



## Mulheres negras e de *baixada* que pedalam: a bicicleta como facilitadora para o acesso à cidade em Belém do Pará

**Black Women from *baixada* who cycle: The Bicycle as a Facilitator for Urban Access in Belém do Pará**

**Mujeres negras y de *baixada* que pedalean: La bicicleta como facilitadora del acceso urbano en Belém do Pará**

**Mayara Feitosa Teodoro<sup>1</sup>**

**Airely Neves Pereira<sup>2</sup>**

**Resumo:** O artigo em tela objetiva refletir como a bicicleta proporciona o direito à cidade a um grupo de mulheres que incentivam o uso da bicicleta em Belém do Pará. Para isso, foi feito uso dos pressupostos teóricos e metodológicos da etnografia da duração desenvolvida por Ana Luisa Rocha e Cornélia Eckert, trata-se de uma perspectiva que busca compreender as dinâmicas temporais e os processos de transformação em contextos sociais por meio de uma imersão profunda e prolongada no campo de estudo, características da pesquisa antropológica. As mulheres que pedalam conseguem acessar espaços da cidade que antes não eram acessados por ela, seja pela falta de transporte, seja por influência dos discursos violentos da cidade ou até mesmo a falta de dinheiro, assim, a bicicleta surge como a possibilidade delas se apropriarem autonomamente do espaço urbano. Nesse sentido, a mobilidade por bicicleta promove o direito à cidade, a liberdade que a bicicleta proporciona vem a partir da tomada da consciência de opressão, e assim, iniciar a ocupação, participação e a transformação dos espaços públicos, promovendo maior equidade social.

**Palavras-chave:** Direito à cidade; Bicicleta; Mulheres; Etnografia da duração; Antropologia urbana

<sup>1</sup> Mestranda em Sociologia e Antropologia pelo PPGSA/UFPA. E-mail: [mftems@gmail.com](mailto:mftems@gmail.com)

<sup>2</sup> Graduada em Filosofia – UFPA. E-mail: [airelypereira.t@gmail.com](mailto:airelypereira.t@gmail.com)



**Abstract:** The article in question aims to reflect on how the bicycle provides the right to the city to a group of women who encourage the use of bicycles in Belém do Pará. To achieve this, use was made of the theoretical and methodological assumptions of the ethnography of duration developed by Ana Luisa Rocha and Cornélia Eckert, this is a perspective that seeks to understand temporal dynamics and transformation processes in social contexts through a deep and prolonged immersion in the field of study, characteristics of anthropological research. Women who cycle are able to access spaces in the city that were previously not accessible to them, whether due to lack of transport, the influence of the city's violent speeches or even lack of money, thus, the bicycle appears as the possibility for them to appropriate autonomously from urban space. In this sense, mobility by bicycle promotes the right to the city, the freedom that the bicycle provides comes from becoming aware of oppression, and thus, starting the occupation, participation and transformation of public spaces, promoting greater social equity.

**Keywords:** Right to the city; Bicycle; Women; Ethnography of duration; Urban anthropology

**Resumen:** El artículo en cuestión tiene como objetivo reflexionar sobre cómo la bicicleta brinda el derecho a la ciudad a un grupo de mujeres que incentivan el uso de la bicicleta en Belém/Pará/Brasil. Para lograrlo, se utilizaron los presupuestos teóricos y metodológicos de la La etnografía de la duración desarrollada por Ana Luisa Rocha y Cornélia Eckert, es una perspectiva que busca comprender las dinámicas temporales y los procesos de transformación en contextos sociales a través de una inmersión profunda y prolongada en el campo de estudio, características de la investigación antropológica. Las mujeres que viajan en bicicleta pueden acceder a espacios de la ciudad que antes no les eran accesibles, ya sea por falta de transporte, por la influencia de los discursos violentos de la ciudad o incluso por falta de dinero, por lo que la bicicleta aparece como la posibilidad para ellas de apropiarse de forma autónoma del espacio urbano. En este sentido, la movilidad en bicicleta promueve el derecho a la ciudad, la libertad que brinda la bicicleta proviene de tomar conciencia de la opresión, y así, iniciar la ocupación, participación y transformación de los espacios públicos, promoviendo una mayor equidad social.

**Palabras clave:** Derecho a la ciudad; Bicicleta; Mujer; Etnografía de la duración; Antropología urbana

## Introdução

Andar de bicicleta nos possibilita acessar alguns espaços em que o transporte coletivo não chega devido às suas rotas e/ou horário de circulação. Nesse sentido, a bicicleta surge como uma coisa - assim como descrito por Arjun Appadurai (2010) - que adquire significados e valores por meio das interações sociais, culturais e econômicas nas quais estão inseridos. Ou seja, as coisas desempenham papéis significativos na construção de identidades, aqui neste trabalho isso se dá principalmente pela possibilidade de a bicicleta tornar possível o circular pela cidade, ou seja, o direito à cidade. No entanto, desde a revolução industrial nota-se a cidade criada para automóveis e a desvalorização de modais sem o uso do motor (HARKOT, 2018), logo, embora a bicicleta garanta que a população da *baixada* acesse outros espaços, ainda é uma tarefa difícil para quem pedala.

