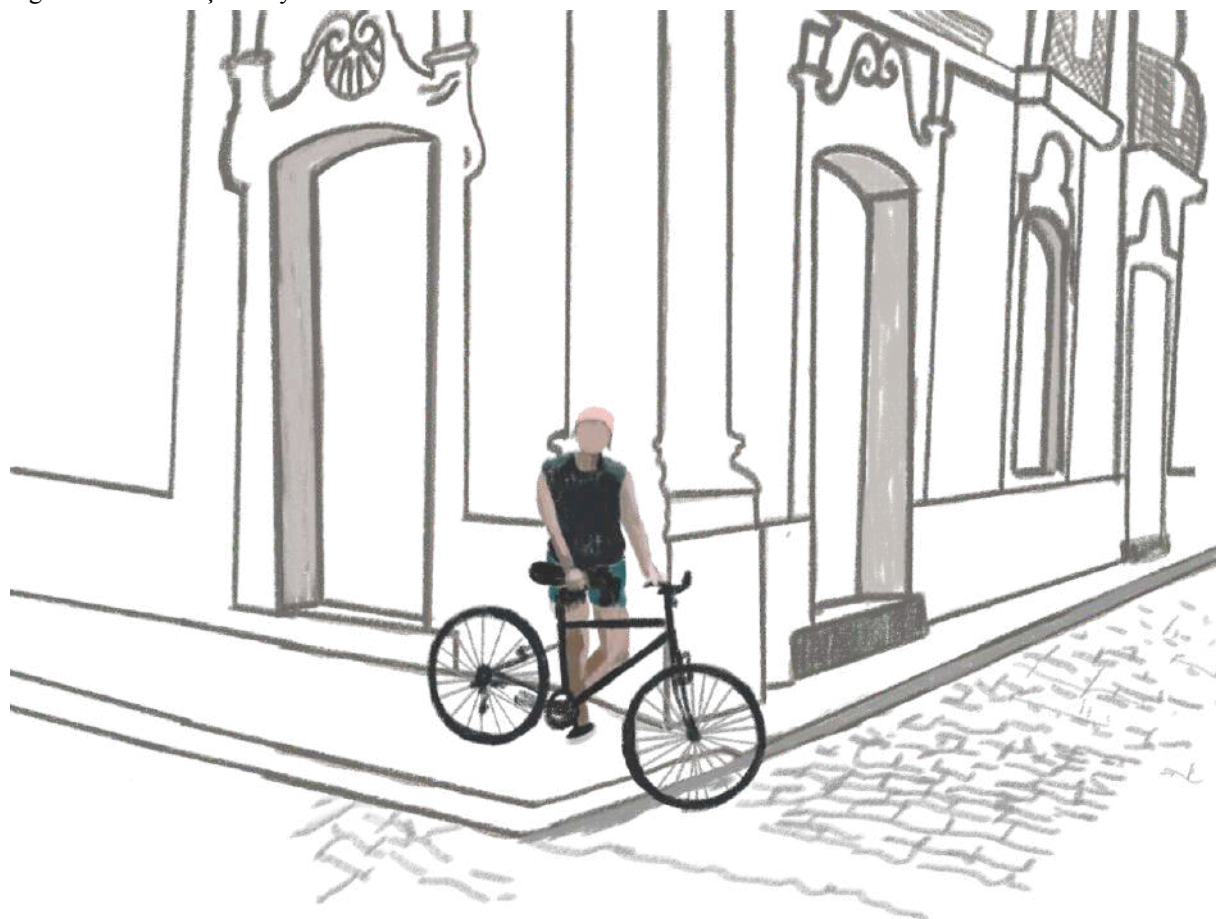
Fonte: Autora, jan. 2024.

A análise da relação entre mulheres e bicicletas em Belém, enriquecida pela contribuição do professor Flávio Leonal Silveira durante a defesa desta dissertação, nos mostra as tensões entre a utopia e a distopia urbana. Se, por um lado, a topografia plana e o clima favorável da cidade a configuram como um cenário promissor para a prática do ciclismo, por outro, a supremacia do automóvel e a infraestrutura urbana precária criam um ambiente hostil para quem pedala, especialmente para as mulheres. Essa contradição evidencia a lógica contraproducente apontada por Ivan Illich (1973) em sua crítica à sociedade industrial: a priorização do transporte individual motorizado em detrimento de modos de transporte mais sustentáveis e humanos, como a bicicleta. Essa escolha não apenas prejudica a qualidade de vida nas cidades, mas também impede a plena realização do potencial transformador da bicicleta como meio de transporte e ferramenta de empoderamento.

A falta de segurança nas ruas e calçadas, a ausência de ciclovias adequadas e o desrespeito aos ciclistas criam barreiras que dificultam o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano e como instrumento de empoderamento feminino. A utopia da cidade ciclável esbarra na distopia da cidade dominada pelos automóveis, isso mostra não apenas as contradições, mas também os desafios da mobilidade urbana contemporânea.

A bicicleta, portanto, se encontra nesse limiar, entre a possibilidade de libertação e as amarras de um sistema que ainda não a abraçou completamente. Portanto, a bicicleta agencia a mudança, mas também é agenciada pelas forças que moldam o espaço urbano.

Figura 86 – Ilustração Nayane no centro histórico de Belém com a Jude.



Fonte: Elaboração da autora, 2024.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

As bicicletas estão além da função de meio de transporte para as mulheres nesta pesquisa, configurando-se como instrumento de empoderamento, autonomia e resistência em um contexto de desafios e contradições. As narrativas desta dissertação mostram a incipiência de políticas públicas de mobilidade urbana ativa, especialmente as voltadas ao ciclismo. A precariedade na aplicabilidade dessas políticas impulsiona a população a assumir um papel proativo na construção de uma cidade mais ciclável. Através de ações e atividades de coletivos, como o Bike Anjo Belém, “Pedala, Mana!”, Coletivo ParáCiclo, Cop das Baixadas, Rede Jandyras e Desguiados, mulheres exercem uma “microgestão” e/ou “microgestos” do/no espaço urbano, suprimindo lacunas deixadas pelo Estado. Essa atuação da sociedade civil demonstra uma prática de resistência, onde a reivindicação pelo direito à cidade se concretiza na ocupação das ruas e na luta por uma mobilidade mais justa e inclusiva.

A pesquisa também destacou que a bicicleta é apropriada de diferentes formas por distintos grupos em Belém. Observou-se que a maioria da população a utiliza de modo utilitário, como meio de transporte para o trabalho ou para acessar o transporte público. Em contrapartida, há grupos, como os “lycras”, que a utilizam para competição e lazer. Embora esses últimos não se desloquem cotidianamente de bicicleta para fins utilitários, eles contribuem para a transformação da cidade ao gerar uma maior conscientização sobre a presença de ciclistas no trânsito, o que pode, potencialmente, humanizar as relações entre motoristas, ciclistas e pedestres. Portanto, mesmo com objetivos distintos, esses grupos convergem para a promoção de uma maior visibilidade e respeito ao ciclista no espaço urbano.

