



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
JORNALISMO

**"MINAS NA PISTA": A BICICLETA COMO
FERRAMENTA DE EMPODERAMENTO FEMININO**

MARINA NOGUEIRA DA CRUZ

RIO DE JANEIRO

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
JORNALISMO

**"MINAS NA PISTA": A BICICLETA COMO
FERRAMENTA DE EMPODERAMENTO FEMININO**

Trabalho prático submetido à Banca de Graduação
como requisito para obtenção do diploma de
Comunicação Social/ Jornalismo.

MARINA NOGUEIRA DA CRUZ

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Henriques Costa

RIO DE JANEIRO

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO

TERMO DE APROVAÇÃO

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, avalia a Monografia "**Minas na Pista**": a bicicleta como ferramenta de empoderamento feminino, elaborada por Marina Nogueira da Cruz.

Monografia examinada:

Rio de Janeiro, no dia/...../.....

Comissão Examinadora:

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane Henriques Costa
Doutora em Comunicação pela Escola de Comunicação - UFRJ
Departamento de Comunicação - UFRJ

Profa. Kátia Augusta Maciel
Doutora em Comunicação pela University of Southampton
Departamento de Comunicação - UFRJ

Profa. Ilana Strozenberg
Doutora em Comunicação pela Escola de Comunicação/UFRJ
Departamento de Comunicação – UFRJ

RIO DE JANEIRO

2017

FICHA CATALOGRÁFICA

CRUZ, Marina Nogueira da.

"Minas na Pista": a bicicleta como ferramenta de empoderamento feminino. Rio de Janeiro, 2017.

Trabalho prático (Graduação em Comunicação Social/
Jornalismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Escola de
Comunicação – ECO.

Orientadora: Cristiane Henriques Costa

CRUZ, Marina Nogueira da. **"Minas na Pista": a bicicleta como ferramenta de empoderamento feminino.** Orientadora: Cristiane Henriques Costa. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO. Trabalho prático em Jornalismo.

RESUMO

O objetivo desse projeto é analisar a relação entre mulheres e bicicleta no Rio de Janeiro através da produção de um documentário interativo sobre o coletivo "Minas na Pista", e seus passeios semanais apenas para mulheres, chamados "Pedal das Minas." Através da visão em primeira pessoa dos pedais e entrevistas com as participantes, o documentário discute as dificuldades próprias das mulheres no trânsito do Rio assim como as melhorias de vida observadas por elas ao pedalar, especialmente juntas. Ao revisar as condições históricas da invenção da bicicleta e seu primeiro uso pelas mulheres, é possível relacionar a sua importância inicial para o movimento feminista e a emancipação feminina no final do século XIX e início do século XX, com o papel atual da bicicleta para o empoderamento feminino, conforme observado pela autora enquanto membro ativo do grupo. O projeto também retoma discussões atuais acerca da mobilidade urbana e direito de acesso ao espaço público para entender as diferenças na experiência da cidade por ciclistas e não-ciclistas, e como isso influencia na posição da mulher perante a sociedade.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	1
2	A BICICLETA COMO FORMA DE MOBILIDADE URBANA	3
3	AS MULHERES E O CICLISMO	9
4	MINAS NA PISTA: UM COLETIVO E UM DOCUMENTÁRIO	17
5	RELATÓRIO DE PRODUÇÃO	25
5.1	PRÉ-PRODUÇÃO	25
5.1.1	Concepção e objetivo	25
5.1.2	Roteiro e design	26
5.1.3	Infraestrutura	28
5.1.4	Planejamento	29
5.2	PRODUÇÃO	30
5.2.1	Gravação do Pedal	30
5.2.2	Entrevistas	30
5.3	PÓS-PRODUÇÃO	32
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	34
7	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36

1 INTRODUÇÃO

As relações sociais e de poder se fazem presentes na distribuição espacial dos centros urbanos e nas formas como são ocupados, e por isso as cidades refletem tanto as diferenças e desigualdades de uma sociedade. A cidade é marcada pela segregação e pelo conflito, no entanto, nesse meio florescem formas alternativas de existir e resistir em meio às violências do cotidiano. Entre elas, o uso da bicicleta como meio de transporte em resposta aos principais obstáculos da mobilidade urbana, no Brasil e diversos países. Veículo altamente popular em todo o mundo, a bicicleta surgiu no final do século XIX como um objeto revolucionário, e de fato, mostrou-se ferramenta indispensável na construção da sociedade moderna.

Sua possibilidade de influenciar as relações sociais, no sentido de criar uma cidade mais acessível e democrática, é valorizada, mas talvez tenham sido as mulheres quem mais tenham se beneficiado pelo surgimento da bicicleta. Para elas a bicicleta foi e continua sendo um importante instrumento de emancipação e empoderamento. No Rio de Janeiro, cidade cuja profunda desigualdade social é explícita mesmo em seus bairros mais nobres, resultando em uma violência urbana quase onipresente, as mulheres encontram ainda mais dificuldades em ocupar os espaços, seja física ou metaforicamente.

O surgimento nos últimos anos de uma cultura ciclística, e em especial, a participação das mulheres nesse movimento, se destaca no cenário urbano carioca como uma forma especialmente de resistência. A partir da vivência da autora enquanto mulher e ciclista no Rio de Janeiro, esse projeto surge com o intuito de documentar e analisar as diversas questões que se entrelaçam em torno do ciclismo e sustentam uma forma particular de viver a cidade.

Tendo como ponto de partida a pesquisa bibliográfica sobre o uso da bicicleta, busca-se primeiro fundamentar teoricamente as questões experimentadas pela autora na prática e que suscitaram esse projeto. Será traçada uma análise histórica da bicicleta e seu impacto social e urbano, desde o seu surgimento até os dias atuais. E também a revisão de autores que discutem como as relações sociais influem na construção das cidades, como Simmel e Sennet, assim como pesquisadores brasileiros que se debruçaram na experiência particular de nossas cidades.

Em seguida, a discussão sobre a bicicleta será retomada do ponto de vista da mulher ciclista, também a partir de uma revisão teórica. A partir de conceitos como a

violência simbólica e outras engrenagens da dominação masculina presente na nossa sociedade, conforme abordadas por Bourdieu, procura-se demonstrar como a bicicleta foi um instrumento de emancipação feminina na virada do século XIX para XX, possibilitando a organização dos primeiros movimentos feministas. Ao trazer a questão para os dias atuais, relacionando-a com o crescente uso das redes sociais para organização dos movimentos sociais, entre eles o feminismo, propõe-se analisar o uso da bicicleta como ferramenta de empoderamento.

Ao concluir a revisão teórica, as questões vistas serão colocadas em discussão através da produção de um documentário interativo sobre um coletivo de mulheres ciclistas do Rio. A concepção do documentário passa por uma investigação do seu grupo focal, o coletivo "Minas na Pista", que será abordada no terceiro capítulo. Por ser um dos membros do grupo, a autora irá utilizar uma abordagem etnográfica de observação e coleta de dados para analisar a forma como se organiza o grupo e como ele está inserido nas relações discutidas anteriormente entre a bicicleta, a cidade e as mulheres. Como metodologia e também para criação de conteúdo do documentário, serão aplicadas entrevistas sobre o tema com participantes do grupo.

Por fim, será apresentado um relato das etapas de produção do documentário, desde sua concepção até a edição final. Por se tratar de um formato de narrativa multimídia e interativa, o produto final será pensado e produzido para publicação online, sendo um dos formatos de exibição apresentados para esse projeto. Espera-se com esse trabalho atingir o objetivo de pôr em discussão a prática do ciclismo como forma de mobilidade pelas mulheres através da reprodução multimídia da experiência do grupo de ciclistas analisado.

2 A BICICLETA COMO FORMA DE MOBILIDADE URBANA

Dentre as invenções modernas, a bicicleta figura como um dos artefatos surgidos após a Revolução Industrial mais importantes na construção da sociedade contemporânea. Ainda que os primeiros protótipos de um veículo de duas rodas sejam atribuídos a Leonardo Da Vinci e mesmo a outros inventores anteriores, considera-se que primeiro modelo da bicicleta moderna surgiu em 1817. A princípio impulsionada apenas pelo andar, sua estrutura evoluiu ao longo do século, ganhando diversos novos componentes, como pedais e pneus, até chegar ao formato que se conhece ainda nos dias atuais.

Se os primeiros modelos de bicicleta foram vistos como uma moda passageira, restritos a uma elite pelo seu alto custo e dificuldade de andar, o surgimento na década de 1880 da *safety bike*, mais próxima ao modelo atual, marcou o início da disseminação e popularização da bicicleta, passando a ser produzida em larga escala no fim do século e se tornando rapidamente uma febre nas principais cidades europeias e americanas¹.

Para compreender a importância que a bicicleta representa para além de sua função primordial de transporte e lazer, é preciso analisar o contexto sócio-econômico em que surgiu, e como isso influencia até hoje a organização do espaço urbano e suas relações sociais. O final de século XVIII e o início do século XIX marcam um momento de grandes transformações econômicas e sociais na Europa e América do Norte, e que futuramente alcançariam uma escala global. A Revolução Industrial, bem como as revoluções norte-americana e francesa, entre outros acontecimentos, tiveram consequências não apenas de ordem econômica e política, mas levaram também a profundas mudanças socio-culturais.

O rompimento visto no período com os antigos vínculos sociais e instituições, como a Igreja e a aristocracia, levou à superação de algumas das desigualdades que eram impostas aos homens. "Nessa situação, ergueu-se o grito por liberdade e igualdade, a crença na plena liberdade de movimento do indivíduo em todos os relacionamentos sociais e intelectuais." (SIMMEL, 1973, p 24). Paralelamente, o desenvolvimento econômico e tecnológico, ao modificar as relações de trabalho, também passou a influenciar as relações sociais e humanas. O avanço científico e tecnológico do período levou ao surgimento de diversas invenções que impactaram diretamente o modelo de produção capitalista, bem

¹ HANCOCK, Jaime Rubio. Há 200 anos foi criada a primeira bicicleta: estes foram os primeiros modelos. **El País**, 19 abr. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/19/deportes/1492597692_626497.html> Acesso em: 10 nov. 2017.

como foram responsáveis por uma reestruturação da forma de viver e do próprio ideário da modernidade. (MELO & SHCETINO, 2009).

As novas máquinas movidas a vapor são responsáveis pela aceleração da produção e, ultrapassando os limites das fábricas, da própria vida urbana, enquanto a estruturação da nova forma de produção fabril acaba por definir uma diferença clara entre os momentos de trabalho e lazer. O surgimento de novos espaços e atividades voltadas para diversão constituíram novas oportunidades de convívio social, e o espaço público passa a ser valorizado enquanto palco de encontros e troca de vivências.

Dentre as novidades da época, a bicicleta se destaca não apenas como um objeto, mas como uma representação da própria modernidade e seus ideais, ao reunir em si todas as qualidades apreciadas na nova sociedade. Apesar de não estar imediatamente acessível a todos em razão do seu alto custo, a bicicleta era associada aos ideais de democracia, e em um primeiro momento seu maior impacto na sociedade foi simbólico, expressando os desejos de liberdade e individualidade.

Nesse cenário, a bicicleta ocupa um lugar ímpar. Trata-se de um novo artefato, uma invenção moderna, ainda que seja, em certa medida, um aperfeiçoamento de experimentos anteriores. Pertence aos indivíduos, mas potencializa os encontros sociais. Serve tanto ao trabalho (como meio de transporte de mercadorias ou forma de deslocamento pessoal para os locais de labuta) quanto ao lazer (já que permitia o ampliar das oportunidades de passeio e o acesso aos novos espaços de diversão, alguns dos quais situados nas redondezas da cidade). Pode ser usada nas situações de contemplação da natureza (algo caro no momento, uma influência do romantismo), mas também na realização de competições (celebrando a ideia de desafio e velocidade). Marca a diferença entre os que podem comprar (e a qualidade do que podem adquirir) e os que somente podem alugar ou a ter emprestada. (MELO & SCHETINO, 2009. p. 112).

Em conjunto com as demais invenções do período, como o trem, a eletricidade, a fotografia e mais tarde o cinema, que também simbolizavam algumas das mesmas características modernas, a bicicleta contribuiu para a formação de uma nova sensibilidade, própria dos novos centros urbanos. Com a consolidação do capitalismo como modelo econômico, toda a estrutura socio-econômica passa a girar em torno das cidades, que se tornam grandes metrópoles responsáveis por abrigar população, serviços, fábricas e demais locais de trabalho.

A cidade então se torna um espaço de troca, a princípio econômica, em um nível que a economia rural jamais conseguiria alcançar. O ritmo e a multiplicidade da vida exige

do homem uma postura psíquica diferente daquela do meio rural. Segundo Simmel (1973), para lidar com a intensificação dos estímulos aos quais se é exposto no cotidiano urbano e demanda gerada por eles, o tipo de homem metropolitano reage com a cabeça, ou seja, passa a ter uma atitude mais racional ao invés de sensorial.

A reação aos fenômenos metropolitanos é transferida àquele órgão que é menos sensível e bastante afastado da zona mais profunda da personalidade. A intelectualidade, assim, se destina a preservar a vida subjetiva contra o poder avassalador da vida metropolitana. (SIMMEL, 1973, p. 12)

O surgimento da atitude blasé está diretamente ligado a essa nova postura psicológica e é típica da metrópole. Para Simmel, o indivíduo, já exposto a tantos estímulos contrastantes, é incapaz de reagir com energia apropriada às novas sensações, reflexo também da economia do dinheiro que rege a metrópole, já totalmente interiorizada. Diante dessa necessidade de se defender dos estímulos externos enquanto se mantém no ritmo da economia metropolitana, é fácil entender porque o carro ganhou o espaço urbano, sendo priorizado acima de todos os outros meios de transporte no planejamento das cidades a partir de sua popularização nas décadas de 20 e 30.

"A experiência de se deslocar por carro impede a interação subjetiva com a cidade e torna objetivo o mundo fora da "caixa motorizada". (BORGES et al., 2014, p. 243) Ao contrário do carro, a bicicleta proporciona uma oportunidade de perceber e interagir com a cidade em seus deslocamentos. Para autores como Canclini (apud BORGES et al., 2014), "a travessia por uma metrópole é uma forma de apropriação do espaço urbano.". Segundo Paiva (2015, p. 65), andar da bicicleta significa "assumir-se como parte integrante da cidade", deixando de lado os aspectos da utilização do carro, como a velocidade e a sensação de invencibilidade, para assumir uma postura mais orgânica e conectada com o mundo ao redor.