O trânsito em Belém é considerado um dos que mais provocam vítimas fatais na região norte do Brasil, e, mesmo em meio a diversos problemas, há um grupo de mulheres que realizam ações que visam incentivar o uso da bicicleta na cidade. O grupo surgiu em 2017, a partir de um dos pilares de uma rede nacional de voluntários que promovem diversas ações com a temática da bicicleta: palestras, oficinas, aulas para aprender a pedalar, acompanhamento no

trânsito e outras atividades. As participantes que integram em maior número e estão presentes com mais frequência nas atividades são mulheres negras e de baixadas da cidade da região metropolitana de Belém.

A rede nacional surgiu em 2010 em São Paulo, momento em que alguns amigos cicloativistas começaram a se oferecer para passar no trabalho de outros amigos que não eram cicloativistas, mas que pedalavam, com o intuito de fazer com que novas pessoas aderissem ao movimento bicicletada, um pedal em grupo que ocorre toda última sexta do mês em diversas cidades a nível mundial com o fim de pedir por melhores condições para o uso da bicicleta nas cidades. O termo “bike anjo ” surgiu em um desses acompanhamentos, quando um desses voluntários, recebeu os dizeres: “você é um anjo”, quando estava acompanhando uma dessas pessoas até a bicicletada. Em 2012, em parceria com as Pedalinas para ajudar na Oficina de aprender a pedalar em SP, nasce a Escola Bike Anjo – EBA e se espalha para diversas cidades do Brasil. Em 2015, Pedro um dos idealizadores da Bike Anjo veio a Belém, apresentou o projeto e formou um time de voluntários e voluntárias dando início a Bike Anjo Belém. A rede Bike Anjo possui uma cartilha de valores e ações/atividades que são realizadas no decorrer do ano, entre elas: Escola para aprender a pedalar (EBA – Escola Bike Anjo); De bike ao trabalho – iniciativa voltada para o incentivo do uso da bicicleta para ir ao trabalho ao invés do carro; cursos de mecânica básica; bike na obra – distribuição de kits de segurança no trânsito e fortalecimento do uso da bicicleta através de blitz educativa; Dia mundial sem carro e entre outras atividades que envolvem a educação no trânsito.

Diante disto, o objetivo central do artigo é de refletir como a bicicleta proporciona o direito à cidade a um grupo de mulheres que incentivam o uso da bicicleta em Belém do Pará. Para isso, fizemos uso dos pressupostos teóricos e metodológicos da antropologia desenvolvida por Ana Luisa Rocha e Cornélia Eckert (2013), é uma perspectiva que busca compreender as dinâmicas temporais e os processos de transformação em contextos sociais por meio de uma imersão profunda e prolongada no campo de estudo, características da pesquisa antropológica.

A antropologia da duração se baseia em uma combinação de pressupostos teóricos e metodológicos que enfatizam a experiência temporal e a complexidade das interações sociais. Compreender o direito à cidade através dessa perspectiva, é compreender que o tempo não é uma entidade linear e homogênea, mas uma experiência complexa e multifacetada. Eckert e Rocha (2013) reconhecem que os diferentes atores sociais podem perceber, vivenciar e atribuir significados ao tempo de maneiras diversas, influenciadas por suas trajetórias de vida, contextos culturais e práticas sociais. Nesse caso, as entrevistas e conversas foram importantes para

compreender as histórias de vida, os eventos cotidianos e as transformações dessas experiências ao longo do tempo.

Na primeira parte do artigo nos ateremos aos pressupostos teóricos e metodológicos da antropologia de rua, especificamente com as categorias analíticas do direito à cidade (LEFEBVRE, 1969) e o fazer cidade. Em seguida apresentaremos as experiências e trajetórias sociais dessas mulheres com a bicicleta, no qual foram realizadas entrevistas semiestruturadas e conversas informais que ajudaram a construir este artigo.

### Pressupostos teóricos e metodológicos da antropologia de rua: O fazer cidade e o direito à cidade

Pode-se dizer que o debate do direito à cidade, inicia-se no final dos anos 60, por meio dos pensamentos de Henry Lefebvre. Esse debate tem sido fundamental para abordar a cidade como um espaço de processos, conflitos e reclamações relacionadas com a produção do espaço urbano. Em seus escritos, Lefebvre (1969) indica que aqueles que não desfrutam de privilégios na cidade, em uma situação de desapossamento ou frustração, podem ser mais ativos nesse exercício de reapropriação dos espaços. O interesse pelo urbano e a disposição para intervir no espaço urbano podem ser mais evidentes em indivíduos que estejam em situação de carência ou exclusão (LEFEBVRE, 1969, p. 121). No caso do grupo das mulheres que pedalam e realizam as ações, são as que mais se sentem afrontadas e violentadas pela forma em que é configurado o trânsito em Belém/PA. Entre inúmeras situações há desrespeito por motoristas de carros e motos, as frequentes invasões das ciclofaixas nas ruas em que elas existem, ou tentativas de empurrar as mulheres para as calçadas, com apitos excessivos e/ou quando tentam encostar o carro na bicicleta.

