

## MOBILIDADE E MARCADORES DA DIFERENÇA: A BICICLETA COMO LIBERTAÇÃO FEMININA

### Marcelo de Troi

*Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo, mestre pelo Programa Multidisciplinar de Pós-graduação em Cultura e Sociedade, do Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, da Universidade Federal da Bahia, e doutorando no mesmo Programa. Pesquisador do Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades. Em 2020, realizou doutorado sanduíche no Instituto Universitário de Lisboa pelo edital Capes Print; troimarcelo@gmail.com*

### Resumo

Desde que foram inventados, os artefatos da mobilidade, como o automóvel e a bicicleta, sempre foram restritos ao gênero masculino. Com o passar dos anos, essas invenções modernas passaram a funcionar como uma ferramenta de emancipação feminina. Nesse trabalho, o autor faz uma rápida retrospectiva das relações entre mobilidade e gênero e apresenta exemplos de como os ativismos contemporâneos têm se utilizado da bicicleta para engajar pessoas.

**Palavras-chave:** Mobilidades, Gênero, Bicicleta, Feminismos, Corpos dissidentes.

## Introdução

Não é exagero afirmar que, desde que foram criados, os artefatos móveis modernos sempre estiveram distantes do universo feminino ou, dito de outro modo, estiveram historicamente circunscritos ao universo masculino. Para falar das duas invenções engendradas a partir da segunda metade do século XIX, a saber, a bicicleta e o automóvel, ambas refletiram e ainda refletem disputas em seu uso a partir de questões que envolvem gênero, raça e sexualidade.

Especificamente no campo do gênero, é possível estabelecer uma série de conexões com as mobilidades: primeiro, mobilidade é um conceito multidisciplinar, permeado pelas subjetividades e, assim como o espaço, dotado de relações múltiplas (URRY, 2010); segundo, as lutas que se iniciam a partir do século XIX, com a chamada primeira onda feminista e os recentes ativismos envolvendo as mobilidades, demonstram a validade da construção social das tecnologias (BIJKER, 1995). Essas teorias revelam que as interações sociais e a materialidade da história humana foram e continuam sendo determinantes para se pensar as tecnologias, mas, principalmente, a construção do mundo tal e qual o conhecemos.

As relações das mobilidades permeiam a construção da minha tese de doutorado em desenvolvimento no Programa Multidisciplinar de Pós-graduação em Cultura e Sociedade, no Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, da Universidade Federal da Bahia. Nela, além de pensar a influência das mobilidades nas modificações do espaço urbano da área central de Salvador, investigo a formação de um corpo dissidente que resistiu ao longo dos séculos às diversas tentativas de modernização desse território a partir da mobilidade. Neste texto, vou explorar, de forma objetiva e sucinta, as relações entre a mobilidade e os marcadores da diferença, pensando como a bicicleta contribuiu para a emancipação feminina. Essa discussão evidencia o papel da mobilidade como sintoma de uma história humana materializada, além de demonstrar que as experiências e habitabilidade do espaço urbano não são iguais para todos/as, variando de acordo com os marcadores das subjetividades (PRECIADO, 2010; 2017).

Em princípio, gostaria de justificar o uso da categoria “feminino”, ampliando as possibilidades de pensar as mulheridades que compõe a

história da bicicleta. Isso porque quando falamos da relação de gênero com esse artefato móvel no século XIX, estamos falando de mulheres cisgêneras brancas da elite inglesa, francesa e norte americana. Já no século XXI, vamos notar a presença de mulheres cis e trans, negras e brancas, de diversos extratos sociais e de diversos países, o que tem ampliado a percepção da bicicleta como elemento importante em alguns casos de emancipação feminina.

## **Tecnologias: perspectivas históricas e sociológicas**

É importante ressaltar que existem episódios históricos e recentes que demonstram que a mobilidade é um fator relevante quando falamos de emancipação feminina e que muitos artefatos móveis estão sendo utilizados como ferramenta para a conquista de direito para as mulheres em diversas regiões do mundo.