As narrativas biográficas apresentadas nesta dissertação são marcadas por trajetórias de superação, de construção do indivíduo moderno em sua busca por liberdade e afirmação de sua subjetividade. As práticas narradas pelas mulheres revelam um caráter de esperança, superação e sucesso, configurando-se como práticas culturais de resistência. Suas histórias de superação de traumas, dores e medos estão intrinsecamente ligadas à atuação dos coletivos de pedal, que oferecem suporte e representam uma forma de resistência em um cenário marcado pela ineficiência das políticas de mobilidade urbana. Nesse sentido, as narrativas assumem um valor positivo de esperança, articulada pela atuação de coletivos que se organizam de maneira semelhante a um “governo paralelo especialista local”, e que oferecem, na prática, ações que se assemelham a políticas públicas.

Ao abordar a superação dos traumas vividos pelas mulheres no espaço urbano, esta pesquisa dialoga com os estudos de Veena Das (2008; 2020), que compreende as experiências corporais da dor e da vulnerabilidade, neste caso, relacionadas à presença ou ausência de políticas públicas eficazes, além de desafio de rompimento com as desigualdades de gênero. O direito à cidade, portanto, não se restringe à conquista de direitos objetivos, como a luta sindical, mas se constrói também na dimensão da subjetividade, da sensibilidade e das atitudes, como aponta Michel de Certeau (1994), ao analisar a cidade a partir dos espaços praticados e das ações de resistência cotidianas.

Sob a perspectiva de uma “antropologia da duração”, inspirada nos escritos de Cornélia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (2005; 2009; 2013), esta etnografia buscou compreender como as memórias individuais dessas mulheres se entrelaçam com as memórias da cidade lembradas por elas, mas também nos discursos oficiais, e com a história dos movimentos sociais feministas. A bicicleta, nesse contexto, surge como um fio condutor que conecta as trajetórias pessoais às transformações urbanas e às lutas por direitos.

A iminente realização da COP 30 em Belém, em novembro de 2025, coloca a cidade em posição de destaque na luta contra a crise climática e intensifica o debate sobre a mobilidade urbana, tema já central nas campanhas das eleições municipais de 2024. Pesquisas mostram que em 2023, houve um recorde de 86 dias em que as temperaturas globais estiveram acima de 1,5 °C em relação à média pré-industrial. Este número supera o recorde anterior de 2016, antes do final do ano. Esse aumento de temperatura decorre da concentração crescente de gás carbônico e demais gases de efeito estufa na atmosfera, resultado da ação dos seres humanos. A plataforma Adapta Brasil⁷¹ mostra que as principais consequências em relação às mudanças climáticas são o aumento do grau de vulnerabilidade, insegurança alimentar, falta de recursos hídricos de qualidade, problemas relacionados à saúde, desastres hidrográficos e problemas com transporte (infraestrutura rodoviária e ferroviária).

Sediar a COP 30 na Amazônia, bioma vital para o equilíbrio ambiental global (ONU, 2023), exige da capital paraense um sistema de transporte público eficiente, acessível e confortável. A população, que enfrenta desafios, como a redução da frota de ônibus desde a pandemia, superlotação, falta de integração entre modais e longos tempos de espera, anseia por melhorias como a ampliação da frota, *wi-fi* gratuito e climatização dos veículos, embora esta última não seja a opção mais sustentável. A demanda por conforto térmico reflete o aumento das temperaturas na cidade e a necessidade de se buscar soluções que conciliem bem-estar e sustentabilidade.

⁷¹ Ver: <https://sistema.adaptabrasil.mcti.gov.br/>.

Nesse sentido, Belém passa por transformações estruturais, como a construção do Parque da Cidade, que sediará a “*blue zone*” da conferência (COP.DOL, 2024), a revitalização do Mercado de São Brás e do Parque São Joaquim (DOL, 2024), além da reforma da Doca, da avenida Tamandaré e do Mercado Ver-o-Peso. No entanto, enquanto obras voltadas para a melhoria do conforto urbano estão em andamento, muitas árvores estão sendo derrubadas, o que agrava as temperaturas extremas e a falta de arborização na cidade. Obras de ampliação de vias, como a Avenida Bernardo Sayão, bem como projetos de saneamento e drenagem, também estão em execução (CNN Brasil, 2024). É fundamental, porém, que essas intervenções beneficiem toda a população, incluindo as regiões de “baixada”, e não se limitem apenas às áreas diretamente relacionadas ao evento.

As discussões pré-COP 30, impulsionadas por organizações, como a COP das Baixadas, a Rede Jandyras e o coletivo Desguiados, reforçam a importância de um transporte público eficiente e sustentável, não apenas para o sucesso do evento, mas como um legado para a cidade. Essas organizações promovem debates sobre sustentabilidade, realizam atividades de educação climática e fortalecem as narrativas em defesa da Amazônia, buscando, sobretudo, garantir que as vozes das “baixadas”, historicamente mais impactadas pelas mudanças climáticas, sejam ouvidas e consideradas nas decisões. Além disso, tais iniciativas também incluem a juventude no debate, reconhecendo seu papel fundamental na construção de um futuro mais sustentável.

Nesse contexto, a bicicleta emerge como um veículo chave para a construção de uma mobilidade urbana mais sustentável e inclusiva, por ser considerada um veículo verde, contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa e para a promoção de cidades mais saudáveis e democráticas. As mulheres, frequentemente marginalizadas no debate sobre mobilidade, podem ser protagonistas dessa transformação. Garantir a segurança e a infraestrutura adequada para o ciclismo, além de incentivar a participação feminina nesse modal, contribui para a criação de cidades mais justas, onde o direito à cidade, defendido por organizações como o WRI Brasil (2017), seja uma realidade para todas e todos, independentemente de gênero. As experiências das mulheres que pedalam, com seus desafios e perspectivas, são fundamentais para a formulação de políticas públicas eficazes que promovam a mobilidade urbana sustentável e a igualdade de gênero.

A narrativa de Renata, por exemplo, evidencia a necessidade urgente de uma mudança cultural no trânsito de Belém. Ela demonstra que a infraestrutura cicloviária, embora essencial, não é suficiente para garantir a segurança e o conforto de quem pedala. Apesar dos avanços na infraestrutura, como a expansão das ciclofaixas, o desrespeito às leis e a falta de

consideração com os ciclistas continuam a ser um problema grave, colocando em risco a vida daqueles que optam por um meio de transporte mais sustentável e saudável. Portanto, é fundamental que haja investimento em educação no trânsito, para que motoristas e motociclistas compreendam a importância do respeito às leis e à vida dos ciclistas. Somente com uma mudança de paradigma e comportamento será possível construir um ambiente urbano mais seguro e inclusivo para todos.

As narrativas de Nayane, Suelen e Renata, por sua vez, demonstram as dificuldades enfrentadas por mulheres que buscam autonomia e desafiam padrões tradicionais de comportamento. A bicicleta, nesse contexto, torna-se um símbolo de resistência e liberdade. A persistência de Renata em utilizá-la, apesar das críticas e obstáculos, demonstra sua força e determinação em viver de acordo com seus próprios valores e escolhas.