Em geral, as pessoas que pedalam preenchem as características descritas por Lefebvre (1969), especialmente no contexto do transporte e em condições de ausência de medidas de proteção ou promoção do uso da bicicleta. Nesse sentido, Lefebvre destaca que não serão as políticas públicas de integração, mas sim a auto-organização dos indivíduos que compõem a sociedade urbana que promoverá essa intervenção coletiva. Castells, por sua vez, desenvolve amplamente esse ponto e ressalta que tal auto-organização tem um alcance limitado: para garantir o sucesso das propostas originadas dos movimentos sociais urbanos, será necessário envolver agentes com capacidade de tomada de decisão operacional na gestão da cidade.

Nesse ponto, devo destacar as ações realizadas pelos grupos de mulheres no qual

acompanhamos de julho de 2022 a agosto de 2023 em Belém do Pará. O conjunto de ações realizadas são as indicadas pela Rede Bike Anjo, o objetivo delas é incentivar o uso da bicicleta nas cidades em que existem voluntários e voluntárias da rede. Em Belém, acompanho principalmente duas ações: escola para aprender a pedalar, conhecida como EBA- Escola Bike Anjo e o grupo das Bikes Anjas, que ensinam mulheres que aprenderam a pedalar na praça a pedalar na cidade, através de roda de conversas, minicursos de mecânica básica, pedalando com conforto, pedal pela cidade e distantes. A intenção é tornar a cidade um lugar habitável para pessoas, por este motivo, nas ações orienta-se o uso da bicicleta.

No artigo “De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana” do antropólogo José Magnani (2002), a cidade é definida por meio do movimento, no qual os circuitos formam emaranhados pela cidade, que podem revelar alianças e negociações, permitindo que as mulheres que pedalam, circulem, disputem, negociem e realizem um constante fazer urbano. Assim, seguir/acompanhar as interlocutoras de pesquisa em seus trajetos, pode revelar quais lugares estão sendo negociados e como são.

O antropólogo francês Michel Agier (2011) em seu estudo sobre antropologia da cidade mostra que é preciso observar e relacionar as situações de interação concretas cotidianas –da rua, da rede de socialidade, das dinâmicas para aprendermos antropologicamente a dimensão relacional da cidade. O autor se preocupa em responder o “que faz a cidade”, assim, lugares, situações e movimentos são três formas de entrar na cidade e pensar nela teoricamente. Para Agier (2011), diferentes agentes sociais mobilizam diferentes modos de vida, assim como, distintas formas de se mover e habitar na cidade, evidenciando que o “fazer cidade” está em acordo com as ações cotidianas das mulheres que pedalam – grifo meu – que circulam e habitam a cidade, colocando em prova que cidade não é uma coisa estável, mas que está em constante modificação. Logo, a cidade pode ser compreendida como um projeto inacabado, por ser resultado das práticas, intervenções e modificações colocadas por diferentes agentes sociais (Magnani, 2009, p. 132).

Em consonância a este pensamento, o antropólogo sueco Ulf Hannerz (2005), mostra que a cidade não deve ser considerada como um sistema fechado, limitando-se a definir-se de acordo com o tamanho, a intensidade e heterogeneidade, mas são subjetivas e variáveis, assim, deve ser vista como um local inacabado e que é moldado por quem as circula. Este ser que circula carrega consigo histórias, memórias e trajetórias. Quanto a isso, o filósofo e historiador Michel de Certeau em *A invenção do cotidiano* (1994), trata a cidade como palco, e, ao mesmo tempo, como objeto das tensões sociais, dos conflitos, imprevistos e constrangimentos

(ECKERT E ROCHA, 2014, p. 14). Ou seja, para Certeau (1994), o espaço é o lugar praticado ou as formas que as agentes transformam por meio de suas apropriações, ocupações e vivências. A observação sistemática das experiências cotidianas de mulheres que pedalam em Belém pode revelar complexas estratégias e sutilezas, a dizer, as negociações e os sentidos de pertencimento nas ruas, revelando que é possível construir e reproduzir diversos sentidos para fazer durar nas ruas ao pedalar.

A cidade não é apenas o resultado da atividade tecnocrática de especialistas, cientistas e urbanistas, e das entidades às quais respondem. No entanto, a cidade é o produto de uma "prática urbana" entrelaçada na vida cotidiana "que não se limita nem às ideologias e instituições globais relativas ao espaço e sua organização, nem às atividades particulares chamadas 'urbanísticas', que frequentemente servem como meios para fins desconhecidos" (LEFEBVRE, 1969, p. 98). A prática vivida na cidade, decorrente de habitar nela, não está sujeita à dinâmica dos planejadores ou investidores: a prática vivida da cidade, por meio do uso constante, redefine a cidade e exerce uma influência fundamental sobre ela.