Em Salvador, capital da Bahia, onde as mobilidades têm se apresentado ao longo dos séculos como determinantes na compreensão da cultura e dos conflitos urbanos, podemos citar o aparecimento dos bondes como um fator importantíssimo para a presença feminina nas ruas. Embora existam relatos de que as mulheres negras já marcavam sua presença nas ruas através da função de “ganhadora”<sup>1</sup> (REIS, 2019), as mulheres cisgêneras brancas, principalmente, viviam sempre confinadas ao ambiente do lar. Manoel Querino (1955) vai se referir ao bonde como mais um componente do “prejuízo da civilização moderna” pois, com ele, as mulheres, que só saíam às ruas na segunda semana da quaresma para visitar as igrejas, passam a transitar pela cidade de maneira mais frequente, se emancipando aos poucos do ambiente “seguro” da casa familiar.

Se, historicamente, no caso baiano, um artefato móvel (bonde) contribui para essa mudança de maneira aleatória, atualmente, outros artefatos móveis têm sido usados como fator de emancipação feminina de maneira proposital. Em Cabul, no Afeganistão, a ONG Skateistan tem promovido aulas de skate no intuito de empoderar jovens em um cenário de guerra e insegurança permanentes. Em 2020, foram 656

---

1 Os “ganhadores” eram pessoas escravizadas, em sua maioria africanos, que desempenhavam funções importantíssimas na cidade de comércio e transporte urbano, de pessoas e objetos. Em geral, esses trabalhadores podiam ficar com uma parte da renda e a outra parte era entregue ao “dono”.

estudantes atendidos pelo projeto: 31% deles eram do gênero feminino, 10% eram pessoas com deficiência e mais de 90% eram pessoas de baixa renda. Para as meninas, usar o skate, um artefato móvel usado tanto para uma prática esportiva como para a locomoção, despertou a coragem dessas meninas. Além de treinar habilidades e equilíbrio, a ONG acredita que o uso do artefato contribui para “prepará-las para a vida” em um país extremamente machista.

É também no Oriente Médio que tivemos um conflito recente envolvendo o mais simbólico e moderno dos artefatos da mobilidade: o automóvel. É praticamente consensual, dentro dos estudos multidisciplinares sobre o carro, a maneira como, nos últimos 100 anos, ele tem sido responsável por diversos processos de subjetivação, des-subjetivação, modificações radicais no espaço urbano, no clima e nas culturas humanas (TROI, 2017; LUTZ, FERNANDEZ, 2010; MILLER, 2001). Em 2011, uma mulher foi condenada a receber 10 chibatadas por dirigir na Arábia Saudita. O carro representava a possibilidade de independência feminina e sua saída do ambiente confinado do lar. Não que o Alcorão tenha alguma recomendação quanto ao uso do carro, mas a interpretação da lei islâmica não tardou em considerar o artefato como uma ameaça ao domínio masculino. A atitude do governo ditatorial gerou debates e uma série de protestos, mesmo que contidos, dentro do país. Graças à luta das mulheres, em combinação com uma queda no consumo do petróleo, um decreto real, em setembro de 2018, garantiu às mulheres o direito de dirigir.

Já em 2019, testemunhamos o ciclismo como sendo uma porta de entrada para pessoas trans terem o direito ao aparecimento público: a canadense Rachel McKinnon, uma mulher trans, venceu o campeonato mundial de ciclismo feminino na Inglaterra e estabeleceu um recorde mundial nessa categoria. Ela está treinando para ser a primeira pessoa trans a competir numa Olimpíada na categoria ciclismo, em 2024, e quer se tornar a primeira trans olímpica.