As mulheres vivenciam a cidade de forma diferente dos homens. O direito à cidade, apesar de respaldado na legislação brasileira como o direito de ir e vir de todas as pessoas, sendo parte fundamental do pleno acesso à cidadania, ainda não é algo vivenciado na sua totalidade por elas, principalmente devido à violência de gênero. Henri Lefebvre (2001), ao trazer à tona a discussão acerca do direito à cidade sob uma perspectiva mais humanista, define-o como um direito “à vida urbana, (...) aos lugares de encontros e mudanças, aos ritmos da vida e aos empregos do tempo que permitem o pleno uso desses momentos e lugares”. Ao defender a reapropriação do espaço pelas pessoas, que deveriam ser seus verdadeiros protagonistas, Lefebvre deixa de considerar as especificidades de gênero que compõem as várias maneiras de se ter acesso à cidade.

A bicicleta permite que as mulheres que a utilizam ampliem seu raio de deslocamento nas viagens cotidianas, multipliquem as possibilidades de destino, economizem recursos e pratiquem exercícios físicos, o que favorece a saúde física e psicológica. Em contraste, trabalhadores que utilizam o transporte coletivo, como o ônibus, tendem a escolher menos pontos de destino. Isso é especialmente relevante 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, como evidenciado pelas desigualdades salariais históricas e grande ocorrência de famílias monoparentais chefiadas por mulheres no Brasil (Harkot, 2018, p. 51-52).

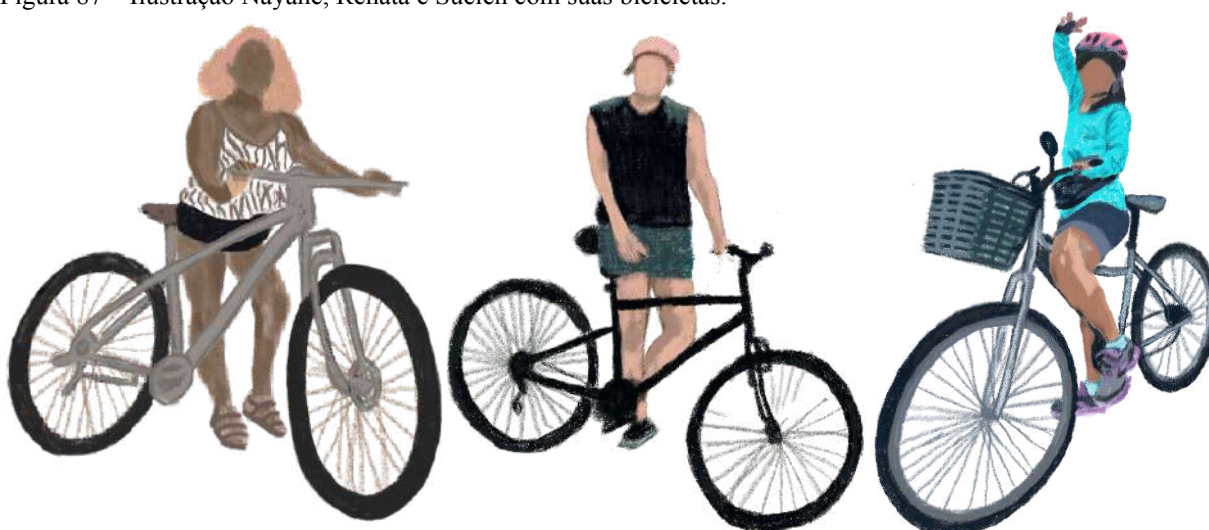
Para Arjun Appadurai (2008), os objetos não são entidades passivas, mas sim “objetos em movimento” que circulam em diferentes contextos e adquirem novos significados ao longo de suas trajetórias. Ao nomear suas bicicletas, Renata e Nayane as inserem em suas narrativas pessoais, atribuindo-lhes qualidades e características que refletem suas experiências

e aspirações. As bicicletas tornam-se, assim, parte de sua “paisagem” individual, carregadas de memórias, emoções e significados que se transformam ao longo do tempo.

Bruno Latour (2012), por sua vez, propõe uma abordagem ainda mais radical, argumentando que os objetos não são meros instrumentos passivos nas mãos dos humanos, mas possuem uma forma de “agência”, ou seja, a capacidade de influenciar e moldar as ações e relações humanas. Ao nomearem suas bicicletas, Renata e Nayane atribuem a elas uma espécie de personalidade e estabelecem com elas uma relação de quase-companheirismo. Segundo os pressupostos de Latour (2012), é preciso olhar os objetos como atores sociais que mediam relações e constroem significados. Dessa forma, as bicicletas tornam-se “actantes” em sua rede social, influenciando suas decisões, seus hábitos e sua forma de se relacionar com o mundo.

A bicicleta oferece às mulheres a possibilidade de se deslocarem de forma independente, sem depender do transporte público ou de terceiros. Apesar de a maioria relatar que se sente mais segura ao pedalar em grupo, elas conseguem circular sozinhas pela cidade. Esse tipo de mobilidade autônoma se traduz em maior acesso a oportunidades de trabalho, estudo e lazer, impactando diretamente suas trajetórias de vida. Os vínculos com as bicicletas relatados por Suelen, Renata e Nayane mostram a relação entre humanos e objetos, evidenciando como esses objetos podem adquirir vida própria e influenciar nossas vidas de maneira profunda e significativa. Através das lentes de Appadurai (2008) e Latour (2012), podemos compreender como as bicicletas de Nayane e Renata tornam-se parte de sua “paisagem” pessoal e “actantes” em sua rede social, contribuindo para a construção de suas identidades e narrativas de vida.

Figura 87 – Ilustração Nayane, Renata e Suelen com suas bicicletas.



Fonte: Elaboração da autora, 2024.

REFERÊNCIAS



REFERÊNCIAS

- ABRACICLO. **Guia do Ciclista Seguro**. Disponível em: <https://www.abraciclo.com.br/site/wp-content/uploads/2023/08/Guia-do-Ciclista-Seguro-2023-Digital.pdf>. Acesso em: 06 set. 2023.
- ABREU, Paula Vanessa Luz de. A morfologia do plano de expansão da cidade de Belém e a estrutura fundiária do município no século XIX. **Belém: Dissertação de Mestrado**, 2016.
- ACHUTTI, Luis Eduardo Robinson. **Fotoetnografia: Um estudo de Antropologia Visual sobre cotidiano, lixo e trabalho**. Porto Alegre: Palmarinca, 1997.
- AGIER, Michel. **Antropologia da Cidade: Lugares, Situações, Movimentos**. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- ALVES, Débora T. O. **A poética da mulher prendada: prática artística como estratégia de agência feminina no espaço doméstico**. 2023. 150 f. Dissertação (Mestrado em Arte e Cultura Visual) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2023.
- ALVES, Debora T. O. **Mamangava Mulher**. Goiânia: UFG, 2018. 42 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Artes Visuais – Bacharelado) – Faculdade de Artes Visuais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.
- ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano Martins; MARINO, Filipe. ST 2 Discutindo a mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro: quem são os ciclistas, porque e como pedalam. **Anais ENANPUR**, v. 17, n. 1, 2017.
- APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas: mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Niterói: EDUFF, 2008.
- ARAÚJO, Ana Carla do Nascimento. **Mobilidade de gênero: por que as mulheres pedalam menos nos espaços urbanos?**. 2023. Trabalho de Conclusão de Curso. Disponível em: <https://repositorio.ifpb.edu.br/handle/177683/3229>. Acesso em: 12 dez. 2024.
- AUGÉ, Marc. Elogio de la bicicleta. **Paris: Payot**, 2009. Disponível em: https://www.academia.edu/27228644/marc_auge3a9_elogio_de_la_bicicleta_pdf. Acesso em: 08 out. 2023.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papius, 1994.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BARRAGÁN, Camilo Torres. Usos cotidianos y populares de la bicicleta en Bogotá. **Revistarquis**, v. 4, n. 1, 2015. Disponível em: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/view/19983>. Acesso em: 23 fev. 2024.
- BEAUVOIR, Simone. **O Segundo Sexo: A Experiência Vivida**. 2ª ed. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967.