A etnografia de rua, nesse sentido, requereu nossa presença em campo, exigindo uma certa perda de tempo, conforme apontado pelas antropólogas brasileiras Cornélia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013), para se atingir um forte componente narrativo sobre os deslocamentos humanos, capazes de "metamorfosar as sobreposições temporais dos lugares em uma sequência espacial de pontos", é preciso contar com o tempo como um aliado, pois somente com o estando lá, que se faz o estive aqui, e assim, se tem uma densidade de "sobreposições cumulativa dos tempos vividos" durante o trabalho de campo (Eckert e Rocha, 2014, p. 14).

Inspirada em Eckert e Rocha (2013, p. 25), utilizamos os pressupostos teóricos e metodológicos da etnografia da duração, uma vez que o conhecimento aqui produzido é uma tradução, construção e desconstrução. As autoras mostram que as grandes metrópoles contemporâneas são causas daquilo que elas próprias produzem e não resultados apenas das ações de quem as habita, nesse sentido, a memória coletiva no contexto urbano é fundamental para compreender o contexto urbano.

A memória é compreendida a partir da concepção de Gilbert Durand (1984), como um conjunto de estruturas fantásticas que figuram nas culturas humanas, quer dizer, 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).

As técnicas adotadas para a realização deste trabalho são as mesmas utilizadas por Eckert e Rocha (2013, p. 50) para a elaboração de etnografias da duração: a observação participante e etnografia de rua, sistematicamente, junto ao ver, ouvir e escrever (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2000) as experiências com os lugares que as mulheres – que contribuíram para essa pesquisa – pedalam em Belém. Assim, nos interessou compreender seus itinerários urbanos, suas trajetórias sociais e instigá-las a construções de suas narrativas biográficas por meio de conversas e entrevistas semiestruturadas. Conforme Gilberto Velho, essas trajetórias certamente afetam a visão de mundo e o estilo de vida de indivíduos situados na mesma classe social, influenciadas pelo contato entre grupos e círculos diferentes (DANTAS, 2016, p; 51). As conversas e entrevistas são importantes para pensar essa duração, pois nenhuma imagem surge sem razão, sem associação de ideias (BACHELARD, 1989).

### **Experiências de mulheres que acessam a cidade de bicicleta em Belém**

Para essa pesquisa, foram realizadas entrevistas com quatro interlocutoras de pesquisa. E conversas informais com três delas (Ana, Helena e Cida) com uma das pesquisadoras que realiza trabalhos fazendo tranças – por este motivo em alguns momentos a forma de escrita estará em primeira pessoa. Em todas as conversas foi comum notar as formas em que a bicicleta possibilita o acesso à cidade. Seja para levar seus filhos na escola, para participar de uma atividade cultural ou para fazer compras na feira, e, até mesmo, ir para a universidade e trabalhar.

Marina Harkot (2018), em sua pesquisa intitulada “A bicicleta e as mulheres”, refletiu sobre a mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero em São Paulo. Mostrou que o sistema de mobilidade é pensado em função de quem realiza o “trabalho produtivo”, por ser considerado como o principal pilar da sociedade, diferentemente do trabalho reprodutivo e de cuidados, fortemente não remunerado e que não possui o mesmo reconhecimento. Dessa forma, se o trabalho reprodutivo e de cuidado incide predominantemente sob a responsabilidade das mulheres, o sistema de mobilidade não é pensado para aquelas que não estão inseridas nessa lógica do trabalho produtivo (HARKOT, 2018, p. 45).

Harkot (2018) realizou vasto levantamento bibliográfico acerca das temáticas: gênero e mobilidade, apresentou, como Sandra Rosenbloom (1978) chamou de “passageiros não-neutros”, esses corpos que não fazem parte do trabalho produtivo, ou seja, que não são homens, trabalhadores e brancos.

Por causa da natureza das pesquisas de viagem urbanas, sabemos muito pouco sobre as viagens que não são viagens de trabalho, as viagens fora do horário de pico e as viagens não-motorizadas. Em larga medida, as pessoas cujo comportamento nós conhecemos tão pouco sobre são mulheres – donas de casa do subúrbio, mães levando seus filhos, mulheres idosas e aposentadas (HARKOT, 2018).

Nas análises dos trabalhos sobre gênero e mobilidade notamos que um dos aspectos das viagens conhecidas como “femininas” é de que as mulheres realizam as “viagens em cadeia”, conforme McGuckin e Murakami (1999). Para essas pesquisadoras, as mulheres são as que realizam viagens mais curtas, que mais usam o transporte público e a pé, e, são as que realizam viagens com passageiros. Estes dados fundamentam-se em pesquisas realizadas no Norte Global, mas quando a autora pensa o caso brasileiro, ela recorre à análise feita por Forneck e Zuccolotto (1996) sobre mobilidade das mulheres em São Paulo, a partir da pesquisa Origem-Destino realizado pelo Metrô - SP, que identificou que apesar do tempo de viagem entre homens e mulheres ser quase similar, naquele momento, os homens realizam mais viagens como passageiros do que as mulheres. Um dos pontos fundamentais nessa pesquisa é a diferença dos motivos das viagens por gênero, por revelar que as mulheres realizam mais viagens para o lazer, compras, saúde e escola do que para trabalhar. Ao mesmo tempo, essas autoras apontam que isso não significa necessariamente que os motivos das viagens estão relacionados a elas, ou que possuem nível de escolaridade mais alto do que os homens.