Dessa forma, podemos perceber que devemos combinar perspectivas históricas e sociológicas para compreender como as interações sociais afetam as tecnologias e como são afetadas por elas. E a bicicleta é um grande exemplo desse tipo de interação, como nos explicou Bijker (1995). Desde o século XV, existiam modelos muito parecidos com o que hoje conhecemos como bicicleta, mas apenas no século XIX esse modelo vai atingindo o consenso tecnológico para se tornar o que é. Mas as chamadas *penny farthing* foram um ponto fora da

curva. Esse tipo de bicicleta, formada por um grande pneu na frente e outro pequeno atrás, se tornou favorita entre os homens, principalmente os atletas, porque ela exigia não apenas preparo físico, mas era uma espécie de vitrine na qual os homens podiam exibir sua masculinidade. Velozes e muito pouco confortáveis para a maioria das pessoas, a “macho bike” era um ponto fora da curva dos modelos que vinham se desenvolvendo ao longo do século, desde Leonardo da Vinci passando pelo celerífero, um tipo de bicicleta sem pedal movido à propulsão humana.

Foi o interesse das mulheres inglesas do século XIX que permitiu que um modelo de bicicleta segura e moderna fosse desenvolvido, tornando as macho bikes obsoletas. As mulheres se tornaram o que Bijker (1995) chama de “grupo social relevante”. Primeiro elas tiveram acesso ao triciclo e graças a eles puderam sair de suas casas vitorianas abafadas. O artefato era usado “muitas vezes para fugir, não para sair pra algum lugar, o que também foi permitindo um afrouxamento do vestuário” (BIJKER, 1995, p. 59). Com a criação do pneu, as bicicletas ganhavam o conforto necessário para atrair outros públicos. Com a segurança das rodas baixas, mais grupos sociais começaram a usar a bicicleta e não apenas os jovens homens atléticos. Na última década do século XIX, já com a bicicleta moderna conhecida e aceita, o número de mulheres ciclistas aumenta exponencialmente.

Na era vitoriana, moralista ao extremo, a inserção das mulheres no ciclismo aumentava o confronto entre os costumes. O vestido já não era o traje adequado para utilizar o artefato. O *blooming*, um traje especial usado pelas mulheres para pedalar, foi nomeado assim pela sufragista Amélia Bloomer. Era uma invenção americana da década de 1850, composta de pantalonas turcas com uma saia na altura do joelho. A questão da roupa que a mulher usaria ao pedalar tornou-se questão de discussão nacional em toda a Inglaterra e aumentou a visibilidade pela emancipação feminina.

Já no século XX, a ofensiva contra o uso da bike pelas mulheres continuava. Um livro francês afirmava que as mulheres que se envolvessem com o ciclismo corriam o risco de abortar ou ficar estéreis, deixando assim de cumprir sua principal função social. Outra preocupação era com a “satisfação genital” que o pedalar poderia despertar. Mas as pessoas não deveriam concluir, ressaltou autor, que a bicicleta criava “depravadas”, até porque, em questionário aplicado pelo pesquisador, todas as respostas foram negativas para a pergunta a

respeito de sentir algum prazer de “natureza íntima” durante o pedalar. Mas, em caso de depravação, o machista ressaltava: “A bicicleta não deve, portanto, ser acusada, mas a ciclista” (O’FOLLOWELL, 1900, p. 72).

Perseguidas historicamente e impedidas de utilizar o espaço urbano com equidade desde a Grécia (SENNETT, 2003), podemos afirmar que a história do feminino é uma história de privações. Em relação aos artefatos móveis, como a bicicleta e o automóvel, a história não foi diferente e as privações se repetiram ao passo que provocavam novas formas de articulação e luta. A construção histórica do uso do espaço urbano e do aparecimento dos corpos nas cidades provoca consequências até o dia de hoje, o que a meu ver justifica que aplicativos de uso de bicicleta, a exemplo do Tembici, ainda contem com muito pouca participação feminina.

Dados de 2018-2019 no uso desse aplicativo no Centro Antigo de Salvador comprovam que as mulheres são responsáveis por um quarto do total de viagens realizados por pessoas do sexo masculino nesse território. Das 71.943 viagens realizadas com as bicicletas do aplicativo e que tiveram como saída ou chegada as estações localizadas nessa região central da capital baiana, apenas 18,81% dos trajetos foram realizados por mulheres, enquanto os homens foram responsáveis por quase 75 por cento das viagens (TROI, CARVALHO, 2020).