BELÉM. **Lei nº 9.314, de 24 de julho de 2017**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Belém, Belém, 25 jul. 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2017/932/9314/lei-ordinaria-n-9314-2017-cria-o-sistema-ciclovuario-do-municipio-de-belem-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 05 abr. 2024.

BELÉM. **Lei nº 9.314, de 2 de agosto de 2017**. Cria o Sistema Ciclovário do Município de Belém. Disponível em: <https://cmb.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/07/PROJETO-DE-LEI-1164-17-Mensagem-04.pdf>. Acesso em: 09 out. 2023.

BEATLES. **Hey Jude**. In: BEATLES. Hey Jude (single). [S.l.]: Apple Records, 1968. 1 disco sonoro. Faixa 1.

BIKE ANJAS. **Ebook 2021**. Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/blog/2021/09/22/bike-anjas-lancam-e-book/>. Acesso em: 25 mai. 2023.

BOURDIEU, P. Introdução a uma sociologia reflexiva. In: BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; Lisboa: Difel, 1989. p. 17– 58.

BOURDIEU, Pierre. Violência simbólica. **Revista Latina de Sociología** (revista pechada), [S. l.], v. 2, n. 1, p. 1–4, 2021. DOI: 10.17979/relaso.2012.2.1.1203. Disponível em: <https://revistas.udc.es/index.php/RELASO/article/view/relaso.2012.2.1.1203>. Acesso em: 1 mai. 2024.

BRASIL, BICICLETA. Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. **Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (do extinto Ministério das Cidades)**, 2007. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2024.

BUCKINGHAM, Shelley. **Análise do direito à cidade sob a perspectiva do gênero**. In: Sugranyes, Ana; Mathivet, Charlotte. Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade. Habitat International Coalition (HIC) Primeira edição -Santiago, Chile, 2010

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Tradução de Renato Aguiar. 8. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

CAMERON, James (Diretor). **O Exterminador do Futuro**. Estados Unidos, Reino Unido: Orion Pictures, Hemdale Film Corporation, Pacific Western Productions, 1984. 1 filme (107 min), son., color.

CAMERON, James (Diretor). **O Exterminador do Futuro 2: O Julgamento Final**. Estados Unidos: TriStar Pictures, Carolco Pictures, 1991. 1 filme (137 min), son., color.

CARACCILOLO, Carlos Héctor. Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista. **Historia crítica**, n. 39, p. 20– 42, 2009. Disponível em: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-16172009000300004&script=sci_arttext. Acesso em: 16 fev. 2024.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **O Trabalho do Antropólogo: Olhar, Ouvir, Escrever**. Brasília: Editora UnB, 2000.

CARDOSO, Ana et al. A Metrópole Belém e sua centralidade na Amazônia oriental Brasileira. **Eure (Santiago)**, v. 41, n. 124, p. 201– 223, 2015. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000400010>. Acesso em: 15 abr. 2024.

CARVALHO, Marcus V. G. S. A, DIAS, Gabriel J. C.; PINHEIRO, Ana M. G. S. P. **Fatores para integração da bicicleta com o transporte público em Belém– PA**. Acervo Observatório da Bicicleta. 2017. Disponível em: Fatores para integração da bicicleta com o transporte público em Belém– PA. Acesso em: maio de 2023.

CARVALHO, Maria Eulina Pessoa de. Gênero, educação e ciência. In: MACHADO, Charliton José dos Santos; SANTIAGO, Idalina Maria Freitas Lima; NUNES, Maria Lúcia da Silva. **Gênero e práticas culturais: desafios históricos e saberes interdisciplinares**. [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2010. Disponível em: <http://books.scielo.org>. Acesso em: 13 jul. 2024.

CYCLE HISTORY. **Women on the Move: Cycling and the Rational Dress Movement**. 2025. Disponível em: <https://cyclehistory.wordpress.com/2015/01/30/women-on-the-move-cycling-and-the-rational-dress-movement/>. Acesso em: 10 dez. 2024.

CHAVES, Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos. **O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940**. 2016. 216 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém.

CNM, Confederação Nacional de Municípios. Análise do impacto da frota de veículos nos Municípios brasileiros. **Estudos Técnicos**. 2023 Disponível em: https://cnm.org.br/storage/biblioteca/2023/Estudos_tecnicos/202309_ET_MOB_Impacto_frota_veiculos.pdf. Acesso em 05 ago. 24.

CNN Brasil. **Belém prepara infraestrutura para receber a COP 30**. (2024). [Vídeo do YouTube]. CNN Prime Time. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=A8BwOiuiFfA>. Acesso em: 14 out. 2024.

COLLINS, Patricia Hill. **Intersectionality and Matrix of Domination**, p. 28, 2000.

COLLINS, Patricia Hill. Aprendendo com a outsider within: a significação sociológica do pensamento feminista negro. **Sociedade e Estado**, v. 31, n. 1, p. 99– 127, 2016.

COLLINS, Patricia Hill. **Pensamento feminista negro: conhecimento, consciência e a política do empoderamento**. Boitempo editorial, 2019.

COSTA, Victória, TEODORO, Mayara. Lá vem meu boi, lá vem, pelas ruas de Belém. In: Escoura, Michele; Oliveira, Fernando (Orgs.). **Trabalho de campo no coração da graduação: experiências de jovens pesquisadoras/es de campo na Amazônia / Belém: PUGNA; Michele Escoura**, p. 213-218, 2024. Disponível em: <https://ufpa.br/wp-content/uploads/2024/12/Michele-Escoura-Fernando-Oliveira-Trabalho-de-campo-no-coracao-da-graduacao-PUGNA.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2024.

DOL. **Como Belém está se preparando para a COP 30?** (2024). DOL. Disponível em: <https://dol.com.br/noticias/para/825029/como-belem-esta-se-preparando-para-a-cop-30>. Acesso em: 10 out. 2024.

CRENSHAW, Kimberlé. **Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics**. University of Chicago Legal Forum, p. 538–554, 1989.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 10, n. 1, p. 171–188, 2002. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/s0104-026x2002000100011>. Acesso em: 22 mai. 2024.

DAMATTA, Roberto da. **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco, 1979.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua: espaço doméstico e espaço público no Brasil**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1991.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DANTAS, Luísa Maria Silva. **“Pais” ou “Patrões” – Um estudo sobre “crias de família” na Amazônia** / Luísa Maria Silva Dantas; orientadora: Maria Angelica Motta– Maués – 2008 Trabalho de Conclusão de Curso – Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – Belém/ Pará, 2008.