É sobre essas diversas paradas que pretendo tratar aqui. Em agosto de 2022, fui à casa de Ana, após uma Escola Bike Anjo no sábado, para fazer tranças em seus cabelos. Além de ter passado o final de semana na companhia de Ana, fiquei com ela durante a segunda-feira com o objetivo de acompanhar um dia dela. Logo pela manhã, depois de fazer o café, tomar banho e dar banho em sua neta, Ana preparou a bicicleta com a cadeirinha e levou sua neta para escola – situado na fronteira entre Belém e Ananindeua –, as ruas não são asfaltadas, mas são arenosas e repletas de pedrinhas, se não pedalar com cuidado, o risco de derrapar é grande.

Em um único dia Ana realizou mais de cinco paradas: de casa para a escola de sua neta, da escola para um armazém para comprar materiais para um evento que iria atuar durante a semana, do armazém para uma estamperia de roupas; após isso, foi até a casa de uma amiga almoçar (no bairro Guamá), parou na oficina para fazer reparos no freio, durante a tarde foi para uma atividade na universidade, no qual compartilhou sua experiência com a temática: mudanças climáticas e bicicleta, e no fim da tarde foi para um café na casa da Helena e depois para a sua casa.

Ana desempenha o papel de mobilizadora em quatro coletivos que estimulam a



formação de políticas públicas dentro da temática da mobilidade por bicicleta, a maioria desses trabalhos são desempenhados de forma totalmente voluntária.

Quando questionada dos motivos que a fazem andar de bicicleta, Ana diz que desde muito tempo andar de bicicleta não foi uma escolha, pois era a única maneira que conseguia chegar até seu trabalho com mais facilidade, sem precisar gastar muito tempo e gastos com dinheiro, ao pegar dois ônibus. Além disso, seu trabalho como ativista exige essas diversas paradas. Atualmente, andar de bicicleta é também uma opção, primeiro, por ser um veículo que não polui, e segundo, por lhe poupar tempo e dinheiro. Ivan Illich ([1974] in LUDD, 2005, p. 33), nasceu em Viena, mas viveu grande parte de sua vida no México, inserido no contexto latino-americano, na década de 70 em meio à crise energética diferencia o trânsito de quem usa a própria força para locomover-se de um ponto a outro e o transporte motorizado. A bicicleta, é colocada como uma opção possível por ser um veículo movido a propulsão humana.

A simplicidade da estrutura metálica da bicicleta; a exposição dos corpos quando pedalando, apenas sentados no selim; a baixa velocidade média que atinge nos percursos na cidade e que possibilita contato fácil com o entorno, com as pessoas nas calçadas, com as fachadas do comércio... A bicicleta é capaz de estabelecer uma lógica diferente daquela do funcionamento das cidades modernas e rodoviaristas, por imprimir um ritmo e velocidade mais democráticos, justamente porque são alcançáveis sem a necessidade de motor (HARKOT, 2018, p. 51).

Para Aldred et al. (2016, p. 31), as conhecidas viagens “femininas” – que geralmente carregam passageiros, com múltiplos destinos, viagens em cadeia, viagens com crianças, viagens carregando objetos pesados que geralmente não são carregadas em uma bicicleta – na maior parte do tempo não fazem parte repertório dos “ciclistas típicos”. Essas viagens femininas seriam o motivo que tornaria o pedalar menos atraente para as mulheres.

As formas que Ana, Hellen e Cida circulam na cidade de bicicleta mostram o contrário desse pensamento, justamente por compreender que as viagens realizadas por mulheres podem ter destinos múltiplos ou em cadeia, com ou sem bagagem, pois a bicicleta permite a prática da liberdade de movimento. Ana, por exemplo, em diversas ações, sempre carrega sua neta e/ou uma caixa como bagageiro em sua garupa, no qual, já carregou bandeiras, escada e materiais em geral.

Helena, por exemplo, usa a bicicleta para fazer pequenas compras, participar de cursos em um local localizado a 7 km de sua casa, do ensaio do Arraial do Pavulagem, e, dos ensaios do Choro do Pará, ir à academia e sair com as amigas.

Esse ano fui para um show lá no Marine, e tu estando com a tua bicicleta é a coisa mais maravilhosa, primeiro que não vai ter um trânsito infernal, estava acompanhada da minha grande amiga que pedala e não tivemos que esperar Uber, foi maravilhoso!