## Mobilidade e ativismo

Podemos afirmar que dentre os pontos sensíveis de discussão do espaço urbano, os temas ligados às mobilidades são os mais significativos pois se conectam a todos os outros aspectos da cidade. Além de se relacionarem com as questões subjetivas de quem vive na cidade, as mobilidades estão ligadas ao uso do solo, às transformações do espaço público, ao acesso e direito de ir e vir de todas as pessoas.

Para cidades como Salvador e Lisboa, topografia e história se articulam em processos que culminam por colocar o tema da mobilidade como central para a formação desse espaço. Para essas cidades (e outras similares), desde o início dos seus processos de ocupação e colonização, transitar entre os planos alto e baixo de seus bairros se impõe como questão principal para o desenvolvimento e crescimento de suas áreas urbanas.

Em Salvador, as mobilidades vão constituir a formação desse espaço urbano central cindido em Cidade Alta e Cidade Baixa com todos os marcadores sociais em interlocução com questões de gênero e raça. A própria cultura desse território parece envolta de conexões com artefatos móveis, a exemplo da Festa da Independência, quando o Caboclo sai em cortejo pela cidade em uma carroça, ou mesmo no carnaval, quando uma multidão sai desvairada atrás da fubica, um Ford T do século passado ou, atualmente, com os gigantescos trios elétricos e sua engenharia primorosa de som e luz, um verdadeiro palco móvel.

Os grandes conflitos urbanos ocorridos em Salvador e em sua área central, território sobre o qual me debruço nesta investigação, estão ligados às mobilidades. Foi assim com a Greve dos Ganhadores, de 1857, tão bem retratada por Reis (2019), quando uma greve de pessoas escravizadas paralisou o fluxo de mercadorias e pessoas na capital da Bahia; também com o Quebra Bonde, de 1930, quando a população destruiu os bondes em função do péssimo serviço oferecido para a população; ou o Quebra Quebra dos anos 80, revolta que incendiou 10 ônibus e destruiu outros 343 por conta do aumento da passagem; além da mais recente, a Revolta do Buzu, uma revolta estudantil de 2003 que paralisou a cidade por uma semana; ou ainda as épicas Jornadas de Junho de 2013, consideradas um dos pontos de inflexão na política brasileira nos últimos 50 anos e que também começaram em virtude do aumento da passagem do transporte público na capital paulista e se espalharam pelo Brasil (TROI, CARVALHO, 2020).

No século XXI, as ruas da cidade materializam desafios e tensões que caracterizam a mobilidade urbana contemporânea. O espaço citadino baliza e acomoda o crescimento e competição entre binômios que alicerçam não apenas a construção dos artefatos móveis, mas todo um entendimento de como deve ser a cidade, a saber, motorizado x ativo, individual x coletivo, rápido x devagar (BERTOLINI, 2020).

Ruas têm se tornado espaço para experimentação e isso tem se tornado um paradigma dominante em muitas cidades. Nesse sentido, as mulheres cis, trans, brancas e pretas têm ganhado destaque por sua atuação em coletivos ou mesmo de maneira individual, já que os experimentos de rua são orientados por desafios e apenas um agente pode desencadear novas práticas sociais na cidade, a exemplo de acontecimentos de coletivos em cidades com São Paulo e Amsterdam.

Práticas de ativismo urbano têm crescido como uma nova forma de engajamento cidadão.

Em Salvador e Recôncavo da Bahia, agentes como Jamile Conceição, que coordena a Rede Afro Ciclos, além de projetos como Casa La Frida e o projeto Bicipreta ou mesmo ações da União de Ciclistas do Brasil, que conta com a atuação de Érica Telles, revelam o protagonismo feminino no que diz respeito ao tema da mobilidade. O que se repete em muitas outras cidades com projetos ligados à caminhabilidade ou mesmo projetos inventivos como o “Señorita Courier”, na cidade de São Paulo, um sistema de entrega com bicicletas realizado, principalmente, por mulheres trans.