DANTAS, Luísa Maria Silva. **As domésticas vão acabar?: narrativas biográficas e o trabalho como duração e intersecção por meio de uma etnografia multi– situada: Belém/PA, Porto Alegre/RS e Salvador/BA**. 2016.

DAS, Veena. **Vida e palavras: a violência e sua descida ao ordinário**. Editora Unifesp, 2020.

DAS, Veena. **Trauma y testimonio**. Veena Das: Sujetos del dolor, agentes de dignidad, p. 145–170, 2008. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Maria-Uribe-20/publication/317350571_Mata_que_Dios_perdona_Gestos_de_humanizacion_en_medio_d_e_la_inhumanidad_que_circunda_a_Colombia/links/5935a7b3aca272fc5561bc1b/Mata-que-Dios-perdona-Gestos-de-humanizacion-en-medio-de-la-inhumanidad-que-circunda-a-Colombia.pdf#page=145. Acesso em: 10 fev. 2024.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 1, Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

DE MOOR, Paul. **El libro de las bicicletas: Todo sobre el invento**. Disponível em: <https://www.siruela.com/archivos/fragmentos/Bicicletas.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2024.

DIAS, Caio Smolarek; DIAS, Solange Irene Smolarek. Belém do Pará: história, urbanismo e identidade. **Planejamento Urbano e Regional: ensaios acadêmicos do CAUFAG. Cascavel: Smolarek Arquitetura**, 2007.

DIAS, Mário Benjamin; DA SILVA, Maria de Jesus Benjamin. Afuá: Veneza Marajoara, Pará– Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, p. 1–19, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2221>. Acesso em: 07 dez. 2023.

DOL. **Como Belém está se preparando para a COP 30?** (2024). DOL. Disponível em: <https://dol.com.br/noticias/para/825029/como-belem-esta-se-preparando-para-a-cop-30>. Acesso em: 14 out. 2024.

DURAND, Gilbert. **As Estruturas Antropológicas do Imaginário**. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 1977 [1893].

ECKERT, Cornelia; ROCHA, A. A cidade como objeto temporal. **O tempo e a cidade. Porto Alegre: Editora da UFRGS (79– 100)**, 2005.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Etnografia na rua e câmera na mão**. *Studium*, Campinas, v. 23, n. 2, p. 153– 172, 2009. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/studium/article/view/10093>. Acesso em: 10 set. 2023.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas da vida urbana. **Porto Alegre: Marcavisual**, 2013.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Cidade e Memória: Etnografias da Duração**. São Paulo: Annablume, 2013.

FALZONI, Renata (dir.). Afuá – **A Cidade das Bicicletas**. [Documentário]. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FOCZY9BF57Q>. Acesso em: 14 out. 2023.

FERREIRA, Kemmylle S de M. **Análise da infraestrutura cicloviária do município de São Paulo**. In: PICANÇO, Monise F. e CALLIL Victor (Org.). **Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 2**. São Paulo:CEBRAP, 2019. p. 135-190. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2019/07/DesafioMobilidade2_eBook.pdf. Acesso em: 17 mai. 2024.

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.

FRANCO, Luiza Pinto Coelho; CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uso da bicicleta como meio de transporte urbano. **Instituto Militar de Engenharia. Rio de Janeiro, Brasil**, 2014. Disponível em: https://web.archive.org/web/20180410011453id_/http://rmct.ime.br/arquivos/RMCT_3_tri_2014/RMCT_120_E2B_12.pdf. Acesso em: 29 jun. 2024.

GARCÍA, Rosa. La mujer y la bicicleta en el siglo XIX. **Valencia Universitat Jaume I**, 2015. Disponível em: <https://bibliotecavirtualsenior.es/wp-content/uploads/2016/06/La-Mujer-y-la-Bicicleta-en-el-siglo-XIX.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2024.

GEIPOP – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Planejamento Cicloviário Diagnóstico Nacional**. Ministério dos Transportes, 2001. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/PlanCicDiagNac.pdf>. Acesso em: 02 jun 2023.

GOFFMAN, Erving. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade*. Tradução: Mathias Lambert, v. 4, 1988.

GIDDENS, Anthony. **The constitution of society: outline of the theory of structuration**. Berkeley: University of California Press, 1984. Disponível em: <https://www.laspa.slg.br/2021/04/15/teoria-da-estruturacao-giddens-1984/>. Acesso em: 17 jul. 2024.

GUIMARÃES, Camila. **Desrespeito a ciclistas gera acidentes e mortes no trânsito em Belém**. O Liberal, Belém, 18 abr. 2023. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/desrespeito-a-ciclistas-gera-acidentes-e-mortes-no-transito-em-belem-1.678499>. Acesso em: 17 jan. 2024.

HALBWACHS, Maurice. **La mémoire collective**. Paris: Presses Universitaires de France, 1950.

HANNERZ, Ulf. **Explorando a cidade: em busca de uma antropologia urbana**. Editora Vozes Limitada, 2015.

HARAWAY, Donna. Manifesto ciborgue. **Antropologia do ciborgue**. Belo Horizonte: Autêntica, p. 33– 118, 2000.

HARAWAY, Donna J. Staying with the trouble: Making kin in the Chthulucene. In: **Staying with the Trouble**. Duke University Press, 2016.

HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. 2018. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/D.16.2018.tde-17092018-153511>.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73– 89, jul./dez. 2012. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf. Acesso em: 14 mai. 2024.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de pesquisa**, v. 37, p. 595– 609, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0100-15742007000300005>. Acesso em: 12 nov. 2023.

HUERTA, Elena; GÁLVEZ, Cristina. Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. **Antropología Experimental**, n. 16, 2016. Disponível em: <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3020>. Acesso em: 12 out. 2023.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022: Características dos domicílios e dos moradores**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/afua.html>. Acesso em: 06 de dezembro de 2023.

JACQUES, Paola B. Elogio aos Errantes: a arte de se perder na cidade. **Henri Jeudy y Paola Berenstein. Corpos e cenários urbanos. Territórios urbanos e políticas culturais**, p. 117–139, 2006.

JAKOVCEVIC, Adriana et al. Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte. **Suma psicológica**, v. 23, n. 1, p. 33–41, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.sumpsi.2015.11.001>. Acesso em: 12 jan. 2024.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago. **Tempo Social**, São Paulo, Brasil, v. 30, n. 2, p. 55–72, 2018. DOI: 10.11606/0103–2070.ts.2018.142245. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142245>.. Acesso em: 28 out. 2023.

KATO, Hellen C. A.; DE SOUSA, Diego Neves. **Belém do Pará: trajetória de uma cultura alimentar de mais de 400 anos de saberes e sabores**. Revista Humanidades e Inovação. v.7, n.16 – 2020.

LATOUR, Bruno. **Reassembling the Social: An Introduction to Actor– Network– Theory**. Oxford University Press, 2005.

LATOUR, Bruno. Reagregando o Social: uma introdução à Teoria do Ator-Rede. **Ilha Revista de Antropologia**, v. 14, n. 1, 2, p. 238-243, 2012.