Uso também como transporte social, e isso a gente faz de vez em quando, claro que ninguém bebe, porque se beber, não dirija. Isso vale pra bicicleta também, rs. E, eu vou pro portal ver o Pôr-do-sol, vou pro pedal com as manas vou pra consultas, na Batista Campos, ali na Rua dos Mundurucus. Participo do bicicletada, faço plaquinha, cobrando, sempre se fazendo ver. Então eu uso a bicicleta pra pequenos percursos, dificilmente pedalo para muito longe (Entrevista com Helena, junho de 2023).

Para Helena, desde que aprendeu a pedalar, a bicicleta tem sido uma ferramenta que a permitiu acessar a cidade. Ela se casou aos 16 anos de idade e já está há mais de 30 anos nessa relação. Até a bicicleta chegar em sua vida, se dedicava exclusivamente para o casamento. De acordo com suas palavras, “por muito tempo deixei de lado as minhas vontades para fazer as dele, frequentava lugares que não gostava... Hoje em dia, eu pego a minha bicicleta e vou pros rolês que quero com minhas amigas”. Vejo que o casamento pode ter impossibilitado maior autonomia em sua vida, uma vez que, por muitas vezes precisou deixar de lado suas próprias vontades para fazer a vontade do outro. Em “O segundo sexo: a experiência vivida” a filósofa Simone de Beauvoir (1967), mostra que o casamento implica em se dividir entre os interesses pessoais e as obrigações do matrimônio, no qual as mulheres acabam por se realizar unicamente às conquistas de seus cônjuges, especialmente em relacionamentos heteronormativos, no caso dela.

O aprender a pedalar de Helena também é lido como o momento em que ela conseguiu ter acesso à cidade e de colocar em prática suas próprias vontades. Pelo fato de não ter aprendido a pedalar em sua primeira ida à Escola Bike Anjo, ela precisou continuar voltando às aulas, até que em determinado momento passou a atuar como voluntária, auxiliando na realização das inscrições no dia das aulas. Pouco tempo depois, o voluntário responsável por organizar as EBA's em Belém se mudou para outra cidade, convidando-a a assumir a responsabilidade de organizar as escolas:

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 (Helena, junho de 2023).

Vivian Machado (2019, p. 62), ao tentar compreender a questão do gênero e mobilidade urbana, diz que a ideia de pertencimento das mulheres que pedalam perpassa pela ideia de pertencimento à cidade. Ao olhar a trajetória de Hellen, também percebemos o mesmo movimento de acessar a cidade por meio da bicicleta. Durante a pandemia, Hellen morava com seus pais na Bernardo Sayão/Cidade velha, ficou responsável por cuidar dos pais e de sua tia que são idosos, portanto, faziam parte do grupo de risco. Durante esse período, era a única que

saía de casa para fazer compras e para visitar a irmã. Nessa época, Hellen ainda não estava fazendo a transição e ainda utilizava seu nome morto. A partir de 2021, que ela “se aceitou”, ou seja, Hellen já participava do grupo de mulheres antes de sua transição. Segundo seu relato, a primeira pessoa que ficou sabendo foi Helena, esse foi o motivo da escolha de seu nome Hellen. No fim deste mesmo ano, ela conseguiu comprar sua casa própria – no bairro Marambaia – e realizou toda a sua mudança de bicicleta.

Então o meu caminho era Pedro Álvares Cabral direto nesses processos de mudanças, e como eu passei a pedalar muito mais, então o corpo teve que se adaptar. Antes, eu não chegava a 50km por semana, eu DOBREI, quando fui morar sozinha. Então ainda teve esse processo de se acostumar, nessa época também, porque como eu dei entrada tudinho, eu tive que pagar 6 de 500 reais e a bolsa na época era 1 mil e 500 reais, ou seja, tu entendeu o que sobrava. Eu não tinha como ir de ônibus pra UFPA, porque se não, não sobrava pra comida. Era de casa, pegando a doutor Freitas e toda a Perimetral, com todos os problemas da Perimetral (Hellen, maio/2023).

Após sua mudança, Hellen passou a pedalar em média 50 km por dia, sendo a quinta-feira o dia mais exaustivo, justamente por conta do encontro com o grupo de mulheres que pedalam. Um de seus trajetos na quinta-feira:

Eu saio de casa direto pra UFPA, mais ou menos 10km, depois vou pra casa da minha mãe na Cidade Velha que é uns 6 ou 7 quilômetros, depois passo na casa da Helena e vou lá pra Vila Container, do Vila Container tem passeio e aí vai depender do dia, já teve tempo de irmos lá pro Hangar, e depois do pedal, costumo deixar alguém na casa ou pelo caminho. Antes, grupo finaliza o pedal ali no Tchaca no Jurunas, perto da casa da Helena, então eu ia deixar a Helena e depois fazia o trajeto: Tamandaré, Avenida Nazaré inteira e pegando Almirante Barroso pra pegar a Doutor Freitas, porque nesse horário noturno não dá pra passar pela Pedro Álvares Cabral e nem pela Senador Lemos, por causa da ponte do galo, lá é muito perigoso, depois das 18h30, 19h não dá pra passar. Então esse caminho da Cidade Velha, Jurunas e Tchaca, são mais 10 km. Fora o pedal em si pela cidade (Hellen, maio/2023).