O fluxo de imagens, o não pertencimento e a paisagem asséptica da cidade passa a ser substituída pelas imagens que se prolongam na retina, pelos cheiros, pelas imundícies que se aglomeram pelas ruas, mas também pelo olhar detido às casas, pessoas e natureza. Significa não apenas a vitória da fruição e do sentir a cidade, como argumenta com propriedade a urbanista espanhola Maria Morán, mas também o reconhecimento de que se trata da forma mais adequada e integrada de possuir a cidade. Uma forma que certamente revisita a utilização de todos os sentidos e que por esta mesma razão imprime um novo sensorio e conseqüentemente uma nova cognição. (PAIVA, 2014, p. 65).

As cidades sempre foram locais do encontro e da diferença, mas essa diferença também resulta em segregações, e cidades são espacialmente "divididas, fragmentadas e

tendentes ao conflito." (BORGES et al, 2014, p. 223). Para Sennet (1991, apud PAIVA, 2014, p. 60), existe uma hostilidade social na cidade, cuja marca social é o isolamento. Esse isolamento produz muralhas visíveis e invisíveis, e somente poderão "ver-se finalmente" ao cruzarem essas fronteiras através do deslocamento. A bicicleta se torna um instrumento importante desse processo, portanto, ao permitir esse deslocamento da forma mais integrada possível com a paisagem urbana.

Na realidade, a priorização do automóvel revela a adoção de um modelo de deslocamento propositalmente excludente, apesar de todas as vantagens tanto do ponto de vista racional quanto sensível do uso da bicicleta como meio de transporte nos centros urbanos. Privilegiar os veículos privados está de acordo com a lógica capitalista, ao ser destinado A quem pode comprar, possibilitando transformar a necessidade básica de deslocamento em algo vendável. (SENNET apud PAIVA, 2014, p. 61).

As relações de poder da cidade estão expressas no espaço físico urbano, que foi pensado para o desenvolvimento econômico acima das necessidades da maioria de sua população, que não teve possibilidade de ação nesse processo. Apesar da importância dado aos meios de transporte e comunicação, devido a sua função para encurtar distâncias e reduzir barreiras espaciais, o ordenamento espacial levado adiante serve aos interesses do capital, sendo central para o desenvolvimento de controles sociais. (HARVEY apud BORGES, 2014, p. 222).

Mesmo os serviços públicos de transporte coletivo são pensados em função de interesses privados comerciais, impondo obstáculo à capacidade de locomoção de boa parte da população, em especial grupos sociais já marginalizados, como trabalhadores de baixa renda. "O resultado [desse modelo] é uma cidade que priva a maioria dos seus moradores do direito a ela." (BORGES et al., 2014, p. 228). Impossibilitados de acessar os centros econômicos, políticos e culturais da cidade, acabam sendo excluídos da vida pública e ainda mais impedidos de participarem das decisões em relação à cidade.

O processo de elitização da cidade manifesta-se de diversas formas e não apenas nas políticas públicas de Segurança Pública. Uma delas é a mobilidade urbana. O direito constitucionalmente garantido de ir e vir não é igual para todos os cidadãos das grandes cidades. [...] É natural que uma minoria se desloque de maneira mais rápida e eficiente do que a esmagadora maioria. E esta maioria é usualmente aquela que vive mais distante de seus locais de trabalho e leva mais tempo para fazê-lo. (BORGES et al., 2014, p. 232).

Dessa forma, não é surpresa que um dos principais problemas das grandes metrópoles atualmente continue sendo a mobilidade urbana, especialmente em países como o Brasil, onde as desigualdades sociais são impressas mais intensamente na ordenação do espaço urbano. Historicamente, os investimentos feitos pelos governos brasileiros em transporte público estão sempre aquém do necessário, e as principais cidades, como o Rio de Janeiro, amargam sérias dificuldades de mobilidade, com engarrafamentos cada vez maiores e transportes coletivos ainda mais caros e, ainda assim, precários. Segundo dados do Censo 2010, apresentados por Borges et al. (2014), e o Rio ocupa a segunda colocação no ranking nacional de domicílios com carros e aproximadamente 500 mil moradores da cidade gastam mais de 2 horas no trajeto de casa para o trabalho, ficando também apenas atrás de São Paulo nesse quesito.

Diante do que parece ser um problema sem solução, visto o número sempre crescente de carros e os investimentos insuficientes do Estado na questão do transporte, a bicicleta ressurge como uma alternativa mais sustentável, do ponto de vista tanto econômico quanto ambiental, para a questão da mobilidade urbana. Segundo estudo realizado pela ONG Transporte Ativo, citado por Borges et al., são feitas mais de 1 milhão de viagens de bicicleta por dia na cidade do Rio de Janeiro, um número 55% maior do que em 2004. Apesar de contar com a segunda maior extensão de estrutura cicloviária do Brasil, de acordo com dados do portal Mobilize Brasil², os ciclistas cariocas enfrentam dificuldades diárias como falta de sinalização e iluminação adequadas, má conservação de ciclovias, poucas opções de integração com outros modais de transporte, além dos perigos apresentados por motoristas despreparados para dividir o espaço das ruas com as bicicletas e a própria questão da segurança pública carioca.

Nesse cenário, pedalar acaba sendo um ato de resistência. Ao propor o uso da bicicleta como uma superação do problema da mobilidade urbana, podemos usufruir de toda a potência da cidade para troca de experiências e construção de uma comunidade. Mais do que uma simples forma de deslocamento, "a mobilidade por bicicleta afeta a relação com a cidade e as demais relações sociais". (BORGES et al, 2014, p. 244). Com esse aspecto político em mente, os ciclistas passam a se organizar em coletivos para reivindicar seu direito à ocupação com segurança da rua, fortalecendo sua posição na

² Disponível em:

disputa pelo espaço urbano e, como consequência, contribuindo ainda mais para a criação de laços comunitários em torno do ciclismo.

Ainda nos dias atuais, a bicicleta é algo além de um simples transporte e simboliza “uma utopia urbana que acaba reconciliando a cidade consigo mesma” (AUGÉ apud BORGES, 2014, p. 246). A experiência de atravessar a cidade de bicicleta transforma toda a experiência de vida urbana do ciclista, ao mesmo tempo que mais livre e independente, também menos alienado e mais integrado às questões do espaço ao seu redor. Os conflitos sociais urbanos ganham outra perspectiva, e possíveis soluções, se vistos de cima de uma bike.

3 AS MULHERES E O CICLISMO

Apesar das transformações sociais decorrentes das revoluções vistas no final do século XVIII na Europa e América do Norte, a posição da mulher na sociedade continuou precária ainda ao longo de todo o século XIX. Na maioria dos países, as mulheres ainda não possuíam direitos sociais e políticos básicos reconhecidos, como o direito à propriedade e ao voto, e não possuíam autonomia, sendo vistas ainda como propriedade de seu pai ou marido.

Mesmo entre os pensadores iluministas, cujas ideias progressistas influenciaram a Revolução Francesa, vigorava ainda uma visão misógina, e filósofos como Rousseau e Montesquieu defendiam que a mulher era naturalmente inferior intelectualmente ao homem, devendo então servir aos seus interesses e limitar sua participação à esfera doméstica. (SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015, p. 22). Com a revolução, as mulheres não partilharam das mesmas conquistas sociais, não tendo sido contempladas, por exemplo, na Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, documento que garantia direitos básicos como liberdade, voto, entre outros, apenas para os cidadãos do sexo masculino. Uma proposição de Declaração dos Direitos da Mulher, apresentada por Olympe de Gouges em 1791, foi rejeitada pela Assembléia, e sua autora foi condenada à guilhotina em 1793 (VIEIRA, 2012, p. 20).

Se por um lado esses movimentos não trouxeram uma melhoria imediata na condição social das mulheres, por outro, as mudanças econômicas e produtivas do período, assim como as novidades tecnológicas surgidas ao longo do século aos poucos levariam a profundas mudanças sociais, como já abordado no capítulo anterior. Nesse contexto, a bicicleta tem destaque como um dos artefatos surgidos nessa época com relação direta às mudanças sociais observadas no período, promovendo a ocupação do espaço público e proporcionando dessa forma não apenas maiores possibilidade de interações sociais, mas ainda interações entre diferentes grupos e classes sociais, mesmo que limitada.

Especialmente para as mulheres a bicicleta se provou uma das tecnologias mais revolucionárias, sendo rapidamente adotada por elas e influenciando os costumes e mesmo os papéis de gênero da época. Ainda assim, as primeiras ciclistas encontraram resistência da parte de muitos outros setores, principalmente diante dos novos costumes adotados pelo uso de bicicleta. Alguns médicos condenavam a prática do ciclismo por mulheres por suposto prejuízo das funções reprodutoras, argumentando que o ciclismo causaria abortos e

esterilidade, e também por questões morais, já que a fricção com o banco causaria excitação nas mulheres. (MELO & SCHETINO, 2009, p. 117-118).

Enquanto o ciclismo se tornou rapidamente um dos esportes mais populares da época, a participação ativa de mulheres nos esportes em geral não era socialmente aceita. O ciclismo não foi exceção, sendo inclusive proibida organizações de competições femininas em alguns locais. Com exceção de algumas pioneiras que desafiaram essa limitação imposta, o envolvimento das mulheres com a bicicleta se deu principalmente com a sua incorporação para deslocamentos e momentos de lazer. Apesar disso, o ciclismo enquanto esporte também foi importante no processo de mudança social engendrado pela bicicleta.

"O esporte proporcionou mais uma possibilidade de socialização, de participação do convívio social em vez do confinamento no lar, embora algumas vezes essa participação fosse apenas como espectadora, e abriu um precedente quanto às maiores alterações no vestuário feminino, que se consolidariam nas décadas seguintes." (SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015, p. 27).

De fato, uma das principais mudanças ocorridas por conta da popularização da bicicleta entre as mulheres foi o vestuário. Durante séculos, a indumentária ocidental manteve os mesmos padrões de roupa femininas, e, apesar de mudanças de estilo e ornamentação, "a moda feminina se desenvolveu sobre uma base extremamente conservadora" (SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015, p. 21). Para além da função de diferenciação visual dos gêneros, o vestuário é uma peça chave para a incorporação da dominação masculina, já que a socialização feminina seria baseada na imposição de limites, segundo Bourdieu (1998). A constrição do corpo rege a moda feminina até os dias atuais, embora tenha sido mais acentuada no período entre a Idade Média e o início do século XX, impedindo as mulheres de desempenhar funções vistas como masculinas da mesma forma que os homens, ou mesmo atividades básicas como andar e sentar. (BOURDIEU, 1998; SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015)

Com a adoção da bicicleta como meio de locomoção, foram necessárias mudanças no vestuário feminino, já que as peças usadas até então impossibilitavam pedalar com conforto e segurança. O espartilho foi uma das peças gradualmente abolidas do guarda-roupa das mulheres por influência do ciclismo (MELO & SCHETINO, 2009, p. 117), mas uma das mudanças mais marcantes foi a adoção das calças pelas ciclistas. Peça de roupa exclusivamente masculina, o uso de calças por mulheres era um tabu a ponto de ser

proibido o seu uso pelas cidadãs francesas sem autorização do governo até 1892 (CRANE apud SANTUCCI E FIGUEIREDO, 2015, p. 26).

No final do século XIX, surgiram os primeiros modelos de calças femininas em diferentes modelos, e se popularizaram entre as ciclistas rapidamente, como é possível observar em imagens e documentos da época, exemplificados pelas figuras 1 e 2. Mesmo que em princípio adotadas simplesmente pelo conforto que proporcionavam para prática do ciclismo, as calças foram hostilizadas pelos homens, já que para eles "as roupas eram uma expressão de liberdade e individualidade, e, desta forma, o uso de calças por mulheres era inaceitável", enquanto também constituíam "uma forma de controle social que contribuía para manter as mulheres em papéis dependentes e subservientes" (CRANE apud SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015, p. 24). Já uma das principais melhorias saudadas pelas mulheres com o advento da bicicleta é justamente a maior liberdade de se vestir. Sendo assim, não é surpresa que as novidades tenham influenciado a moda feminina à época como um todo, criando nas mulheres "um gosto por trajes com que pudessem sentar, caminhar ou recostar-se facilmente – e ainda pedalar" (WEBER apud MELO & SCHETINO, 2009, p. 117).

Figura 1



Life. Jan. 2, 1896, p. 25.

Fonte: Revista LIFE, 2 jan. 1896, p. 25. Disponível em: <<https://www.freshlipstick.com/girl-gallery/the-new-woman/>>. Tradução da autora: "O céu não é aqui?" "Sim, mas essa é a entrada de mulheres"

Figura 2 - *The Bicycle Suit*

Fonte: Revista PUNCH, 12 jan. 1895. Disponível em: < <http://www.victorianweb.org/periodicals/punch/15.html> >
 Tradução da autora: "Gertrude 'Minha querida Jessie, pra quê esse traje de bicicleta?' Jessie 'Por quê, pra usar, é claro'. Gertrude 'Mas você não tem uma bicicleta!' Jessie 'Não, mas eu tenho uma máquina de costura'"

Dessa forma, a prática do ciclismo levou não só em mudanças de hábitos e maneiras para as mulheres, mas também uma mudança mais profunda da sua forma de pensar e se relacionar diante dessa liberdade conquistada através da bicicleta. Com seu uso, elas puderam então conquistar o direito básico de se locomover, antes restrito, pois dependiam quase sempre da permissão e condução dos homens. O caráter democrático da bicicleta, promovendo encontros sociais e rompendo com os antigos padrões de

intimidade, também se estendeu às mulheres, mesmo que ainda constricto pelas limitações sociais impostas.