LEE, Rita. **Bwana**. In: LEE, Rita. Rita Lee. [S.l.]: Som Livre, 1979. 1 disco sonoro. Faixa 5.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

PITANGA, Francisco José Gondim; LESSA, Ines. Prevalência e fatores associados ao sedentarismo no lazer em adultos. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 21, p. 870-877, 2005.

LIMA, D. F.; SOUZA, D. C.; MACHADO, D.; SAMPAIO, A. A. Curitiba, se há menos mulheres que homens pedalando: é necessário repensar a infraestrutura. **Revista de Saúde Pública do Paraná**, v. 7, n. 1, p. 1–17, 13 mar. 2024.

LIMA, Maria Dorotéia de. **Ver– o– peso, patrimônio (s) e práticas sociais: uma abordagem etnográfica da feira mais famosa de Belém do Pará**. 2008. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado, PPGCS/UFPA.

LUDD, Ned. Apocalipse motorizado. **São Paulo: Conrad**, 2004. Disponível em: https://copyfight.noblogs.org/gallery/5220/Apocalipse%2520Motorizado_2.pdf. Acesso em: 11 set. 2023.

LUGONES, María. Colonialidad y género. **Tabula rasa**, n. 9, p. 73–102, 2008. Disponível em: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1794–24892008000200006&script=sci_arttext. Acesso em: 13 mai. 2024.

MACHADO, Vivian da Silva Garelli. **Mulheres em movimento: a bicicleta pela perspectiva de gênero na cidade de Niterói**. 2019. 105 f. Dissertação. (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

MACIEL, Tereza. **O “corpo político” feminista sobre duas rodas: das ruas às redes**. 2020.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista brasileira de ciências sociais**, v. 17, p. 11– 29, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes antropológicos**, v. 15, p. 129– 156, 2009.

MARICATO, Erminia. Metrôpoles desgovernadas. **Estudos avançados**, v. 25, p. 7– 22, 2011.

MARTÍNEZ, Cristhian F; CLAPS, Rossana F. Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio– espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. **Revista de Estudios Sociales**, n. 54, p. 52– 67, 2015. Disponível em: <http://journals.openedition.org/revestudsoc/9449>. Acesso em: 29 abr. 2024.

MAUSS, Marcel. As técnicas do corpo. In: **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. pp.399– 422. [1934]

MBEMBE, Achille. Necropolítica. **Arte & ensaios**, n. 32, p. 122-151, 2016.

MCCRACKEN, John. Bicycles in colonial Malawi: a short history. **The Society of Malawi Journal**, v. 64, n. 1, p. 1– 12, 2011. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/41289168>. Acesso em: 23 abr. 2024.

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.

MENEZES, N. Nayane Menezes. **Depoimento** [jun. 2023]. Entrevistadora: Mayara Feitosa Teodoro. Belém: UFPA, 2023. 6 arquivos .mp3 (1h 30min). Entrevista concedida para a pesquisa de mestrado sobre mulheres que pedalam em Belém.

Ministério das Cidades, 2006

MIRANDA, Thales Barroso. **A ilusão da igualdade: natureza, justiça ambiental e racismo em Belém**. Orientadora: Ana Cláudia Duarte Cardoso. 2020. 205 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2021. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br:8080/jspui/handle/2011/13873>. Acesso em: 05 abr. 2024.

MILLER, George (Diretor). **Mad Max**. Austrália: Kennedy Miller Productions, Crossroads, 1979. 1 filme (93 min), son., color.

MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material**. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2013.

MOORE, Jason W. The Capitalocene, Part I: on the nature and origins of our ecological crisis. **The Journal of peasant studies**, v. 44, n. 3, p. 594-630, 2017. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03066150.2016.1235036>. Acesso em: 11 dez. 2024.

MOTTA– MAUÉS, Maria Angelica; IGREJA, Daniele GL; DANTAS, Luíza Maria Silva. De casa em casa, de rua em rua... Na cidade: “Circulação de crianças”, hierarquias e espaços sociais em Belém. **26ª Reunião Brasileira de Antropologia**, p. 1– 19, 2008. Disponível em: https://www.academia.edu/download/38329330/De_casa_em_casa_de_rua_em_rua_na_cidade.pdf. Acesso em: 07 set. 2023.

NUNES, Ana Carolina Almeida Santos; PEREIRA, Marina. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico| RBDU**, p. 189-206, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.nunes>. Acesso em: 07 out. 2024.

OLIVEIRA, 2021. Bairro do Paar, que um dia já foi a maior invasão da América Latina, completa 30 anos. **O liberal**. Disponível em: <https://www.oliberal.com/anandindeua/minhacidade/bairro-do-paar-que-um-dia-ja-foi-a-maior-invasao-da-america-latina-completa-30-anos-1.447568>. Acesso em: 30 jul. 2024.

PANCOTTO, Adriana. **Ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre: performances e políticas públicas em tempos de pandemia**. 281 f. Orientadora: Fernanda Tarabal Lopes. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, Porto Alegre, 2023. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/263188>. Acesso em: 15 nov. 23.

PBMB – PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/cadernosite2007xz.pdf>. Acesso em: 02 jun 2023.

PÉTONNET, Colette. Observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. **Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia**, n. 25, 1982. Disponível em: <https://www.lemetro.com.br/s/Observacao-flutuante.pdf>. Acesso em: 05 mai. 2023.

PIRES, Gabriel. O número de multas por transitar na ciclofaixa aumenta mais de 100 em Belém em 2023. **O liberal**. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/numero-de-multas-por-transitar-na-ciclofaixa-aumenta-mais-de-100-em-belem-em-2023-1.788126>. Acesso em: 04 ago. 2024.

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. Belém do Pará: cidade e água. **Cadernos MetrÓpole**, v. 17, n. 33, p. 41– 60, 2015.

Portal da Transparência da Segurança Pública (SEGUP– PA). Morte no Trânsito 2023. **Estatísticas de Morte no Trânsito**. Disponível em: <http://sistemas.segup.pa.gov.br/transparencia/morte-no-transito-2023/>. Acesso em: 18 ago. 2024.

RAQUEL, Roberta. **Mulheres em Bicicleta: Mobilidade Urbana e Direito à Cidade**. Para Onde!?, v. 9, n. 2, p. 68-74, 2018.

RIBEIRO, Luiza Helena Mendonça et al. O exercício físico no combate à Ansiedade e seu efeito no regulador fisiológico BDNF. **Brazilian Journal of Health Review**, v. 6, n. 6, p. 26621– 26639, 2023. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BJHR/article/download/64420/46250/157357>. Acesso em: 28 abr. 2024.

RICOEUR, Paul. **Tempo e narrativa**. Campinas: Papirus, 1997.

RIOS, Gabriela. **Oralidade e Memória Coletiva: Reflexões Teóricas**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **Etnografia da duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas**. Porto Alegre: Marcavizual, 2013.

RODRIGUES, Ana Maria. **Interações Sociais e Memória Coletiva: Uma Abordagem Contemporânea**. Porto Alegre: Sulina, 2017.

ROSALDO, Michelle; LAMPHERE, Louise. Introdução. In: ROSALDO, Michelle.; LAMPHERE, Louise. (coord.). **A mulher, a cultura e a sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, pp. 17– 64, 1979.