Já quanto às rotinas simples, que envolvem a ida à UFPA e atendimento em domicílio, Hellen relatou: “Então eu saio de casa direto pra casa da paciente, uns 12 km de casa pra casa da cliente, e mais 2km pra UFPA, e, mais 10 km pra ir pra casa, isso quando não preciso ir pra casa da mamãe pra fazer mais alguma coisa”. A bicicleta permite que mulheres que usam esse modal aumentem seu raio de deslocamento nas viagens cotidianas, as possibilidades de destino, economia de recursos e a própria prática de exercícios físicos, favorecendo a saúde física e psicológica de quem a usa. Por outro lado, trabalhadores que usam os veículos motorizados, estão condicionados a escolher menos pontos de destino.

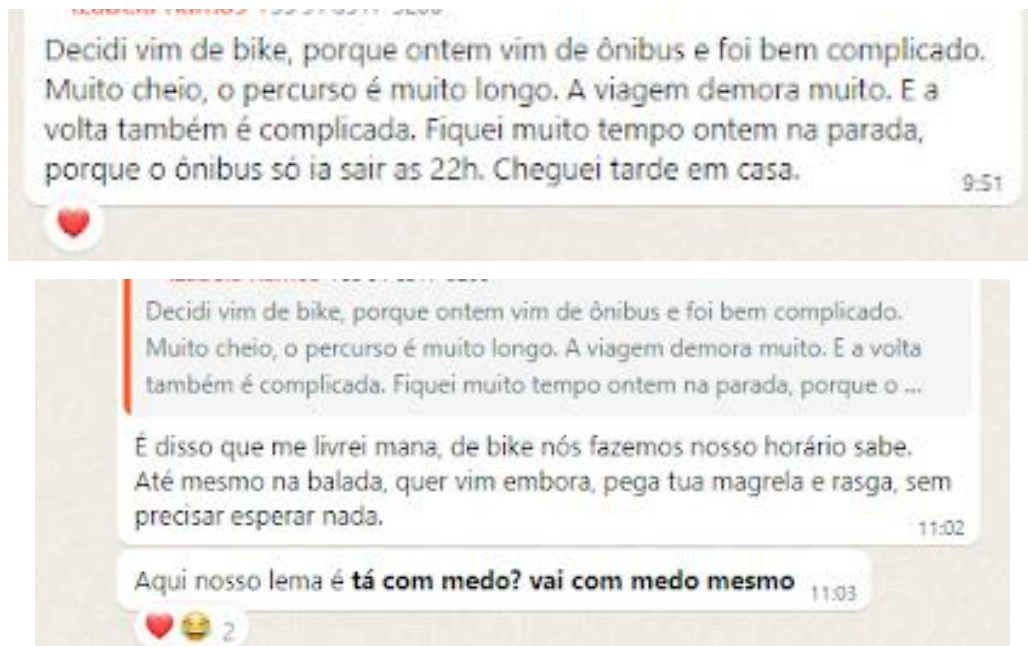
... Especialmente em um contexto no qual a pobreza feminina é mais a regra do que a exceção, e no qual as mulheres dispõem de menos recursos financeiros, incluindo aí padrões do caso brasileiro tais quais desigualdades salariais históricas e grande ocorrência de famílias monoparentais chefiadas por mulheres (HARKOT, 2018, p. 51-52).

Quanto à questão de saúde, em três relatos/conversas, a bicicleta aparece como um instrumento de fuga e como um remédio que sara e ameniza dores. Diana ao relatar os benefícios de pedalar, disse que foi graças ao uso da bicicleta que parou de tomar remédio controlado para ansiedade e depressão. Da mesma forma, Anne conta que quando passou a participar dos encontros do *grupo* teve uma melhora significativa em sua saúde mental e física. No caso de Hellen, fica muito explícito em sua fala, quando disse:

... Era o jeito de eu esfriar a cabeça... Eu tava com uma depressão ferrenha na época, entendeu? E na casa dos meus pais era o pior lugar do planeta para estar, então eu comecei a pedalar mais sozinha e depois com um grupinho da igreja, aí durante 2018, nas eleições... Eu conheci o pessoal da Bike Anjo e passei a articular com elas (Hellen, maio/2023).

Conforme os relatos no grupo, nem sempre é possível acessar a cidade através do transporte coletivo de forma rápida e eficaz.

Imagem 1: Depoimento no grupo de WhatsApp sobre a espera no ônibus e o incentivo para pedalar



Fonte: Grupo de WhatsApp das bikes anjas de Belém  
(Autoras, pesquisa de campo, 2023)

## Considerações finais

Os principais desafios de pedalar em Belém apontados pelas interlocutoras estão

relacionados à falta de respeito dos motoristas de carro e moto e aos pontos de alagamentos na cidade. Esses pontos de alagamento, principalmente na avenida Perimetral, podem causar danos na estrutura física da bicicleta, causando ferrugem ou furos no pneu. Para Helena, pedalar em Belém é desafiador, pois pedalar no trânsito com motoristas mal-educados que empurram quem pedala para a calçada, é muito difícil, principalmente nas ruas que não possuem estrutura para pessoas que usam a bicicleta como meio de transporte. Ou seja, ocupar o espaço da rua é negociado, dependendo da rua em que se pedala.