A presença feminina no espaço público, até então restrita ao ambiente familiar, está diretamente ligada à circulação de ideais de liberdade e igualdade entre os gêneros e demais reivindicações das mulheres. Não é coincidência que os primeiros movimentos ditos feministas tenham surgido em meados do século XIX na Europa e Estados Unidos, reunindo mulheres que exigiam direitos básicos iguais aos homens, principalmente o direito ao voto. Nesse cenário, a bicicleta é reconhecida como símbolo da luta das mulheres, sendo utilizada inclusive para organização e divulgação dos movimentos.

Rapidamente estabeleceu-se uma relação entre a bicicleta e a *New Woman*, a mulher "moderna" que contestava os tradicionais papéis sociais femininos, não poucas vezes se envolvendo com movimentos reivindicatórios, entre os quais e principalmente o sufragista. (MELO & SCHETINO, 2009, p. 120).

A importância do ciclismo para a emancipação feminina foi reconhecida à época pelas principais ativistas e líderes dos movimentos pelos direitos da mulher, que exaltaram e promoveram seu uso, notadamente na França, Inglaterra e Estados Unidos. É o caso da americana Susan B. Anthony, uma das mais importantes figuras desse período, que declarou, acerca da relação entre a bicicleta e os ideais feministas:

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

Outra líder norte-americana ligada à bicicleta foi Frances Willard, que decidira aprender a andar aos 53 anos, e compartilhou sua experiência em um folheto de sucesso publicado em 1895, intitulado "Como aprendi a andar de bicicleta". Segundo Melo e Schetino, "ao narrar as dificuldades de aprendizado, [Willard] faz referências aos próprios limites que a sociedade impele às mulheres. [...] Willard percebe o quanto o uso da bicicleta tem relação com as lutas feministas a que se devotava." (MELO & SCHETINO, 2009, p. 120).

No Brasil, o desenvolvimento do ciclismo e a participação das mulheres não ocorreu da mesma forma. Os altos custos de importação das primeiras bicicletas, a identificação inicial do ciclismo como prática masculina e o desenvolvimento tardio dos movimentos pela emancipação da mulher em comparação com as experiências europeia e

norte-americanas fizeram com que a prática do ciclismo não tivesse a mesma conotação política. No entanto, a presença do público feminino nas competições e em demais espaços de lazer trouxe uma maior possibilidade de socialização e participação da vida pública, abrindo precedente para as mudanças que se dariam nas décadas seguintes. (MELO & SCHETINO, 2009, SANTUCCI & FIGUEIREDO, 2015).

Mais do que uma invenção prática que facilitaria os deslocamentos tanto de homens quanto mulheres, ou um artefato para desfrutar dos momentos de lazer, a bicicleta acabou se tornando um símbolo das lutas feministas. Atualmente, apesar de não estar mais diretamente atrelada a questões de gênero como quanto na virada dos séculos XIX para XX, a bicicleta continua sendo um instrumento importante da emancipação feminina, principalmente em localidades onde as mulheres ainda não conquistaram a igualdade em direitos em relação aos homens.

É o caso, por exemplo, na Arábia Saudita, uma monarquia islâmica onde, até final de 2017, as mulheres eram proibidas de dirigir carros. A bicicleta tem sido uma forma da mulher obter maior liberdade e autonomia, e seu uso é defendido por ativistas como Baraah Luhaid, de 25 anos³. Uma das suas formas de atuação foi o desenvolvimento de uma abaya (veste tradicional islâmica utilizada em público pelas mulheres) que permita que as mulheres pedalem. Uma transformação no vestuário muito similar ao surgimento das primeiras calças femininas mais de um século atrás, também em função do ciclismo.

Apesar das conquistas do último século para as mulheres em todo mundo, mesmo nos países onde a igualdade de gênero é maior ainda há diversas bandeiras em torno das quais se organizam os movimentos feministas atuais. A dominação masculina ainda se impõe principalmente através da violência simbólica a que submete as mulheres. Segundo Bourdieu, a violência simbólica é "violência suave, insensível, invisível a suas próprias vítimas, que se exerce essencialmente pelas vias puramente simbólicas da comunicação e do conhecimento, ou, mais precisamente, do desconhecimento, do reconhecimento ou, em última instância, do sentimento." (1998, p. 8) Diante da percepção cada vez maior dessa desigualdade enraizada, o feminismo evoluiu ao longo do século XX de um movimento focado em conquistas sociais pontuais para uma corrente de pensamento que prega a igualdade entre homens e mulheres todos os aspectos de suas vidas.

³ AVELAR, Daniel. Ativista estimula mulheres sauditas, proibidas de dirigir, a pedalar. **Folha de São Paulo**, 27 jul. 2017. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2017/07/1903642-ativista-estimula-mulheres-sauditas-proibidas-de-dirigir-a-pedalar.shtml>> Acesso em: 20 out. 2017.

Na década de 70, as feministas já pregavam que o "pessoal é político", ou seja, que não deveria haver distinção entre esfera pública e privada no que diz respeito às opressões de gênero, já que as relações pessoais refletem os padrões de dominação sociais. (VIEIRA, 2012, p. 135). Atualmente, passamos para "o político é pessoal" no sentido que as práticas políticas e as mobilizações sociais tem relação direta com a vida pessoal e por isso não podem ser vistas como restritas a momentos específicos, mas sim fazer parte do cotidiano.

No século XXI, o principal meio utilizado não só pelos movimentos feministas, mas para mobilização social em geral, são as mídias digitais, em especial as redes sociais. Desde 2010, com a popularização de redes como Twitter e Facebook, os ideais feministas encontram cada vez mais espaço para serem propagados. A internet já havia modificado radicalmente as relações de espaço e tempo, mas foi a rede social que permitiu ao usuário uma maior interatividade com os conteúdos e seus utilizadores, em tese a partir organização autônoma das redes onde a informação circularia livremente. (VIEIRA, 2012).

As novas possibilidades vistas com as redes sociais borraram de vez as fronteiras entre o pessoal e o público, e o feminismo atual tem se destacado em aproveitá-las para potencializar seu discurso. Como a dominação masculina não opera apenas através da violência física, visível, mas também da violência simbólica, torna-se uma preocupação do movimento feminista levar suas ideias para todos os aspectos da vidas das mulheres, tornando assim todas em militantes, mesmo que não atuem nos movimentos e coletivos. (GARCIA & SOUZA, 2015, p. 1003)

Ao possibilitar o relato em primeira pessoa de situações de agressão, discriminação, assédio, entre outros expressões do machismo estrutural da nossa sociedade, o feminismo nas redes sociais ganha um alcance muito maior em razão do impacto que o compartilhamento das experiências pessoais online, marcadas pela subjetividade de suas autoras, causam. De tal forma, proporcionam uma maior identificação com as demais mulheres, gerando empatia e promovendo o desenvolvimento de coletivos e comunidades.

Nesse novo contexto, surge o conceito da sororidade. Originária do latim "soror", que significa irmã, o termo passou a ser adotado pelas ativistas mais do que como uma versão feminina da fraternidade, o amor entre irmãos, passando a ser uma "prática feminista":

A sororidade, pela definição, é uma experiência subjetiva pela qual as mulheres devem passar com a finalidade de eliminarem todas as formas de opressão entre elas. É, além disso, conscientizar as mulheres sobre a misoginia. É um "esforço pessoal e coletivo de destruir a mentalidade e a cultura misógina, enquanto transforma as relações de solidariedade entre

as mulheres”. É, por fim, empoderar a mulher. Pela definição, as relações entre as mulheres são colocadas em evidência. Essas relações são conflituosas. A própria mulher, às vezes, não “valoriza” outra mulher. A luta feminista também é para que isso se efetive, ou seja, há a tentativa pelo coletivo de romper com uma forma de violência contra a mulher praticada pela própria mulher, por não ter consciência de suas relações de companheirismo com a outra. (GARCIA & SOUZA, 2015, p.1003)

Assim como o ciclismo teve sua importância como instrumento de construção do feminismo mais de um século atrás, ao permitir a circulação de ideais e o encontro entre as mulheres, atualmente são as novas tecnologias de informação que tem destaque nesse papel. Através das redes sociais, as mulheres se articulam cada vez mais em grupos e comunidades, mesmo que nem sempre sob um viés feminista, mas onde a troca de experiências e apoio entre elas já se caracterizam como uma prática de empoderamento.

Nesse cenário, a bicicleta não é deixada de lado pelas organizações de mulheres: diversos grupos femininos se organizam em torno do tema em todo mundo e, ainda que não seja um fenômeno exclusivo das redes, esta movimentação foi facilitada por elas. Desde organizações mundiais como She Rides, presente atualmente na Espanha e Austrália, até grupos e clubes locais, essas comunidades surgem como resposta para as dificuldades específicas das mulheres no trânsito. Se a violência e a desigualdade de gênero é algo enraizado em nossa sociedade pelos mais diversos mecanismos de dominação, perceptíveis ou não, como aponta Bourdieu (1998), é natural que o ciclismo também seja uma atividade permeada por essas questões.

Seja por meio de atos e manifestações pela igualdade de gênero no trânsito, da organização de passeios de bicicleta apenas para mulheres ou apenas pela troca de conhecimento e experiência online, esses grupos de mulheres ciclistas têm influenciado não apenas o uso da bicicleta, mas também a organização social das mulheres e até mesmo sua visão de mundo e de sua condição de mulher na sociedade. Diante das novas práticas feministas, como a sororidade, o ato de pedalar é reinventado, desafiando o patriarcado pelo fato de as mulheres insistirem em ocupar juntas os espaços públicos em cima de suas bicicletas.

4 MINAS NA PISTA: UM COLETIVO E UM DOCUMENTÁRIO

Os diversos aspectos envolvidos numa aparentemente simples decisão de transitar pela metrópole pedalando revelam a complexidade das nossas relações sociais e como podem ser influenciadas por atividades como andar de bicicleta. Como, portanto, abordar a realidade das mulheres ciclistas que a utilizam como meio de transporte no seu dia-a-dia na cidade do Rio de Janeiro? Pretendia-se tratar tanto das dificuldades que enfrentam nas ruas por seu gênero e pelo meio de transporte escolhido, como as transformações e relações criadas a partir do uso da bicicleta, com base nas questões levantadas nos capítulos anteriores sobre o direito, em especial das mulheres, à cidade e o feminismo.

Diante da experiência pessoal da autora e dos pontos levantados nessa pesquisa, percebe-se a necessidade não só de analisar a questão da bicicleta e da mulher, mas de propor uma discussão sobre o tema que possa ser compartilhada com toda a sociedade. Dentre as linguagens disponíveis atualmente, o audiovisual é uma das mais completas e versáteis, permitindo a combinação de diversos tipos de imagens, sons, dados e informações. Assim, a escolha por apresentar como objeto final dessa pesquisa um documentário se dá pelas possibilidades que esse formato apresenta para construção de uma narrativa sobre a mulher e a bicicleta, ao tornar possível retratar com maior riqueza essa experiência.

O documentário tem como foco o "Pedal das Minas", passeio de bicicleta em grupo exclusivo para mulheres, promovido pelo coletivo "Minas na Pista". O evento é realizado às noites de quarta-feira, com ponto de encontro no centro da cidade do Rio de Janeiro. A escolha pelo grupo se dá por ser um dos poucos voltados exclusivamente para mulheres ciclistas dentre os diversos coletivos cariocas voltados para mobilidade urbana e uso da bicicleta, além do acompanhamento da autora como uma das participantes do grupo.

O grupo "Minas na Pista" surgiu como um espaço voltado que mulheres se comunicarem, seja sobre a bicicleta ou não, e combinarem passeios juntas para pedalar. Apesar do objetivo aparentemente simples, o grupo seria uma proposta alinhada com as questões políticas e sociais atuais acerca da mobilidade e da igualdade de gênero, ao promover o uso da bicicleta como solução alternativa para os problemas do trânsito carioca, utilizando-a também como ferramenta de empoderamento feminino.

Ao longo de seis meses, entre junho e novembro de 2017, a autora participou ativamente do grupo e seus eventos, e pode observar de perto as relações estabelecidas entre as suas participantes e o ciclismo. No entanto, a familiaridade com o objeto de estudo

não garante um verdadeiro conhecimento das relações estabelecidas em seu entorno, conforme é debatido por Gilberto Velho (1981). Buscou-se, portanto, o amparo de uma metodologia de pesquisa antropológica, baseada na observação participante e em entrevistas informais e formais para análise do grupo, mas com o cuidado de relativizar e transcender o lugar da autora como membro para poder melhor compreender como o grupo se insere no contexto pesquisado.

O grupo em seu formato atual ressurgiu a pouco mais de um ano, organizado por algumas mulheres participantes do Night Riders, um grupo misto que promove pedais noturnos às terças. Conforme apurado com uma das primeiras participantes do grupo, Gabrielle Augusto, em conversa informal, um grupo com esse nome já existia desde 2015, mas foi retomado em meados de 2016. Ela também conta que as participantes que decidiram recriar o grupo o fizeram porque buscavam uma dinâmica de pedal diferente da encontrada então no Night Ride, que fosse mais voltada para a integração entre o grupo durante o passeio do que a performance.

Organizado por meio das redes sociais, o coletivo Minas na Pista conta com 261 membros no Facebook e 68 no WhatsApp. Entretanto nem todas participam ativamente, e os pedais costumam reunir, em média, 10 a 15 participantes. Uma das características principais da organização do grupo é que não há um grupo responsável pela administração e tomada de decisões sobre as ações e eventos. Embora algumas participantes mais assíduas acabem responsáveis gerir as redes e incentivar a participação, o grupo é um espaço livre para propostas de todas e, em geral, decisões são tomadas por votações, mesmo que informais, nos grupos de Facebook ou Whatsapp, e ainda ao vivo nos eventos. A ideia é ser um espaço democrático, onde todas são bem-vindas, conforme o texto base de divulgação dos "pedais" demonstra:

Vamos pedalar juntas pela cidade? O ritmo do nosso pedal vai de acordo com o grupo presente. Ninguém aqui fica pra trás! Todo tipo de bicicleta bem-vindo. Trajeto definido na hora por votação. (Vamos dar sugestões prévias no evento, principalmente quem tem mais experiência em circular pela cidade) Revisem as bicis antes do pedal (calibragem dos pneus etc.) e levem câmara extra e ferramentas básicas. Caso surja algum problema mecânico durante o pedal, todas se juntam para resolvê-lo. Teremos bondes saindo de diferentes regiões da cidade, combinem aqui no evento os seus!⁴

⁴ Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/503578663355941/>>.