ROSENBLOOM, Sandra. **The Need for Study of Women's Travel Issues**. In: Transportation 7. Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam: p. 347– 350, 1978.

RUBINSTEIN, David. Cycling in the 1890s. **Victorian Studies**, v. 21, n. 1, p. 47– 71, 1977.

SÁ, Thiago Héric de et al. Diferenças socioeconômicas e regionais na prática do deslocamento ativo no Brasil. **Revista de Saúde Pública**, v. 50, p. 37, 2016.

SAFFIOTI, Heleieth. **Gênero, patriarcado, violência**. Ministério Público do Estado da Bahia, 2004.

SAMAIN, Etienne. Os riscos do texto e da imagem-Em torno de Balinese character (1942), de Gregory Bateson e Margaret Mead. **Significação: Revista de Cultura Audiovisual**, n. 14, p. 63-88, 2000.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 1, p. 113– 137, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdc/a/XPxB4Y96778C7L8qx6Z7cGs/?lang=pt> . Acesso em: 07 jul. 2024.

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.

SCARTAZZINI, Luiz Sílvio; HAYAKAWA, Ronaldo Atsushi. Como adaptar uma bicicleta para uso didático interdisciplinar. **Caminho Aberto: revista de extensão do IFSC**, p. 15– 25, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.35700/ca20170015-251937>. Acesso em: 30 jul. 2024.

SCHWEDERSKY, Larissa. **Habilidades, técnicas e movimento: uma abordagem ecológica dos ciclo-entregadores de Florianópolis-SC**. 2019. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina.

SCOTT, Joan Wallach; LOURO, Guacira Lopes; SILVA, Tomaz Tadeu da. Gênero: uma categoria útil de análise histórica de Joan Scott. **Educação & realidade**. Porto Alegre. Vol. 20, n. 2 (jul./dez. 1995), p. 71– 99, 1995. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/257862/000037108.pdf?sequ>. Acesso em: 26 abr. 2024.

SHELLER, Mimi. Theorising mobility justice. **Tempo Social**, v. 30, n. 2, p. 17– 34, 2018.

SILVEIRA, Luísa Horn de Castro et al. Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas. **Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP**, n. 30 v. 1, 2022.

SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental**. In.: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). O fenômeno urbano, p. 11– 25, 1979.

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.

SOARES, Andreia Filipa Gonçalves. **Bicicleta e Mobilidade Interurbana. Estudo sobre a integração da bicicleta na rede do Metro do Porto**. 2013. Dissertação de Mestrado. Universidade NOVA de Lisboa (Portugal).

SOUZA, Marcelo José Lopes; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. Unesp, 2004.

STRAVA. **Strava Year In Sport Trend Report: Insights on the World of Exercise**. 2023. Disponível em: <https://stories.strava.com/articles/strava-year-in-sport-trend-report-insights-on-the-world-of-exercise>. Acesso em: 16 fev. 2024.

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.

TAO, X. U. The popularization of bicycles and modern Shanghai. **Frontiers of History in China**, v. 3, n. 1, p. 117– 138, 2008.

TOBIAS, Maísa. Em desafio da integração da bicicleta com o transporte público em Belém do Pará: por que e como integrar? **Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 38 – 2015 – 3º quadrimestre**. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2021/03/Desafios-da-integracao-da-bicicleta.pdf>. Acesso em: 03 mai. 2023.

TRANSPORTE ATIVO. Pesquisa Nacional pela Mobilidade por Bicicleta. **Pesquisa Perfil do Ciclista 2018**. Patrocínio Itaú, 2018. Disponível em: <http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>. Acesso em: 02 de jun 2023.

TRANSPORTE ATIVO. **Relatório final**. Patrocínio Itaú mar./2018 a fev./2019, 2018. Disponível em: http://www.ta.org.br/site/Quem/RPI/Relatorio_TA_Itau_7_res.pdf. Acesso em: 02 de jun 2023.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbano diversidade na Amazônia brasileira**. Papers do NAEA, Belém, n. 321, p. 1– 22, dez. 2013.

VALENTINE, Gill. **The Geography of Women’s Fear**. Area, v. 21, n. 4, p. 385– 390, 1989.

VAN GENNEP, Arnold. **Os ritos de passagem**. Editora Vozes Limitada, 2014. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=zr5_CwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT7&dq=Van+Gennep+rito+de+passagem&ots=55SUg4VzKd&sig=SLgvAYrmqnZllAmIVaMUmgQt_Y4#v=onepage&q=Van%20Gennep%20rito%20de%20passagem&f=false. Acesso em: 08 ago. 2024.

VELHO, G. Antropologia Urbana. Encontro de tradições e novas perspectivas. **Sociologia, problemas e práticas**, 59:11– 18, 2009.

VELHO, G. Cap 9: Observando o familiar. In: Individualismo e Cultura. **Col. Antropologia Social**. Rio de Janeiro, Zahar, 1987

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose. Antropologia das sociedades complexas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

WRI BRASIL. **Cidades que são seguras para crianças são seguras para todos**. 2017. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/cidades-seguras-para-criancas-sao-seguras-para-todos>. Acesso em: 16 ago. 2024.

XAVIER, Giselle et al. Programa de Parcerias pela Bicicleta (BPP): Contribuindo para a inclusão da Bicicleta como componente do transporte (público) nas cidades brasileiras. In: **XV Congresso Latino Americano de Transportes Públicos, CLATPU**. 2009. p. 1– 11. Disponível em: copia_artigo_clatpu_09_xavier_wittink.pdf (udesc.br).

ZUCCHINI, Elena. **Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid**. 2015. Tese de Doutorado. Arquitectura. Disponível em: https://oa.upm.es/39914/1/ELENA_ZUCCHINI.pdf. Acesso em: 15 abr. 2024.

ANEXO I

Termo de Consentimento para uso de Imagem e Narrativas Oraís em Pesquisa Acadêmica

Eu, Renata Lira Furtado, residente em Belém do Pará, declaro, por meio deste termo, que:

1. Fui informada de que minha participação na pesquisa de mestrado intitulada “*BICICLETAS, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS: pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará*”, desenvolvida por Mayara Feitosa Teodoro no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA), sob orientação da Professora Luísa Dantas, será registrada por meio de entrevistas, conversas informais, observação participante e registros audiovisuais (fotografias e vídeos).

2. A pesquisa tem como objetivo geral compreender as narrativas de três mulheres com suas bicicletas. Como objetivos específicos: a) compreender a construção socioespacial de Belém, as características relacionadas à mobilidade urbana por bicicleta, mapear as ações oriundas do Bike Anjo, e compreender como elas impactam quem é tocada por elas – a cidade, pessoas e as bicicletas; b) buscar compreender quem são as mulheres que pedalam, como elas se apropriam do espaço urbano, especificamente, atentando aos sentidos e significados envolvidos nessa relação de gênero, mobilidade por bicicleta e suas circulações nos espaços; e, c) em colaboração com as interlocutoras, realizar coleções etnográficas de imagens relacionadas à bicicleta, mulheres e mobilidade na cidade de Belém/PA (Eckert e Rocha, 2013).