Recentemente, Mariana Harkot (1992-2020) foi assassinada por um motorista embriagado na capital paulista. A pesquisadora também demonstrava em sua investigação as relações do gênero com a mobilidade e as desigualdades socioterritoriais em São Paulo a partir da mobilidade ativa. Apesar das situações de violência vivenciadas, seja pela dimensão do gênero ou da violência do trânsito, a pesquisadora ressaltava a positividade no discurso das entrevistadas, afirmando sobre o ato de pedalar e sua capacidade de devolver uma espécie de direito de aparecimento na cidade: “é uma prática rapidamente incorporada à rotina e que ressignifica e torna mais prazerosa a relação das pessoas entrevistadas com a cidade” (HARKOT, 2018, p. 168).

## Considerações finais

A questão climática e a pandemia da Covid-19 agravaram e colocaram na berlinda todos os assuntos relacionados à mobilidade. Em Lisboa, por exemplo, vimos o surgimento de ciclovias emergenciais em diversos lugares da cidade para diminuir o uso pelas pessoas no transporte público, com o objetivo de evitar as aglomerações.

Fica evidente o papel decisivo das mobilidades na emancipação feminina, seja por acontecimentos aleatórios ligados à modernidade, seja por ações voltadas para o uso de artefatos móveis no engajamento de mulheres em diversos lugares do globo.

Por razões históricas explanadas nesse texto, as mulheres se firmam como protagonistas de novos ativismos urbanos envolvendo a mobilidade que, cada vez mais, se torna um tema central para discutir a ampliação de direitos no espaço urbano, principalmente a partir de marcadores como gênero e raça.

Pessoas ativistas são agências importantes na construção do direito à cidade e a academia precisa trabalhar em parceria com elas já que os ativismos e os planejamentos insurgentes têm modificado o espaço citadino em diversos lugares do mundo. Trata-se de uma tendência crescente.

Questões históricas, culturais, tecnológicas e subjetivas que se conectam ao tema da mobilidade precisam ser levadas em conta na formulação de políticas públicas. O próprio poder público e seus agentes podem e devem trabalhar em parceria com movimentos sociais, ampliando a escuta da sociedade, dando oportunidade para espaços colaborativos que já atuam no campo e, quem sabe, assim, o sonho de uma cidade definitivamente democrática e igualitária se desenhe no horizonte.

## Referências

BERTOLINI, Luca. From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? **Transport Reviews**, 40(3), 2020, p. 1–20. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>>. Acesso em: 17 abr. 2021.

BIJKER, Wiebe E. **Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change**. Massachusetts: The MIT Press, 1995.

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

LUTZ, Catherine. FERNANDEZ, Anne Lutz. **Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives**. New York: Palgrave Mcmillan, 2010.

MILLER, Daniel (ed.). **Car Cultures**. New York/Oxford: Berg, 2001.

O’FOLLOWELL, Ludovic. **Bicyclette et organes génitaux**. Paris: Librairie J. B. Baillièrre et fils, 1900.

PRECIADO, Paul. **Pornotopía: arquitectura y sexualidad em Playboy durante la guerra fría**. Barcelona: Editorial Anagrama, 2010.

\_\_\_\_\_. “Cartografia Queer: o Flâneur Perverso, a Lésbica Topofóbica e a Puta Multicartográfica ou Como Fazer uma Cartografia ‘Zorra’ com Annie Sprinkle”. **E-revista Performatus**, Inhumas, [S.L.], ano 5, n.17, jan. 2017. Disponível em: <<https://performatus.com.br/traducoes/cartografias-queer/>>. Acesso em: 17 abr. 2021.

QUERINO, Manuel. **A Bahia de outrora**. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1955.

REIS, João José. **Ganhadores**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.

TROI, M. DE; CARVALHO, P. R. J. DE. “Mobilities, climate change and rights of city”. **International Journal of Advanced Engineering Research and Science**, v. 7, n. 11, 27 nov. 2020, p. 239-244. Disponível em: <<http://journal-repository.com/index.php/ijaers/article/view/2754>>. Acesso em: 17 abr. 2021.

URRY, John. “Mobile sociology”. **The British Journal of Sociology, London School of Economics and Political Science**, 2010, p. 347-366.