Entretanto, na prática, a diversidade do grupo é limitada por diversos fatores socioeconômicos ligados ao uso da bicicleta no Rio de Janeiro, desde a própria distribuição espacial da cidade e sua infraestrutura, até mesmo a desigualdade social vigente. Apesar do ponto de encontro do pedal ser sempre na região central da cidade, para um acesso, em tese, mais justo para todas, a maioria quase absoluta das participantes é moradora do Centro/Zona Sul, regiões que concentram a maior parte da estrutura cicloviária da cidade. Moradoras da Grande Tijuca, Niterói ou até mesmo Barra, regiões que podem ser consideradas ainda de fácil acesso por bicicleta, com integração facilitada para outros modais como metrô e barca, são raras exceções.

Diante dessa observação, concluiu-se que a ausência de moradoras de bairros mais distantes da Zona Norte e Oeste é fruto das dificuldades impostas para o próprio uso da bicicleta nessas localidades. Além da distância geográfica agravada pela falta de estrutura para a bicicleta, o próprio contexto sócio-econômico das moradoras dessas regiões impõem limitações à possibilidade de adoção da bicicleta como meio de transporte, criando uma distância também social. O fato de morarem em regiões onde os índices de violência urbana são muito maiores também resulta em uma maior insegurança para se deslocar até o Centro, principalmente à noite.

Dessa forma, a limitação espacial acaba influenciando na diversidade do grupo também ao que diz respeito à classe e contexto social de suas participantes, sendo que a maioria pode ser considerada ao menos de classe média. Outras semelhanças marcantes entre as participantes inclui a faixa etária, que em média é dos 20 aos 30 anos, seus interesses culturais e suas posições políticas e ideológicas. Apesar de formarem um grupo de mulheres aparentemente diverso, ao comparar com a diversidade da população do Rio de Janeiro, percebe-se que estamos na verdade tratando de um nicho bastante específico da sociedade carioca.

Essas características estão também ligadas à popularização de uma subcultura em torno da bicicleta urbana, que privilegia modelos mais simples, porém mais velozes, como as bicicletas *speed* e fixas, predominantes nos pedais do grupo. As bicicletas do tipo *speed* são feitas para uso no asfalto, diferente das mountain bikes. Para maximizar o desempenho, são mais leves e apresentam uma geometria clássica, com rodas maiores, pneus finos e lisos, e em geral com guidão do tipo "drop", com curvas para baixo permitindo várias posições de direção. Já as fixas se caracterizam pelo pinhão traseiro fixo à roda, o que faz com que os pedais estejam sempre em movimento sincronizado com a roda. É o modelo

mais simples de bicicleta, sem a maioria dos componentes das bicicletas comuns de passeio com marchas, inclusive, dada a possibilidade de diminuir a velocidade com a pedalada, a maioria não conta com freio traseiro e até mesmo algumas participantes não utilizam freio algum nesse modelo.

O surgimento de uma cultura alternativa da bicicleta entre os jovens de classe média e alta carioca, inspirada pela cultura dos *bike messengers* americanos, retoma a bicicleta enquanto estética, não bastando apenas ter um modelo que atenda às necessidades de locomoção, mas sim que também represente um estilo de vida. A simplicidade mecânica dos modelos é equilibrada pela diversidade e criatividade na escolha de cores e adereços, e cada ciclista investe para tornar sua bicicleta única, fugindo do padrão das bicicletas de passeio comercializadas atualmente no Brasil. São bicicletas que remetem aos modelos de corrida que se popularizaram no Brasil nas décadas de 70 e 80, e sua aura vintage muita vezes não se resume ao estilo: muitos ciclistas adotam bicicletas antigas como a Caloi 10 original, um dos clássicos dessa época, por seu preço e possibilidade de adaptação para fixa. São modelos também mais acessíveis por conta do número reduzido de componentes, característica também valorizada por conta da redução do risco de furtos e assaltos.

O grupo surgiu nesse meio, e apesar dos esforços em divulgar mais amplamente e ser inclusivo, ainda acaba restrito a pessoas que já estão envolvidas com esse estilo de vida. A divulgação acaba sendo mais eficiente no "boca a boca", mesmo que virtual, com participantes convidando outras amigas para fazer parte, e as três entrevistadas para esse projeto relataram que foi dessa maneira que conheceram o grupo. Dessa forma, é natural que essas novas participantes também já façam parte desse grupo social, ou que pelo menos compartilhem das mesmas características sociais.

Quanto ao modelo das bicicletas, é interessante observar como a participação no grupo incentiva a busca de maior conhecimento sobre os diferentes tipos de bicicleta e sua mecânica. Nos meses em que participou, a autora observou como algumas mulheres que começaram utilizando bicicletas tradicionais de passeio trocaram por modelos de *speed* ou fixa, inclusive ela mesma, pela possibilidade de ter uma performance melhor nos pedais, assim como a adoção do estilo dessa subcultura. Entre as participantes entrevistadas em vídeo, duas pedalam uma fixa e a terceira uma *single speed* (variação da *speed* sem marchas), sendo que também foram incentivadas pela participação em grupos a trocar por esses modelos.

O coletivo funciona também como um importante canal para a troca de informações sobre, mas não limitado a, bicicletas. No grupo do WhatsApp, é bastante comum dúvidas quanto a solução de problemas de mecânica, dicas de manutenção, indicação de equipamentos e peças, mas também sobre trajetos, segurança no trânsito, e até mesmo como uma rede para mobilizar ajuda em alguns casos em que a resposta virtual não é suficiente. Essa também foi uma das vantagens principais ressaltados pelas participantes entrevistadas em participar do grupo. Nos encontros semanais, também são colocadas em discussão essas questões, inclusive com algumas participantes mais experientes realizando consertos e ajustes básicos das bicicletas no local.

A troca de informações no grupo não se limita a questões práticas do uso da bicicleta, e ele também é um canal para denúncias das agressões sofridas diariamente no trânsito carioca. Ao dividir em um grupo de cerca de 70 membros as dificuldades enfrentadas no uso da bicicleta, as participantes estão não apenas em busca de informações que a ajudariam a solucionar ou remediar a situação que viveram, mas também de apoio emocional de outras mulheres que possuem a mesma vivência, mesmo sendo elas, em sua maioria, desconhecidas. Como explicitado na fala de Laís Passos (2017)⁵, "o grupo é quase uma sessão de terapia". O resultado é a criação de uma comunidade de mulheres a partir da bicicleta que acaba extrapolando os limites do ciclismo, já que com frequência discute-se no grupo outras questões femininas atuais e até mesmo pessoais.

Nesse sentido, o coletivo Minas na Pista se torna uma ferramenta fundamental para o empoderamento das participantes enquanto ciclistas e mulheres. Apesar da frequência dos relatos de acidentes, assédio, agressões, e demais contratemplos, o compartilhamento deles com outras mulheres traz à tona um dos aspectos mais interessantes do feminismo contemporâneo: a busca pela sororidade. Na luta das mulheres por igualdade, o apoio mútuo entre elas vai contra as imposições sociais do papel feminino, que incentiva a competição e a desunião, e a sororidade se torna uma prática revolucionária. Fortalecidas pelo suporte umas das outras, as mulheres se encontram em melhor posição de se fazer ouvir diante da sociedade e reivindicar seus direitos.

De fato, foi possível observar através da participação nas redes e eventos do Minas na Pista, assim como nas entrevistas realizadas, como essa troca mostrou-se importante na construção de suas relações com a bicicleta e com o feminismo. Em todas as falas,

⁵ As entrevistas na íntegra encontram-se transcritas no Apêndice A deste trabalho de conclusão de curso.

observou-se o reconhecimento desse empoderamento pela bicicleta por parte das participantes, que definitivamente tiveram suas relações com o ciclismo e a cidade marcadas pela experiência de pedalar em um grupo de mulheres. O ato de participar de um grupo de pedal por si só já influi nesse sentido, já que por diversas vezes serem propostos novos destinos e rotas, apresentando algumas participantes a locais e caminhos não desbravados até então. Esse foi outro ponto de destaque das falas das ciclistas entrevistadas, que ainda ressaltaram a insegurança de explorar a cidade de bicicleta para uma mulher, barreira que pode ser quebrada com o suporte de um grupo.

A política do ritmo do pedal ser de acordo com as participantes torna o evento mais inclusivo, diferente de outras propostas de passeio onde prioriza-se o desempenho e a velocidade, como o pedal do grupo misto Night Riders. O ato de pedalar junto num mesmo ritmo também reforça a sensação de união e sororidade, além de ser outro canal para troca de experiências. Dessa forma, entende-se porque em geral as mulheres ciclistas dão preferência a estar juntas acima do desempenho, como pôde ser notado também em outros pedais não organizados pelo Minas na Pista em que a autora participou. Estudos de outros grupos similares, como a análise de uma competição alleycat em Brasília, por Lays Lira (2015), também demonstraram o interesse maior das mulheres em compartilhar a experiência de pedalar do que competir.

De forma não intencional, o Minas na Pista acaba sendo um exemplo tanto da relação dos primeiros movimentos feministas com a bicicleta quanto da atual função das tecnologias e redes sociais para a propagação do feminismo contemporâneo. Por um lado a bicicleta é colocada novamente como ferramenta de emancipação e liberdade, já que permite que mais mulheres ocupem os espaços públicos e circulem ideias, tal qual no final do século XIX. A oposição enfrentada vinda de motoristas e pedestres, no dia-a-dia e durante os pedais, demonstra o quanto a sociedade ainda não aceita que uma mulher, sobretudo ciclista, ocupe seu local de direito nas ruas e como ainda é necessário lutar para conquistá-lo. Já a organização em torno de uma comunidade virtual está alinhado às novas práticas do feminismo atual, que busca estar presente tanto na vida pública quanto privada das mulheres através do compartilhamento das experiências pessoais e o apoio mútuo entre si, empoderando-as umas às outras.

Apesar de não se apresentar como um grupo feminista em nenhum momento, o Minas na Pista está alinhado com os ideias feministas de igualdade de gênero, que se expressam tanto no discurso das participantes quanto nas suas bicicletas, já que é comum

que tenham adesivos com dizeres como "Pedale como uma guria", "Atropele o patriarcado", "Deixa ela em paz", entre tantos outros. Inclusive, conforme apontado por Bruna Maximiano (2017), o grupo chega a ser um primeiro canal de contato com o feminismo para muitas de suas participantes.

Diante da vivência e análise das relações que permeiam o grupo, foi possível traçar melhor quais os principais pontos da relação entre as ciclistas e a cidade a serem explorados no documentário. A intenção de retratar a experiência vivida pelas participantes do Minas na Pista, também está alinhada a um objetivo maior de informar e engajar a população nesse tema, para que ao ser discutido na sociedade, traga mudanças para as condições que encontram as ciclistas nas ruas da cidade.

Como a experiência da autora e os relatos de todas as participantes deixaram claro, a principal ação para a melhoria da ciclomobilidade no Rio de Janeiro se encontra na educação da população. Segundo a entrevistada Mariana Gama, "é preciso que todo mundo pedale" (2017) para ser possível um real entendimento entre ciclistas e o restante da população. No entanto, como a própria participante ressaltou em sua fala, nem todos tem a mesma possibilidade de pedalar numa cidade marcada espacialmente pela sua desigualdade social. Para a maioria da população, seria necessário primeiro haja investimentos em infraestrutura, segurança e educação no trânsito para que a bicicleta se torne uma forma viável e segura de transporte urbano. Sendo assim, torna-se uma preocupação central para a concepção desse projeto como informar e retratar essa experiência de forma a aproximar o espectador ao máximo dessa realidade, mesmo que não sejam ciclistas.

As novas tecnologias digitais e o desenvolvimento de uma cultura participativa em torno da internet a partir dos anos 2000 permitiriam o surgimento de novos formatos de documentário, entre eles os chamados documentários interativos. Enquanto "conjunto de transformações que ocorrem aos componentes do artefato como resultado da inter-ação homem e máquina"⁶ (GAUDENZI, 2013, p.15) , a interação possibilitada por esses documentários permitem que os espectadores não só deixem a posição passiva de observar, mas, para além de controlar, possam transformar e serem transformados pelas narrativas. Como consequência, as fronteiras entre autor e receptor são borradas, e o espectador passa a ser tão responsável pela produção da narrativa e, portanto, igualmente seu criador.

O usuário constantemente afeta a realidade retratada pelo documentário interativo; é por meio dessa interação que ele se posiciona, e é por meio

⁶ Tradução da autora. "(...) considered the ensemble of transformations that occur to the artefact's components as a result of the human-machine inter-action."

de tal posicionamento que ele constrói seu entendimento da realidade.⁷
(GAUDENZI, 2013, p. 23)

Ao serem apresentados uma multiplicidade de possibilidades e pontos de vistas, deixando a tarefa de criação do sentido para o espectador a partir da forma como interage com esse conteúdo, o documentário interativo reflete a "natureza interdependente do nosso próprio ser"⁸ (GAUDENZI, 2013, p. 27) Sendo possível ampliar a relação entre espectador e obra, o documentário interativo se apresentou como modelo ideal para a produção desse projeto, resgatando por meio de sua própria linguagem a noção de interdependência e coletividade que permeiam a nossa relação com a cidade e seus demais habitantes e formas de vivê-la.

⁷ Tradução da autora. "The user constantly affects the reality portrayed by the interactive documentary; it is through such interaction that he positions himself, and it is through such positioning that he builds his understanding of reality."

⁸ Tradução da autora. "(...) the inter-dependent nature of our being."

5 RELATÓRIO DE PRODUÇÃO

5.1 PRÉ-PRODUÇÃO

5.1.1 Concepção e objetivo

O produto final desse projeto se propõe a ser um documentário interativo sobre o coletivo Minas na Pista e o "Pedal das Minas", passeio promovido pelo grupo. Tendo esse grupo como foco, pretende-se discutir as relações sociais em torno do uso da bicicleta pelas mulheres no Rio de Janeiro a partir de suas experiências pessoais. O documentário também possui um objetivo educativo, pois ao apresentar ao espectador uma realidade da qual ele também é um agente ativo, busca-se informá-lo sobre as diferentes dificuldades e necessidades das ciclistas cariocas, de forma que essa seja uma preocupação incorporada ao seu dia-a-dia.