O mais desafiador mesmo é enfrentar a falta de educação da maioria dos motoristas porque se você olhar e pensar, se houver respeito do maior, respeitar o menor, tudo seria uma fluidez maravilhosa, mas, infelizmente, o trânsito não é compartilhado, ele é disputado. E, é por isso que a gente tem esses sinistros no trânsito, então a gente tem que aprender a não falar acidente, porque quando uma pessoa tá em alta velocidade, numa via que é de 30/km por hora, e a pessoa tá a 50 ou 60, ela tá sim colocando a vida de outras pessoas em risco. Quando a pessoa bebe e dirige, ela tá também se colocando como uma assassina, por estar atrás do volante alcoolizada (Helena, junho/2023).

Quanto à palavra “acidente”, Helena chama atenção dizendo que não devemos normalizar essa categoria, pois em sua concepção acidente ocorre quando o motorista passa mal no guidão da bicicleta ou no carro, quando tem uma convulsão ou algo do tipo, que o faz perder a direção e por acidente pode bater alguém, quando isso não ocorre é sinistro, ou seja, é crime de trânsito. O direito à cidade, segundo Lefebvre (2006), não está apenas ligado a um melhor acesso a serviços básicos, mas principalmente à capacidade dos moradores de se apropriarem autonomamente do espaço urbano. Carvalho (2017) destaca a importância da mobilidade urbana para promover o direito à cidade, considerando o encontro como parte essencial da vida urbana. A mobilidade urbana envolve deslocamento e acesso a diferentes partes da cidade. Associar mobilidade e direito à cidade requer pensar em acessibilidade e mobilidade urbana, garantindo facilidade e segurança no acesso aos espaços urbanos. A bicicleta é fundamental nesse contexto, sendo prática, acessível, ambientalmente amigável e interativa.

Conforme Donna Haraway (1995, p. 36), é a partir da consciência de opressão que as mulheres podem alcançar a liberdade, e assim, iniciar a ocupação, participação e a transformação dos espaços públicos, promovendo maior equidade social (Alves, 2023, p. 22). Assim como apontado por Lefebvre (1969), para garantir o direito à cidade, no caso das bicicletas, para enfrentar a supremacia dos carros e da indústria automotiva é necessário uma que a sociedade civil organizada se inclua nesse processo. Embora haja o crescente uso utilitário da bicicleta no país, ainda há desafios como a falta de infraestrutura, insegurança no trânsito e

desrespeito dos motoristas.

## Referências

APPADURAI, Arjun. Entrevista com Arjun Appadurai. *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, v. 23, p. 187-198, 2010.

AGIER, Michel. *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo, Editora 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.

BEAUVOIR, Simone. *O Segundo Sexo: A Experiência Vivida*. 2ª ed. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. « *O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever* ». In *O trabalho do antropólogo*. SP, Unesp, 2000.

CARVALHO, A.P.S. *A Lei Nacional da Mobilidade e as Novas Possibilidades de Promoção do Direito à Cidade no Brasil*. In: *Políticas Públicas e Direito à Cidade*. Programa interdisciplinar de formação de agentes sociais. Organização: Santos Junior et. al. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017.

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.

DE CERTEAU, Michel. *A Invenção do Cotidiano*. Artes de Fazer. Petrópolis, Vozes, 1994.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. *Etnografia da duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas*. Porto Alegre: Marcavisual, 2013.

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.

HARKOT, Marina Kohler. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HANNERZ, Ulf. *Explorando a cidade: em busca de uma antropologia urbana* / Ulf Hannerz; tradução de Vera Joscelyne. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *Cadernos pagu*, n. 5, p. 7-41, 1995.

JACQUES, Paola B. *Elogio aos errantes*. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola B. (Orgs.). *Corpos e cenários urbanos. Territórios urbanos e políticas culturais*. Salvador: EdUFBA, 2006, pp. 117-140.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído* / Ned Ludd, (org.); 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p. 33-71.

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.

MAGNANI, José Guilherme. *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, ANPOCS / Edusp, vol. 17, nº 49, julho/2002, p.11-29.

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.

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.

ROSENBLOOM, Sandra. *The Need for Study of Women's Travel Issues*. In: Transportation 7. Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam: p. 347-350, 1978.

SAFFIOTI, Heleieth. *Gênero, patriarcado, violência*. Ministério Público do Estado da Bahia, 2004.

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.

**Artigo submetido em: 26 de setembro de 2023.**

**Artigo aceito em: 01 de novembro de 2023.**

**Artigo publicado em 10 de novembro de 2023.**