3. Estou ciente de que os materiais audiovisuais e as narrativas oraís coletadas durante a pesquisa poderão ser utilizados para fins acadêmicos, incluindo, mas não se limitando a:

Elaboração da dissertação de mestrado; Apresentação em bancas de qualificação e defesa; Publicação em artigos científicos, livros, capítulos de livros e outros meios de divulgação científica; Apresentação em eventos acadêmicos, como congressos, seminários e jornadas; Divulgação em plataformas digitais, como redes sociais, websites e canais de vídeos (exemplo: YouTube).


Consinto, de livre e espontânea vontade, que minha imagem e minhas narrativas oraís sejam utilizadas nos termos descritos no item 3, sem qualquer ônus para a pesquisadora ou para a instituição envolvida na pesquisa.

Compreendo que tenho o direito de solicitar, a qualquer momento, a retirada ou a anonimização de minha imagem e de minhas narrativas oraís, caso não deseje mais que sejam utilizadas na pesquisa.

Declaro que as informações fornecidas durante a pesquisa são verdadeiras e que fui informada sobre os objetivos da pesquisa, a garantia de anonimato em caso de publicação dos dados e sobre a possibilidade de ter acesso aos resultados da pesquisa, caso seja de meu interesse.

Estou ciente de que este termo de consentimento foi lido e compreendido por mim, e que minha assinatura representa minha concordância com todas as disposições aqui presentes.

Belém/PA, 30 de janeiro de 2025.

Documento assinado digitalmente
 **RENATA LIRA FURTADO**
Data: 30/01/2025 14:10:11-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Renata Lira Furtado

Termo de Consentimento para uso de Imagem e Narrativas Oraís em Pesquisa Acadêmica

Eu, Suellen *** Bastos, residente em Belém do Pará, declaro, por meio deste termo, que:

1. Fui informada de que minha participação na pesquisa de mestrado intitulada “*BICICLETAS, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS: pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará*”, desenvolvida por Mayara Feitosa Teodoro no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA), sob orientação da Professora Luísa Dantas, será registrada por meio de entrevistas, conversas informais, observação participante e registros audiovisuais (fotografias e vídeos).

2. A pesquisa tem como objetivo geral compreender as narrativas de três mulheres com suas bicicletas. Como objetivos específicos: a) compreender a construção socioespacial de Belém, as características relacionadas à mobilidade urbana por bicicleta, mapear as ações oriundas do Bike Anjo, e compreender como elas impactam quem é tocada por elas – a cidade, pessoas e as bicicletas; b) buscar compreender quem são as mulheres que pedalam, como elas se apropriam do espaço urbano, especificamente, atentando aos sentidos e significados envolvidos nessa relação de gênero, mobilidade por bicicleta e suas circulações nos espaços; e, c) em colaboração com as interlocutoras, realizar coleções etnográficas de imagens relacionadas à bicicleta, mulheres e mobilidade na cidade de Belém/PA (Eckert e Rocha, 2013).

3. Estou ciente de que os materiais audiovisuais e as narrativas oraís coletadas durante a pesquisa poderão ser utilizados para fins acadêmicos, incluindo, mas não se limitando a:

Elaboração da dissertação de mestrado; Apresentação em bancas de qualificação e defesa; Publicação em artigos científicos, livros, capítulos de livros e outros meios de divulgação científica; Apresentação em eventos acadêmicos, como congressos, seminários e jornadas; Divulgação em plataformas digitais, como redes sociais, websites e canais de vídeos (exemplo: YouTube).

Consinto, de livre e espontânea vontade, que minha imagem e minhas narrativas oraís sejam utilizadas nos termos descritos no item 3, sem qualquer ônus para a pesquisadora ou para a instituição envolvida na pesquisa.

Compreendo que tenho o direito de solicitar, a qualquer momento, a retirada ou a anonimização de minha imagem e de minhas narrativas oraís, caso não deseje mais que sejam utilizadas na pesquisa.

Declaro que as informações fornecidas durante a pesquisa são verdadeiras e que fui informada sobre os objetivos da pesquisa, a garantia de anonimato em caso de publicação dos dados e sobre a possibilidade de ter acesso aos resultados da pesquisa, caso seja de meu interesse.

Estou ciente de que este termo de consentimento foi lido e compreendido por mim, e que minha assinatura representa minha concordância com todas as disposições aqui presentes.

Belém/PA, 30 de janeiro de 2025.

Suellen *** Bastos

Termo de Consentimento para uso de Imagem e Narrativas Oraís em Pesquisa Acadêmica

Eu, Nayane*** Menezes, residente em Belém do Pará, declaro, por meio deste termo, que:

1. Fui informada de que minha participação na pesquisa de mestrado intitulada “*BICICLETAS, MOBILIDADES E ITINERÁRIOS: pensando o fazer urbano de mulheres que pedalam em Belém/Pará*”, desenvolvida por Mayara Feitosa Teodoro no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Pará (UFPA), sob orientação da Professora Luísa Dantas, será registrada por meio de entrevistas, conversas informais, observação participante e registros audiovisuais (fotografias e vídeos).

2. A pesquisa tem como objetivo geral compreender as narrativas de três mulheres com suas bicicletas. Como objetivos específicos: a) compreender a construção socioespacial de Belém, as características relacionadas à mobilidade urbana por bicicleta, mapear as ações oriundas do Bike Anjo, e compreender como elas impactam quem é tocada por elas – a cidade, pessoas e as bicicletas; b) buscar compreender quem são as mulheres que pedalam, como elas se apropriam do espaço urbano, especificamente, atentando aos sentidos e significados envolvidos nessa relação de gênero, mobilidade por bicicleta e suas circulações nos espaços; e, c) em colaboração com as interlocutoras, realizar coleções etnográficas de imagens relacionadas à bicicleta, mulheres e mobilidade na cidade de Belém/PA (Eckert e Rocha, 2013).

3. Estou ciente de que os materiais audiovisuais e as narrativas oraís coletadas durante a pesquisa poderão ser utilizados para fins acadêmicos, incluindo, mas não se limitando a:

Elaboração da dissertação de mestrado; Apresentação em bancas de qualificação e defesa; Publicação em artigos científicos, livros, capítulos de livros e outros meios de divulgação científica; Apresentação em eventos acadêmicos, como congressos, seminários e jornadas; Divulgação em plataformas digitais, como redes sociais, websites e canais de vídeos (exemplo: YouTube).

Consinto, de livre e espontânea vontade, que minha imagem e minhas narrativas oraís sejam utilizadas nos termos descritos no item 3, sem qualquer ônus para a pesquisadora ou para a instituição envolvida na pesquisa.

Compreendo que tenho o direito de solicitar, a qualquer momento, a retirada ou a anonimização de minha imagem e de minhas narrativas oraís, caso não deseje mais que sejam utilizadas na pesquisa.

Declaro que as informações fornecidas durante a pesquisa são verdadeiras e que fui informada sobre os objetivos da pesquisa, a garantia de anonimato em caso de publicação dos dados e sobre a possibilidade de ter acesso aos resultados da pesquisa, caso seja de meu interesse.

Estou ciente de que este termo de consentimento foi lido e compreendido por mim, e que minha assinatura representa minha concordância com todas as disposições aqui presentes.

Belém/PA, 30 de janeiro de 2025.

Nayane *** Menezes