Recentemente, foram lançados muitos documentários que abordam a questão do ciclista nas grandes cidades, sendo alguns deles inclusive referência na elaboração desse trabalho. O documentário "Bikes Vs Cars" (2015), disponível na plataforma de streaming Netflix, traz perspectivas interessantes tanto sobre o ponto de vista dos ciclistas quanto dos motoristas de carro. Já em "Pedal" (2001), com foco nos mensageiros de Nova York, foi possível ter referências da cultura urbana em torno da bicicleta na qual o Minas na Pista está inserido, que se reflete também no estilo do documentário, muitas vezes filmado durante as pedaladas. O documentário brasileiro "Pedalei Até Aqui" discute a questão da mobilidade pela bicicleta em São Paulo, sendo um exemplo da referência ao espaço físico da cidade e das possibilidades de interação para aproximar seu público das vivências da metrópole retratada.

As discussões acerca da mobilidade e o uso da bicicleta têm encontrado cada vez mais espaço na mídia, no entanto, observou-se que poucas dessas produções fazem um recorte de gênero. Dentre os documentários que serviram de referência para autora ao tratar da questão do ciclismo entre mulheres, destaca-se "Ovarian Psycos" (2016), que retrata um grupo de ciclistas de Los Angeles que se organizam em pedais similares ao "Pedal das Minas", e "Afghan Cycles" (2016), que aborda as dificuldades que mulheres afegãs encontram em uma cultura onde pedalar ainda é um tabu.

Apesar dessas novas produções com essa temática, para muitos o uso diário da bicicleta como meio de transporte ainda é uma realidade distante e até mesmo utópica para a vida das cidades brasileiras, de acordo com observação da autora e experiências trocadas com as participantes do pedal. Dessa forma, torna-se uma preocupação principal desse

projeto não apenas recontar a experiência de suas personagens, mas pensar uma forma de aproximar ao máximo o espectador dessa realidade, para que ele reconheça sua existência imediata e se reconheça como sujeito ativo dessa relação, como foi discutido no capítulo anterior.

Portanto, a necessidade de mostrar a perspectiva das ciclistas, por mais que a experiência de um passeio jamais pudesse ser reproduzida para alguém que não esteja participando, levou à escolha por um documentário com foco no pedal promovido pelo grupo, onde as imagens seriam gravadas pela autora e outras participantes em primeira pessoa, captadas por pequenas câmeras acopladas às suas bicicletas, equipamentos de segurança ou ao próprio corpo. Entrevistas com algumas das participantes abordando temas como mobilidade, direito à cidade, violência de gênero e direitos da mulher a partir de suas experiências pessoais complementariam as imagens na reconstrução da vivência dessas ciclistas.

O documentário interativo permite ao usuário manipular diversas camadas de conteúdo e mídias, como mapas, vídeos do pedal, entrevistas, dados, da sua própria maneira. Cada camada faz sentido por si só, e juntas constroem a narrativa da forma decidida pelo *interator* - nome dado ao espectador que ganha a possibilidade de interagir (ALVES & CARVALHO, 2017, p. 3). Essa é uma das principais vantagens das narrativas interativas, como relatado por Alves e Carvalho (2017), que já são uma realidade da comunicação, sendo muito utilizadas principalmente no meio jornalístico e no mercado de jogos. Diante da crescente popularização desse tipo de narrativa e sua facilidade de distribuição em comparação com os suportes tradicionais de documentário, a escolha também reflete uma preocupação em criar um conteúdo acessível a maior parte da população.

5.1.2 Roteiro e design

Uma das principais dificuldades no desenvolvimento de narrativas interativas é a criação de um roteiro. Enquanto em um documentário, as possibilidades do material a ser registrado podem ser imaginadas de antemão para que um fio condutor da narrativa seja traçado, quando se propõe a fazê-lo interativo, é preciso assumir que não há controle nenhum sobre como o espectador decidirá conduzir a narrativa e, conseqüentemente, irá ver o filme.

A quebra da linearidade não é uma novidade exclusiva dessa nova forma de produção audiovisual, mas está presente desde os primeiros momentos do cinema, tendo sido feita sempre através da montagem. Dessa forma, com a narrativa interativa, segundo Angeluci e Castro (2010), a função criadora da montagem é transferida também, em parte, ao público, o que antes era restrita apenas aos criadores da obra. Por isso, passa a ser necessário pensar como o público para enxergar dentro do próprio material as possibilidades de interação com o conteúdo.

A possibilidade de criar diversas linhas narrativas faz com que o roteiro se estruture em "módulos audiovisuais", como explicitado por Angeluci e Castro, "que possuem sentido sozinhos e/ou relacionados a outros módulos" (2010, p. 4). Portanto, cada trecho apresentado ao espectador deve fazer sentido por si só, além de se conectar com os demais trechos da obra sem necessidade de uma relação causal.

Por isso, a elaboração do roteiro do projeto Minas na Pista se baseou em infográficos em vez de um script escrito, para possibilitar uma melhor visualização das relações entre cada módulo. Definiu-se que, após um pequeno vídeo introdutório, seria apresentada uma interface principal em forma de mapa, de onde seria possível ter acesso a todos os segmentos do filme.

Os demais segmentos foram divididos, portanto, em três categorias: trechos de percurso, trechos das entrevistas e conteúdo extra. Os trechos de percurso se referem ao material gravado em primeira pessoa durante os pedais, tendo sido editado em pequenos trechos e representados no mapa através de seus pontos de partida e chegada, além do percurso feito destacado. Os trechos das entrevistas com as participantes seriam exibidos ao final de cada trecho de percurso, sendo agrupados por eixos temáticos definidos para as entrevistas. Já o conteúdo extra, como fotos, informações sobre o coletivo e o pedal, e também o acesso às entrevistas agrupadas por participante, seria reunido em outro segmento chamado de "Praça do Ciclista", em referência à praça onde as participantes do Minas na Pista se reúnem, e que seria acessível a partir de um ícone no mapa exatamente onde está localizada a praça.

A decisão por estruturar a navegação dessa forma se dá em razão da importância, já discutida anteriormente, da relação do ato de pedalar com uma nova forma de conhecer e viver a cidade. Por isso também as principais formas de interação com a narrativa se dão através do mapa e da associação com o espaço da cidade, com intuito de reforçar essa relação. O objetivo é localizar imediatamente o público no espaço urbano carioca,

aproximando-o da sua realidade ao ser forçado a reconhecer que o assunto sendo tratado diz respeito ao espaço que ele também ocupa diariamente, e não a uma realidade distante.

Outra possibilidade de interação que se apresentou durante a gravação foi a escolha de visualização de imagens de diferentes câmeras. A partir de um botão presente na tela do vídeo, o interator pode escolher assistir o mesmo ponto do trajeto do ponto de vista de outra ciclista que estava gravando, trazendo mais dinâmica às imagens. Como a captação do áudio do percurso revelou ser uma questão, a opção pela incorporação do áudio gravado in loco foi descartada. Como trilha para cada percurso, foram resgatados trechos dos áudios das entrevistas feitas considerados pela autora de maior destaque, e organizados por um mesmo tema ou linha de raciocínio. A ideia seria simular também uma conversa entre as três entrevistadas, com falas que se sobrepõe e construções que praticamente se repetem, dando um tom de espontaneidade, além de mostrar como as experiências de cada participante, apesar de únicas, possuem características muito semelhantes.

Essas entrevistas serão retomadas ao final do percurso, a partir de outro segmento onde será possível escolher assistir a entrevista de cada uma das participantes, editadas em diferentes eixos temáticos. Cada parte da entrevista fará sentido independente das demais, no entanto, a partir do segmento Praça do Ciclista, é possível acessar todos os trechos separados por entrevistada, dando ao espectador mais de uma forma de visualizar esses depoimentos.

Pela forma como decidiu-se estruturar a narrativa interativa em questão, foi necessário também a concepção de um design para os diferentes segmentos e conteúdos a serem apresentados além dos vídeos. Buscou-se que esse design refletisse não apenas o tema do documentário, mas também o próprio estilo de vida do grupo apresentado. Dessa forma, escolheu-se por seguir uma linha menos tradicional no estilo geral da narrativa, com um design marcado por grafismos e uma escolha de tons fortes de rosa e amarelo, aliados ao preto e branco. Tanto as cores quanto os grafismos geométricos, que buscam trazer também a questão do movimento e da velocidade, estão dentro de uma estética moderna muito popular, tendo sido inspirados pelo design de outros sites e documentários que tratam de temas ligados a mesma cultura jovem e urbana.

5.1.3 Infraestrutura

Pela decisão de filmar o pedal do ponto de vista de uma das participantes, o equipamento deveria ser adaptável ao uso na bicicleta. Para isso, foi escolhida uma *action*

camera, tipo de câmera compacta e resistente feita para uso em esportes e outras atividades físicas, da marca AEE, similar às famosas GoPro. De fato, ao longo das gravações, acabaram sendo feitas imagens com câmeras GoPro de modelos diferentes por outras participantes, e as imagens foram cedidas para autora incluir em seu projeto.

As entrevistas, filmadas em um momento diferente e não durante o pedal, foram captadas com uma câmera DSLR Canon 60D. A escolha se deu em função da qualidade do vídeo que é possível obter com as modernas câmeras profissionais e sua ampla possibilidade de personalização (definições manuais, lentes, etc), bem como a facilidade de uso e a popularização desses modelos. A câmera utilizada, bem como lente e demais acessórios necessários para gravação foram conseguidos através de empréstimos com amigos.

Dentre os equipamentos adicionais, foi utilizado um microfone RODE acoplado a câmera. A lente utilizada foi uma Canon 18mm-55mm, por sua versatilidade de se adaptar aos diferentes espaços e limitações apresentados. É importante ressaltar que por decisão da autora, a gravação da entrevista não deveria envolver nenhuma outra pessoa para ser o mais espontânea possível entre a autora e a entrevistada. Também buscou-se imprimir uma maior naturalidade ao utilizar apenas iluminação natural dos locais. Outra decisão que influenciou na escolha do equipamento é que todos os deslocamentos feitos em função desse projeto seriam realizados de bicicleta. Sendo assim, era necessário que o equipamento fosse compacto e portátil.

5.1.4 Planejamento

O planejamento para as gravações se iniciou em setembro de 2017, após definido que o grupo focal do documentário seria o coletivo Minas na Pista e os pedais que provem, às quartas na cidade do Rio de Janeiro. Pela limitação do momento possível de gravação, pois já que em algumas quartas o evento é suspenso por baixo número de participantes, chuva ou outros motivos, a primeira gravação ocorreu no dia 11 de outubro, data escolhida por ser véspera de feriado, o que indicava que o número esperado de participantes seria maior.

Caso fosse observada a necessidade de fazer mais imagens, ficou estipulado que seriam feitas nos pedais do dia 1º de novembro e 15 de novembro, ambos datas de feriado, sendo que foram gravadas mais imagens no dia 1º, mas não houve o evento no dia 15. O processo de edição aconteceu em paralelo às gravações, e o material foi sendo trabalhado a

medida que foi captado. Já o planejamento das gravações das entrevistas ocorreu no mês de novembro, depois de terem sido feitas alterações à concepção inicial de como seriam conduzidas.

5.2 PRODUÇÃO

5.2.1 Gravação do Pedal

No primeiro dia de gravação, outras participantes também levaram suas câmeras no intuito de gravar o pedal para trabalhos pessoais. Ao todo, foram preparadas cinco câmeras para gravar de diferentes ângulos, algumas foram presas no guidão das bicicletas, outras em suportes no corpo e no capacete. Antes de sairmos da concentração, que ocorre na Praça do Ciclista, no Centro, foi feita uma votação para definir o percurso. Como era um dia em que novas participantes estavam indo pela primeira vez, e algumas eram também novas na cidade, acabou optando-se por seguir a nova orla do Porto até o Aquário, passando pela Praça XV, Praça Mauá e Museu do Amanhã, e depois voltar para um bar em Botafogo. A gravação durou todo o percurso, tendo sido pausada apenas na chegada ao AquaRio, onde foi feita uma pausa para foto do grupo.

A fim de conseguir mais imagens, houve uma segunda gravação no dia 1º de novembro, dessa vez apenas com o equipamento da autora já que as demais participantes não levaram suas câmeras nesse dia. Nesse dia, foi proposto que o ponto final fosse em um evento de arte que estava acontecendo na região da Gamboa, e pela proximidade do ponto final com o ponto de partida, decidiu-se que primeiro seria feito um percurso até o Sambódromo, para depois retornar à Gamboa seguindo pela Lapa, Praça XV e Praça Mauá. Como o percurso dos pedais gravados foram ambos em locais do centro da cidade, área que é pouco explorada à noite e de bicicleta, decidiu-se que esse também seria o foco do documentário, limitando-se a explorar os momentos gravados nessa região.

5.2.2 Entrevistas

De início, a ideia proposta seria conduzir as entrevistas de forma espontânea durante o próprio pedal. No entanto, para captação do áudio com a melhor qualidade possível seriam necessários equipamentos adicionais dos quais a autora não dispunha no dia escolhido para a primeira gravação. Como esperado, a opção de contar com o áudio captado pela câmera e gravadores do celular se provou ineficiente, pois tanto o volume quanto a qualidade do áudio ficaram extremamente prejudicadas. A locação de equipamento de captação, como gravadores e microfones de lapela, foi descartada após a

autora perceber nessa primeira experiência que o uso do equipamento assim como a condução das entrevistas seria uma interferência na dinâmica do passeio, que deveria ser preservada.

Assim, foi necessário pensar outro formato para as entrevistas. Elas seriam feitas em outro momento com participantes selecionadas, e conduzidas através de perguntas elaboradas pela autora. Para escolha das selecionadas, foi feito um *post* no grupo do Facebook convidando quem de seus membros quisesse participar, além de contato direto com algumas participantes já conhecidas pela autora. Apesar do contato com diversas participantes e entrevistas informais conduzidas durante os pedais, foi fixado o número de três entrevistas para serem gravadas para essa primeira versão do projeto, o que não impede que o documentário seja expandido futuramente e inclua mais relatos.

Para preservar a espontaneidade das falas das entrevistadas, buscou-se um roteiro com perguntas mais amplas, que permitissem que as participantes discorressem sobre seus pontos de vistas. As perguntas foram estruturadas em três eixos: as dificuldades do trânsito de bicicleta, as mudanças observadas após a adoção da bicicleta como meio de transporte, e a participação no grupo Minas na Pista. Esses eixos buscam retomar a discussão apresentada nos capítulos anteriores sobre a relação da bicicleta com o espaço urbano e as lutas feministas, dessa vez sob a fala das próprias ciclistas.

EIXO 1:

- Quais são as principais dificuldades que você encontra no dia a dia de bicicleta?
- O que poderia melhorar no trânsito do Rio para as bikes?
- Você poderia compartilhar uma experiência sua de bike no trânsito que te marcou negativamente? (Pode ser um acidente, agressão física ou verbal, assédio)
- Você acha que essa situação aconteceria da mesma forma se você fosse um homem?
- Você acha que está mais vulnerável no trânsito por ser mulher? Por que?

EIXO 2:

- Você poderia compartilhar uma experiência sua de bike que te marcou positivamente?
- Algo mudou para você em relação ao bairro e regiões que frequenta?
- Como você acha que mudou depois que passou a usar a bicicleta?
- Você se sente mais livre?

EIXO 3:

- Como você conheceu o Minas na Pista? Por que decidiu participar?
- Participar do grupo mudou você e/ou sua relação com a bicicleta? Como?
- Para você, existe diferença entre pedalar em um grupo misto ou em um só de mulheres?
- Você já compartilhou algo ou buscou ajuda em alguma das redes do Minas da Pista? (Facebook, WhatsApp...) Por que decidiu fazer isso?

Por se tratar de uma proposta que pretende discutir o espaço público, pretendia-se também ocupar e retratar esse espaço nas entrevistas. As gravações foram realizadas com as participantes em locais próximos às suas residências e que costumam frequentar, como a PUC, na Gávea, e o Parque Eduardo Guinle, em Laranjeiras, escolhidos também por ser possível locais mais reservadas para realização da gravação. A incorporação desses espaços nas filmagens também se dá através do som ambiente, que é mantido apesar do cuidado em captar a voz com maior clareza possível.

Como não poderiam deixar de estar presentes, as bicicletas de cada participante foram utilizadas nos cenários, motivo pelo qual também se optou pelo enquadramento em plano americano. Para essas mulheres, a bicicleta faz parte também de seu estilo de vida, e além de suas bicicletas, isso também fica marcado nas imagens ao termos detalhe maior da sua escolha de roupas, acessórios, além de sua forma de agir e falar.

5.3 PÓS-PRODUÇÃO

Após captadas as imagens necessárias para o projeto, a etapa de pós de produção envolve não apenas a edição do conteúdo audiovisual, mas também sua estruturação em um formato interativo. Para edição do material audiovisual, foi utilizado o Adobe Premiere CC 2015, um dos mais modernos e populares editores de vídeo utilizados, escolhido por ser um dos programas mais completos em recursos para edição, e estar disponível para usuários de Windows. Em conjunto, foram utilizados o Adobe Audition para edição de áudio, e o Adobe Photoshop CC, para edição de imagens e gráficos. A utilização de programas do pacote Adobe também facilita a importação de dados entre eles. Para criação do mapa, foi utilizado o recurso My Maps, do Google, onde é possível criar mapas personalizados com diferentes marcadores e exportá-los. O mapa foi posteriormente modificado no Adobe Photoshop.

No entanto, esses softwares não são suficientes para edição de um documentário interativo, sendo necessário a utilização de outro programa para estruturar os diversos materiais em uma interface navegável. Para esse processo, foi utilizado o Klynt, um dos softwares mais utilizados atualmente no mercado para criação de narrativas multimídia.

O objetivo final desse trabalho só seria alcançado com a publicação do projeto online, suporte principal de reprodução de documentários interativos, para sua divulgação. Sendo um software pago, em um primeiro momento foi utilizado sua versão de teste no computador pessoal da autora, e o após todo o projeto foi exportado para uma das ilhas de edição da Escola de Comunicação, cuja licença possibilitou a exportação do projeto para um servidor de hospedagem. Para tal, também foi necessário a contratação de um serviço de hospedagem pessoal com a empresa GoDaddy, para criação de um domínio próprio, "minasnapista.com", onde a autora tivesse a possibilidade de armazenamento e acesso ao banco de dados irrestrita para publicação dos arquivos gerados pelo Klynt, necessidades que não eram atendidas por hospedagens gratuitas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de todo o processo de elaboração desse projeto, foi possível observar na prática as questões discutidas nos primeiros capítulos a cerca do uso da bicicleta por mulheres, tanto historicamente quanto em seu momento atual, a partir não só da troca com as personagens desse documentário, mas também da própria perspectiva da autora como participante do "Pedal das Minas".

A interseção entre o status da bicicleta na mobilidade urbana de uma cidade como o Rio de Janeiro e a condição social da mulher em nossa sociedade, ambas extremamente problemáticas e precárias, resulta em uma vivência muito particular da mulher que pedala. Essa vivência é marcada tanto pelos obstáculos e violências que encontram, que são "dobrados", conforme fala de uma das participantes, por combinarem a hostilidade voltada tanto para a mulher quanto para a bicicleta, quanto pela gratificação e empoderamento alcançados ao serem superados, seja sozinha ou em grupo.

Sendo assim, estima-se que um dos objetivos do documentário foi alcançado ao retratar essas particularidades da vivência feminina sobrepostas às questões da mobilidade pela bicicleta, através da observação como um participante do pedal e interlocutor dos relatos das ciclistas. Disponível na web e com suporte para visualização em smartphones, o documentário em formato interativo mostrou-se uma solução muito eficaz para construção e difusão dessa narrativa, por estar alinhado às linguagens e tecnologias atuais e assim permitir uma maior participação do espectador enquanto criador do sentido da obra.

A conclusão do documentário, no entanto, não foi, e nem se propõe a ser, uma conclusão dessa discussão. O recorte feito para tratar do assunto tornou evidente outras ramificações do debate. As características do grupo apresentado condizem a uma parcela muito limitada da população carioca, como ficou claro no processo de execução do documentário. Sendo formado quase que exclusivamente por jovens de classe média alta moradoras da Zona Sul da cidade, o grupo não reflete a diversidade e a complexidade das relações sociais presentes no Rio de Janeiro. Essa é uma questão inclusive abordada por pelo menos uma das participantes entrevistadas, ao assumir seu lugar de privilégio por simplesmente poder pedalar com relativa segurança na cidade.

Sendo assim, esse projeto também fez-se importante no próprio reconhecimento pela autora de seus privilégios e as limitações que encontra em função deles para tratar não só desse assunto, mas de qualquer outro que se expanda para além dos limites da sua vivência particular. Ao buscar tratar da sua própria realidade, por assim poder transmitir

com maior fidelidade os questionamentos e sensações propostos, deixou-se de lado um recorte que visasse incluir mulheres de diferentes faixas etárias, locais, contextos sociais, etnias, entre outros. É importante ressaltar, porém, que esse processo não foi intencional, já que nossas experiências pessoais são marcadas pelas relações de poder que permeiam nossa sociedade, não sendo livres das discriminações existentes por mais que haja um esforço pessoal em ao menos diminuí-las.

Esse projeto conclui-se como uma proposta de continuar a discussão em outros sentidos, abordando outras vivências e novas questões que não couberam ser respondidas nesse documentário. Espera-se que com o produto apresentado, o debate sobre a mobilidade e a ocupação urbana, o direito à cidade e a igualdade de gênero seja levado a cada vez mais pessoas, que por sua vez irão passar adiante através de suas próprias experiências, renovando o ciclo. Como ficou claro ao longo desse processo, seja pela revisão histórica e teórica, seja pela experiência em primeira mão ou mesmo pelo relato de suas companheiras de pedal, para mudar o panorama atual é preciso primeiro aproximar os demais dessa realidade. O primeiro passo foi dado, mas, como dito pela participante Mariana Gama (2017), "as pessoas só vão saber se pedalam".

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Juliana Cabral; CARVALHO, Rodrigo Baquer. **Narrativas interativas e as novas habilidades do profissional de comunicação.** In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 40., 2017, Curitiba. Anais... Curitiba, 2017. Disponível em: < <http://portalintercom.org.br/anais/nacional2017/resumos/R12-0227-1.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2017.

ANGELUCI, Alan César Belo, e CASTRO, Cosette. **Oito Categorias para Produção de Conteúdo Audiovisual em Televisão Digital e Multiplataformas.** In: CONGRESSO PANAMERICANO DE COMUNICAÇÃO, 2010, Brasília. Anais... Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/panam/pdf/GT1_Art6_Alana.pdf> Acesso em: nov. 2017.

BORGES, Patrícia da Veiga; et al. **Formas sensíveis e mobilidade nas cidades divididas.** In: PAIVA, Raquel; TUZZO, Simone Antoniacci (Org.). **Comunidade, mídia e cidade: possibilidades comunitárias na cidade hoje.** Goiânia: Cirgráfica, 2014. p. 217-252.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2ª edição, 2002. p 13-67.

FIGUEIREDO, Joana Bosak de; SANTUCCI, Natália de Noronha. **O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental.** In: Competência - Revista da Educação Superior do Senac-RS, v. 8, p. 17-33, n. 2015. Disponível em: < <http://seer.senacrs.com.br/index.php/RC/article/view/200>>. Acesso em: 25 out. 2017.

GARCIA, Dantielli Assumpção; SOUSA, Lucília Maria Abrahão e Sousa. **A sororidade no ciberespaço: laços feministas em militância.** In: Estudos Linguísticos, São Paulo, n. 44, p. 991-1008, set.-dez. 2015. Disponível em: <<https://revistas.gel.org.br/estudos-linguisticos/article/viewFile/1032/613>>. Acesso em: 05 nov. 2017.

GAUDENZI, Sandra. **The interactive documentary as a living documentary.** In: Doc On-line - Revista digital de cinema documentário, n. 14, p. 9-31, ago. 2013. Disponível em: <<http://doc.ubi.pt/index14.html>> Acesso em: 20 nov. 2017

LIRA, Lays Venâncio. **Uma etnografia do alleycat: as mulheres e as bicicletas fixas nas ruas de Brasília.** Universidade Federal de Brasília. Brasília, 2015. Não publicado. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/nightriderj/1869457029982914/>>. Acesso em: 17 set. 2017.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. **A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX.** Rev. Estud. Fem., Florianópolis, v. 17, n. 1, Abr. 2009 Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 25 set. 2017.

PAIVA, Raquel. Expressões do comum na cidade: a ocupação pela mobilidade. In: PAIVA, Raquel; TUZZO, Simone Antoniacci (Org.). **Comunidade, mídia e cidade: possibilidades comunitárias na cidade hoje.** Goiânia: Cirgráfica, 2014. p. 57-69.

SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental.** In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 11-25.

VELHO, Gilberto. Observando o familiar. In: Individualismo e Cultura. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981. p. 123-132.

VIEIRA, Vera de Fátima. **Comunicação e feminismo: as possibilidades da era digital.** Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) - Escola de Comunicações e Artes (ECA), Universidade de São Paulo, São Paulo. 2012. 234 f.

APÊNDICE A

Entrevista com Laís Passos, 24 anos, estudante, moradora do Cosme Velho.

P: Quais são as principais dificuldades que você encontra no dia-a-dia de bicicleta?

R: A gente encontra muita dificuldade no dia a dia da bicicleta, principalmente quando você se propõe a andar entre os carros mesmo. E eu acho que a principal é a falta de respeito com o ciclista vindo dos carros, e aí a bicicleta fica naquele lugar de que ela não pode estar na calçada, mas ela também não pode estar na rua, os carros não entendem que ela pode estar ali, então não respeita, não dá espaço e não respeita a vulnerabilidade da pessoa que tá na bicicleta. Eu acho que o ciclista tem que cuidar do pedestre e as pessoas que tão no carro tem que cuidar do ciclista, vai numa linha de quem tá mais vulnerável cuida de quem tá menos vulnerável. É, tem também a dificuldade do assédio, de pessoas falando na rua, você passa e aí sempre tem que escutar algumas... frases indigestas, acho que essas são as maiores dificuldades.

P: E o que você acha que pode melhorar no trânsito do Rio de Janeiro, o que pode ser feito para melhorar?

R: Eu acho que o trânsito do rio de janeiro, pensando na bicicleta, ele pode melhorar... Um, com campanha de conscientização para que as pessoas desenvolvam esse respeito. Acho que a questão da velocidade também. O próprio trânsito ele não é muito bem pensado para bicicleta, porque às vezes as pessoas reclamam que a gente fura o sinal, mas uma vez que você tá em cima da bicicleta, o parar e continuar é tão chato que, é isso... Toda a dinâmica do trânsito, ela foi pensada no carro, as paradas, as curvas, foi muito pensada pra carro, então a malha cicloviária do rio ela é uma malha cicloviária pro lazer. Você tem ciclovias na praia... claro que tá crescendo, aqui na rua das Laranjeiras que a gente passa na ciclovia, mas tem sempre pedestre circulando, ou carro parando em cima da ciclovia. Eu acho que a construção de ciclovia e ciclofaixa ela é muito importante, mas ela tem que vir acompanhada de uma conscientização e uma educação no trânsito.

P: Você tem alguma história que te impactou negativamente no trânsito que você gostaria de compartilhar? Pode ser um assédio, uma agressão, um acidente...

R: Eu acho que sou o tipo da pessoa que costuma esquecer das coisas ruins que passaram... Mas eu tive uma situação na Prudente de Moraes, em Ipanema, na época eu ainda morava em Ipanema, então meu percurso pro trabalho era muito curto, eu já trabalhava no Leblon. Eu saía da Vinicius, pegava a Prudente, que virava General Saint Martin, menos de 3km. Nessa que eu saí da Vinicius e virei a direita pra pegar a Prudente, eu tava na... eu costumo a andar na esquerda em ruas que a faixa do ônibus é na direita e que tem essa circulação de ônibus... um fluxo intenso de ônibus. Eu tava na esquerda, mas eu tava passando pra esquerda, e aí um carro parou bem na faixa da esquerda e o que tava atrás não queria parar, se incomodou do fato de eu tá ali porque eu atrapalhei ele. Então ele ficou muito puto e começou a me buzinar. Eu falei "ah, eu posso tá aqui na rua", a gente começou um bate boca assim e ele começou a me perseguir, e começou a gritar muitas coisas, me chamou de tudo, de puta, disse que eu não devia estar ali. Nisso eu seguindo e não dando bola pra ele, que eu acho que foi o que deixou ele mais irritado. E aí quando eu vi ele jogou uma garrafa d'água em mim. Parou mais a frente, ele tinha passado, ele parou mais a frente, eu fiquei muito nervosa, parei a bicicleta também, só que aí as outras pessoas que tavam na rua começaram a gritar com ele, o sinal abriu, ele entrou no carro e foi embora. Depois eu não fiz nenhuma queixa, não fiz nada. Foi mais uma situação de ficar nervosa mesmo, de sentir, sei lá. porque nessa hora que ele jogou a garrafa d'água em mim já tinha meio que passado, eu já tinha passado dele, daí ele colou em mim de novo e jogou essa garrafa d'água e você fica meio sem ação e com medo de cair da bicicleta no meio do trânsito.

P: Continuando a pergunta, você acha que ele teria feito diferente se você fosse um homem?

R: Acho que com certeza a atitude dele seria bem diferente se eu fosse homem. Pelos julgamentos que ele usou, pelas palavras que ele soltou pra mim sempre de muita agressividade a mulher. Essa questão da mulher maluca né, a gente escuta muito quando tá no trânsito, "ah, sua louca". eu acho que... Tanto que na hora que ele parou, quando outras pessoas que tavam na rua gritavam com ele, que eram homens confrontando ele, ele voltou pro carro e foi embora. Infelizmente eu acho que ser mulher é uma dificuldade a mais. parece que a gente não vai revidar como um homem revidaria, digamos assim.

P: E você acha que está mais vulnerável no trânsito por ser mulher?

Eu acho que estou mais vulnerável no trânsito por ser mulher. Mais vulnerável em todos os lugares por ser mulher. Mas por isso que eu quero estar na rua e que eu quero tirar essa vulnerabilidade de mim, quero me expor pra mostrar que a gente pode estar na rua sim, pra mostrar que o nosso lugar como mulher, e como ciclista, é a rua.

P: Você tem alguma experiência com a bike que tenha te impactado positivamente, que te marcou muito mas de uma forma boa?

R: Eu tenho um impacto positivo com a bicicleta diariamente, toda vez que eu saio com ela, as vezes tem dia que até que tá com uma preguiça, mas aí quando você sobe em cima dela e... Toda a perspectiva da cidade é diferente quando você vive a cidade em cima da bicicleta. mas um acontecimento específico, eu não sei. Eu diria que o ponto mais positivo que a bicicleta me trouxe foi a liberdade de ir e vir. Subo na minha bike e vou embora. Então acho que a liberdade é muito positivo para minha vida.

P: Como mudou a sua relação com o lugar que você mora, com a cidade, depois que você passou a pedalar?

R: Muda bastante a percepção da cidade quando você começa a viver ela na perspectiva da bicicleta. O próprio tempo de chegar nos lugares é diferente, tem a questão que você não tem que esperar por um ônibus, você vai pedalar. E a bicicleta corta bastante o trânsito também, você não fica parado no trânsito, você segue. E acho que muitas vezes quando a gente tá em outros meios de transporte a gente não observa tanto ao redor, como na bicicleta a gente tem que tá atento, a gente tá sempre olhando e tudo vai passando muito mais do que se tivesse num ônibus que a gente vai se distrair lendo alguma coisa ou vai se distrair no próprio celular, ou você tá no metrô, que você tá embaixo da terra. Na bicicleta, você tá vivendo. E aí você aprende novos caminhos. acho que talvez quem dirija também tenha essa noção, mas a minha experiência particular, quando eu passei a ter a bicicleta como meio de transporte, eu aprendi muito mais que ruas e que caminhos levam a cada lugar, como que eu chego no centro, como que eu chego... Não só o meu ponto final, ou que ônibus que eu tenho que pegar, mas todo o trajeto passa a fazer parte da minha experiência, eu acho que isso é uma coisa que a bicicleta trouxe.

P: Você acha que você mudou depois que você começou a pedalar?

R: Eu acho que eu mudei. Fisicamente é óbvio. Eu moro em cima do Cosme Velho, então diariamente eu tenho que subir uma ladeira. é engraçado perceber essa evolução e perceber a primeira vez que eu subi até em casa, e hoje, como meu corpo foi mudando ao longo desses dias, não em forma só, mas em condicionamento físico. A bicicleta trouxe uma saúde mesmo, você se sente mais disposto, quando você... Às vezes você tá um pouco indisposto pra sair de casa, sobe na bike, você vai ganhando disposição a medida que você ta pedalando pra chegar no lugar que você tem que ir, isso é um ponto positivo. Me mudou como mentalidade também. Acho que tem a questão do medo, quando você começa a pedalar você tem medo. Dois medos, o medo do trânsito, o medo daqueles carros, que aí você vai mudando esse medo, ganhando confiança, e se integrando mais no trânsito e na cidade, e acho que isso foi uma mudança. Antes num transporte passivo eu era bem menos consciente das coisas que aconteciam num trajeto, essa consciência a bicicleta me trouxe. e... Também essa questão de, a gente sai muito à noite, eu saio muito à noite, e volto de bicicleta, muita gente pergunta "Você não tem medo, não é perigoso?". Quando eu to em cima da minha bike eu não tenho medo de muita coisa não. E até me sinto muito mais segura do que ficar esperando no ponto de ônibus.

P: Como você conheceu o Minas na Pista e porque decidiu participar?

Eu primeiro entrei no Night Ride, que acontece as terças-feiras a noite, a gente se encontra na Praça do Ciclista, que fica ali no centro perto da Tiradentes, e aí tinham algumas meninas que participavam do Minas na Pista. A minha aproximação com elas foi no final do ano passado, mais dezembro, foi quando eu comecei a ir, foi a partir da integração. Eu tava um dia, foi um night ride, uma terça-feira, que a Fernanda falou pra mim "Vai ter o amigo secreto do minas na pista". E é uma coisa que, eu gostava de pedalar na terça-feira com todo mundo, mas a ideia de mulheres pedalando juntas na cidade me deixou muito animada e com mais vontade, talvez mais identificação, quando você sabe que tem um grupo de pessoas que entendem exatamente o que você passa diariamente pra viver algo que você gosta, que te dá prazer. E foi assim que eu conheci. Foi a Fernanda que me falou que ia ter a confraternização de fim de ano, e aí eu entrei no grupo do WhatsApp e aí passei a ir nos pedais.

P: Participar do grupo mudou sua relação com a bicicleta?

Sim. Eu acho que participar do grupo mudou minha relação com a bicicleta no sentido de... Nos pedais, como a gente faz um trajeto diferente cada quarta-feira, acaba me levando para lugares que eu não iria se eu estivesse sozinha, lugares que tão fora da minha rotina, lugares que eu só me sinto segura estando em grupo. Lugares que eu não conhecia antes mesmo, que aí você juntar um grupo e ter pessoas de diferentes lugares agrega esse valor. então acho que a principal mudança na minha relação com a bicicleta fazendo parte desse grupo é essa questão de ir mais longe quando a gente vai junto.

P: E pra você existe diferença de pedalar num grupo misto ou só de meninas?

R: Eu me sinto a vontade pedalando nos dois grupos. Eu acho que existe uma diferença muito grande entre um grupo misto e um grupo de minas que é a questão do... As meninas estão muito mais unidas. eu acho que integração do grupo misto acontece de forma legal, mas no grupo de meninas, a preocupação uma com a outra é muito maior. Aa gente tá sempre preocupada se alguém tá ficando pra trás, em manter o ritmo do grupo, que era algo que ficava um pouco ali defasado no grupo misto. Tinha uma galera que queria correr mais...

P: Você já buscou ajuda com as meninas do minas na pista? Porque você buscou essa ajuda? Ou então quis compartilhar algo...

R: Acho que o grupo do WhatsApp é quase uma sessão de terapia, às vezes quando a gente passa por uma situação muito estressante a gente na hora tem aquele grupo ali pra recorrer, pra falar "putz", você sabe que são pessoas que vão entender a frustração que você tá sentindo. Então já aconteceu de ter algo do meu dia de ir lá no grupo compartilhar, e sempre receber muito apoio. E também de dúvidas em relação a própria, peças de bicicleta, a Laís sabe muita coisa, já troquei ideias com ela sobre peças.

Entrevista com Bruna Maximiano, 22 anos, estudante, moradora de Laranjeiras.

P: Quais são as principais dificuldades que você encontra no dia-a-dia de bicicleta?

R: Então, entre as dificuldades de andar de bicicleta, na verdade são muitas, mas aos poucos eu acho que eu fui me adaptando a elas, assim, enfim. Mas o trânsito é uma questão, sem sombra de dúvida, os carros não tão preparados pra lidar com a bicicleta e pra

dividir o espaço também. Acho que rola muito uma coisa de poder, não querer dividir o espaço, enfim, é uma relação muito complicada com os carros. E a cidade não tá preparada pra bicicleta no geral, não tem ciclovia, então não é uma opção muito viável, a gente tem que realmente andar o meio da rua, não é uma coisa fácil, não é pra qualquer um... Não que não seja pra qualquer um, na verdade eu acho que é pra todo mundo, mas a questão é que realmente o início é um momento difícil, de você aprender a se impor, aprender a se posicionar, porque realmente é uma relação conflituosa diariamente com os carros. E acho que além dos carros, tem muita parte de assédio, sendo mulher, é uma coisa bem constante. Diariamente, ainda mais verão, hoje mesmo eu tava vindo pra cá, pra gravação, e num período de tipo 10 minutos eu recebi uns 3, 4, linda, gostosa, gatinha, não sei o que, e sabe, eu não tô na rua pra isso. É uma coisa bem irritante, e, assim, tem momentos que fica nessa, de chamar por alguma coisa, e tem momentos que é uma coisa mais invasiva mesmo, de abordar, é uma questão até um pouco insegura pra mulher. É uma posição bem frágil, porque além de ser um homem, é um homem com um carro, um homem com uma moto, se colocando do seu lado, pra fazer esse tipo de comentário, esse tipo de coisa, então, eu acho que isso acaba pegando mais pra mim do que a própria relação com os carros. Essa questão do assédio acaba me incomodando mais no geral, até porque aos poucos eu me acostumei com essa dinâmica de pedalar entre os carros e aprendi a lidar um pouco melhor. E eu não vou aprender a lidar com homem me chamando de qualquer coisa porque, enfim, não vou me submeter a isso.

P: O que você acha que pode melhorar no trânsito?

R: Tá. Eu acho que algumas soluções... Na verdade teria que mudar muita coisa pras bicicletas poderem andar tranquilamente. Eu acho que na minha visão, o ideal de lugar da bicicleta seria realmente na pista junto com os carros. Eu acho que a ciclovia não se mostra uma solução muito boa em vários lugares e enfim, eu acho que a gente tem até como exemplo várias cidades da europa e outros lugares que tem a faixa compartilhada, que é a faixa da direita compartilhada entre as bicicletas e os ônibus e é uma faixa tipo que a bicicleta tem uma prioridade, até porque é sempre uma relação de proteção do mais forte pro mais fraco. Se você pegar o código de trânsito é assim que funciona, o carro tem que cuidar da bicicleta, a bicicleta tem que cuidar do pedestre, e é sempre uma relação de força. Então isso daria pra funcionar muito bem se existisse toda uma educação, e eu acho que esse é o ponto mais importante na verdade. Além de serem criados espaços pra bicicleta,

esse espaço tem que ser acompanhado de uma educação, porque não adianta a gente querer criar o lugar... Isso aconteceu muito recentemente no Rio, em vários lugares de serem criadas ciclovias, ciclofaixas, ou até faixas compartilhadas, só que a população não tá preparada pra lidar com isso. Então eu acho que tem muito essa questão de educar. eu acho que é a parte mais importante em relação a tranquilidade da bicicleta, na cidade, no meio urbano. Talvez isso através de campanhas públicas, não sei exatamente como, mas não é uma coisa tão difícil né. Acho que a gente tem vários lugares pra se basear como exemplo, então acho que educar a população é o mais importante, com certeza.

P: Você tem alguma história que te impactou negativamente no trânsito que você gostaria de compartilhar? Pode ser um assédio, uma agressão, um acidente...

R: Já passei por algumas experiências, não consigo lembrar de muitas, até porque eu acho que é uma coisa que a gente evita ficar pensando muito assim, e é uma coisa que acontece com bastante frequência, então realmente tem vários casos. Eu lembro de uma vez que eu tinha acabado de sair de casa, e aí eu tava, tipo, sei lá, tinha acabado de sair, tinha dado duas pedaladas e aí passou um carro do meu lado, assim, a milhão, que do lado da minha casa é uma via um pouco expressa... Não é expressa, mas assim, os carros passam rápido, é uma subida. e aí um cara passou do meu lado assim, eu tava no canto da rua, tava andando direito, de capacete, enfim, fazendo tudo que eu deveria fazer, e aí o cara passou do meu lado e gritou "tá no meio da rua e ainda tá com a bunda de fora. Depois não quer ser abusada" falou uma coisa assim. Cara eu fiquei tão irritada esse dia, eu fiquei muito puta, porque é isso sabe. Ele fazer essa relação, como se as coisas tivessem a ver, estar no meio da rua e ainda estar com a bunda de fora. Em primeiro lugar que a bicicleta tem o direito de estar no meio da rua, não no meio né, mas no canto, e eu tava no canto, enfim. E se eu quero andar com a bunda de fora ou não o problema é meu, de mais ninguém, não tava de bunda de fora, estava usando um short. Enfim, fiquei muito irritada. Isso é uma coisa constante, deles associarem sua nudez, ou o fato de você ser mulher, ou o fato de vocês às vezes estar vestida de um jeito X, a uma incapacidade de pedalar, uma impossibilidade de estar na rua, de estar fazendo o que você deveria estar fazendo. Isso é muito irritante assim porque é isso né, julgar sua capacidade de fazer as coisas pela sua aparência, pelo fato de você ser mulher, pelo fato de você estar usando uma roupa X. Isso me irrita constantemente.

P: você acha que ele teria se irritado tanto com o fato de você estar ali andando naquele mesmo espaço se você fosse um homem?

Não, com certeza ele não teria ficado tão irritado. Talvez ele tivesse ficado irritado, mas eu acho que o xingamento ia se direcionar de outro forma sabe? Ele jamais iria mencionar alguma coisa em relação ao corpo do homem, se fosse o caso. E assim, mesmo que fosse um xingamento, assim, era uma pessoa especialmente irritada, sei lá por que motivos, acho que ela iria xingar qualquer um que fosse, mas essa associação específica de falar sobre o corpo e, enfim, muitas vezes xingar de filha da puta, vagabunda, etc, é uma coisa que com certeza acontece muito mais pelo fato da gente ser mulher. Porque se fosse um homem ele ia só falar "Cuidado, sai da rua", ia ser uma coisa muito mais direcionada ao fato dele estar pedalando, ao fato dele estar na rua de bicicleta, que é uma educação que tem que existir, mas realmente ainda não foi muito trabalhada, e a questão da mulher é uma questão que sempre esteve presente e acaba rolando sempre essa associação entre o fato da gente ser mulher, e estar pedalando, e sei lá, como se isso de alguma forma fizesse alguma diferença.

P: Você se sente mais vulnerável no trânsito por ser mulher?

Ah, me sinto. Não no geral porque eu acho que a gente tem a mesma capacidade de se colocar na rua e de estar em cima de uma bicicleta, mas principalmente em relação a essa questão do assédio, porque o assédio é quase que exclusivamente direcionado às mulheres, então com certeza eu me sinto muito mais vulnerável sendo mulher no trânsito do que se eu fosse um homem. Porque eu acho que você dobra a vulnerabilidade, além da bicicleta, você tem a vulnerabilidade da mulher que são duas questões que existem separadamente, e quando você é mulher e anda de bicicleta elas coexistem e com certeza me sinto mais insegura por isso.

P: Você tem alguma experiência positiva de bike que te marcou?

R: Eu tenho muitas experiências positivas, acho que é isso que me faz continuar diariamente pedalando e insistindo nisso porque se não fossem as experiências positivas seria difícil competir com as negativas, se fosse só uma questão de nulo e as experiências negativas não ia dar, é muita coisa ruim que acontece. Mas, cara, eu acho que o mais positivo que me aconteceu em relação a bicicleta foi o grupo que eu encontrei, essa questão do pedal das minas, e das pessoas em geral, de bicicleta, a gente encontrou uma comunidade bem grande que tem mais ou menos o mesmo estilo, o mesmo... Enfim, às

vezes nem tem exatamente o mesmo estilo, mas tá todo mundo a fim de pedalar, de colocar a bicicleta na rua e, enfim... E eu acho que essa questão das pessoas que a bicicleta me trouxe foi muito importante porque eu acho que o grupo dá uma sensação de empoderamento. E andar em grupo, os pedais do night ride, os pedais das minas, os pedais, o rolê fixero, tipo todo dia, durante a semana inteira tem vários encontros semanais. Toda terça-feira tem o Night Ride, toda quarta-feira tem o pedal das minas, toda quinta-feira tem o rolê fixero. Então isso dá uma vontade a mais de você tá ali, de você criar um relação com a bicicleta, porque é o momento de socializar e de encontrar outras pessoas que tem essa mesma paixão que você, dividir, compartilhar, compartilhar as dificuldades. Enfim, isso me trouxe muitas alegrias, muitos amigos. E também existe uma coisa da galera promover eventos, promover umas atividades, então esse fim de semana por exemplo tem o *scavenger hunt*, que é uma corrida meio caça ao tesouro, uma coisa bem brincadeira, assim, uma coisa urbana, mas é um jeito legal de estar junto com os amigos e de colocar a bicicleta na cidade mas num contexto um pouco diferente, né, que tem uma adrenalina, que tem uma diversão. Acho que esses todos são pontos muito positivos, se não fosse por eles talvez eu não tivesse tanta força pra pedalar todo dia e talvez não rolasse uma identificação tão grande com a bicicleta, que eu acho que era o que acontecia antes. Eu já tinha a bicicleta, eu já tinha essa relação, já usava ela como meio de transporte, mas ela mudou mesmo quando eu encontrei um grupo, que tinha as mesmas necessidades e os mesmos valores que eu em relação a bicicleta, isso foi bem legal.

P: Mudou a sua relação com a cidade, o bairro que você mora, depois que você passou a usar a bicicleta para se locomover?

R: Ter uma bicicleta mudou muito a minha relação com a cidade, porque, acho que aos poucos, a medida que você vai pedalando, é um processo realmente gradual, mas as distâncias vão encurtando, porque vai ficando mais fácil. É uma questão de condicionamento físico e de intimidade também com a cidade. eu acho que com a bicicleta eu comecei a conhecer a cidade de uma forma que não acontecia de outras formas. Eu não sou uma usuária de carro, eu até tenho carteira, quando eu preciso eu dirijo, mas assim não é um transporte que eu gosto. E o ônibus ele tá sempre num mesmo trajeto, fazendo sempre os mesmos caminhos, você fica ali suscetível... Eu acho que com a bicicleta eu tive a oportunidade de criar meus próprios caminhos, e escolher por onde eu queria passar, ir pra novos lugares, e tudo isso me fez viver a cidade de outra forma realmente. Eu comecei a

conhecer cantos que eu não conhecia, conhecer caminhos que eu não conhecia. E além da bicicleta, o fato de existir um grupo né, de eu ter contato com outras pessoas, isso me fez pedalar pra mais longe, então conhecer a cidade dessa perspectiva da bicicleta, que é uma perspectiva muito particular, em outros pontos que eu não iria sozinha. Porque talvez tivesse medo de ir sozinha ou algo do tipo, com o grupo eu me sinto mais a vontade. Com a questão do grupo, de conhecer novas pessoas e de novos lugares que também tinham a mesma relação com a bicicleta, isso potencializou mais ainda essa minha relação com a cidade. Porque além da relação que a bicicleta trás, que é uma relação de espaço diferente, primeiro que você fica mais atento a tudo e você realmente passa por todos os lugares, não é que nem um ônibus que às vezes você tá nele e você não tá prestando atenção no caminho... Então conhecer pessoas que também tinham essa relação com a bicicleta, mas que eram de outros lugares, e conheciam outros lugares também foi muito importante para esse reconhecimento espacial da cidade que mudou muito com a bicicleta. Então, assim, sei lá, o centro, é um lugar que eu frequentava mas eram trajetos específicos, lugares específicos, e aí conhecendo outras pessoas, participando dos pedais em grupo, e tudo isso eu comecei a passar por lugares que eu nem sabia que existiam. E explorar também novas regiões, eu nunca tinha pensado em ir pra zona norte de bicicleta, e com os grupos isso foi uma possibilidade, porque você tem uma segurança de estar junto com outras pessoas, se acontecer alguma coisa, você não vai se perder. Enfim, são várias questões que possibilitam essa interação a mais com a cidade. Eu acho que é isso, o fato de ser um meio em que você também tá realmente no meio, realmente presente no caminho, faz muita diferença ao contrário do transporte público, de um uber, de algo do tipo, em que você não necessariamente precisa estar presente. E isso faz você vivenciar os caminhos, vivenciar a cidade realmente de uma forma mais íntima, eu acho. Isso foi uma grande diferença em relação... A minha relação com a cidade, isso proporcionado pela bicicleta.

P: Você acha que você mudou depois que passou a pedalar? Mudou como você se vê como mulher, a forma que você ocupa a cidade enquanto mulher?

R: Eu acho que bicicleta mudou muito a minha relação com o mundo no geral, e a forma como eu me vejo também, a forma como eu me posiciono principalmente. Eu acho que pela primeira vez com a bicicleta foi quando eu comecei a ter contato com um grupo grande de meninas que se juntavam pra fazer alguma coisa, e debater sobre essa coisa, e debater a importância da gente estar fazendo essa coisa e mostrar que a gente é capaz de

fazer isso. Então isso também trouxe pra mim um contato com um feminismo que eu já tinha, mas eu acho que eu não era tão atuante, ou enfim, trouxe essa questão muito mais pra perto de mim de fato. E muitas outras coisas, assim, em relação a mim mesma, a forma de me impor, não sei... Acho que de alguma forma o fato de você diariamente ter que se impor no trânsito, se impor em relação aos carros que são umas máquinas enormes, que dão medo de fato, faz você ter que criar, ter que desenvolver uma segurança e uma força que você acaba levando pro resto da vida, pra outras atividades. Eu acho que isso me mudou muito como mulher porque foi realmente uma força que eu fui obrigada a desenvolver pra poder fazer o que eu queria, que era andar de bicicleta, e isso acabou me fazendo repensar outras relações da minha vida, eu acho que com certeza eu me tornei uma mulher mais forte, mais ligada a questões em relação a própria mulher, nossa colocação na sociedade, acho que tudo isso veio muito com a minha relação com a bicicleta.

P: Você se sente mais livre?

Com certeza. Eu me sinto muito mais livre com a bicicleta. Eu acho que são vários fatores né, a bicicleta é muito mais econômica no geral, então, tem essa questão... A gente vive num sistema que o dinheiro é necessário, então o fato de eu não depender tanto do dinheiro pra me locomover isso me proporciona muita liberdade, porque às vezes eu tô num mês que tá apertado, eu não tenho muito dinheiro e cara, eu sei que eu consigo ir até o lugares, eu posso estar sem dinheiro pra fazer nada, pra tomar uma água na rua, mas eu sei que eu vou conseguir chegar lá e ver os meus amigos. Chegar e voltar. Então isso é muito sobre liberdade, e uma liberdade que de certa forma a cidade e o sistema que a gente é inserido privam um pouco a gente dessa liberdade, que é uma liberdade de ir e vir, que é uma parada muito simples. E a bicicleta trouxe isso e não só isso, eu acho que a bicicleta por si só ela é um objeto que representa muito liberdade, subir nela e só ir, você não precisa ter muita coisa, você não precisa pensar em muita coisa. Acho que a única coisa que passa pela minha cabeça quando eu pego a minha bicicleta é "consigo chegar? Consigo. Vai demorar? Não sei, mas eu consigo, então eu vou". E isso é liberdade, acho que, sei lá, bicicleta é muito sobre liberdade, eu não sei nem falar o quanto mas é muito sobre liberdade.

P: Como você conheceu o Minas na Pista e por que decidiu participar?

R: Confesso que eu não lembro como eu conheci o minas na pista. Acho que na verdade foi... Eu comecei a frequentar o Night Ride primeiro, por causa de um amigo que andava de bicicleta e ele falou "Vamos lá, vai ser tranquilo". Eu ainda tinha a minha primeira bicicleta e aí eu fiquei meio receosa porque todo mundo tinha umas bicicletas maneiras e tal. Mas aí eu fui e vi que tinham várias pessoas na mesma que eu, começando, com umas bicicletas mais simples. E aí foi isso, conheci o Night Ride, e a partir do Night Ride, conversando com as meninas de lá, eu descobri que tinha o pedal das minas. E aí comecei a frequentar o pedal das minas, mas eu demorei para frequentar mais porque no início realmente faltava um pouco de organização, acho que de alguém tomar um pouco a frente, organizar o grupo. Acho que a minha relação com a bicicleta se estreitou antes de eu começar a frequentar o pedal das minas, então deve ter uns 6 meses que eu comecei a ir mais no pedal das minas. E cara só que toda vez que eu vou é muito foda, é muito maneiro. Tipo eu frequentei muito Night Ride, muito role fixero, que são uns pedais mistos, é muito maneiro, pedalar em grupo, tá junto e tal, e fazer essa força, mas cara tá com um monte de mina é outra parada. Você fica até arrepiada quando você olha pro lado e você vê várias meninas pedalando junto e tem vezes que tem tipo, 30 minas, e é muita coisa, sabe sei lá, é muito lindo. E é um sentimento especial de ver muitas meninas fazendo isso juntas, porque a gente sempre foi convencida a vida inteira de que a gente não pode fazer as mesmas coisas que os homens e quando você vê várias mulheres juntas se fortalecendo e dizendo umas pras outras "você consegue, você pode" é outro sentimento, é sobre sororidade, empatia, isso é muito maneiro.

P: Você falou que sua relação se estreitou antes do pedal, então eu vou pular essa parte. Mas você tem diferença de pedalar num grupo misto como o Night Ride, do que um grupo de minas? Como é essa diferença?

R: Eu sinto sim uma diferença entre o pedal das minas e outros pedais, mas também tem essa diferença positiva da questão de você olhar pro lado e ver as mulheres pedalando juntas que é uma sensação muito incrível de fazer parte disso, mas acho tem também uma dinâmica diferente do grupo, é talvez pelo rolê das minas ser uma coisa um pouco mais recente, e de muitas minas ainda não se sentirem tão seguras apesar da nossa tentativa do esforço pra que todo mundo se sinta tão a vontade quanto deveria com a bicicleta, no trânsito, ainda é um pedal no sentido grupal que precisa amadurecer um pouco, mas assim, acho que isso faz parte também, qualquer pedal que esteja começando vai ser dessa forma.

Vão ter pessoas que estão ainda um pouco inexperientes, acho que pedalar com grupo é também uma coisa diferente de pedalar sozinha, você precisa sinalizar certas coisas e se posicionar de certa forma, se comunicar com as pessoas, então eu sinto um pouco essa diferença, eu acho que nos outros pedais, independente de ser misto, eu acho que pedais que são mais maduros do que o pedal das minas, porque ele ter começado depois, existe um pouco mais, essa dinâmica de grupo funciona um pouco melhor, mas não por ser misto, de homens, ou de mulheres, e sim por ser um pedal que já tinha uma maturidade, existia a um certo tempo, e por ser um pedal mais recente e com gente que ainda tá começando a criar uma relação com a bicicleta, então, acho que existe um pouco uma diferença, mas enfim, questões básicas, mas nada em relação a gênero ou algo do tipo.

P: Você já buscou ajuda ou quis compartilhar algo no grupo?

R: Isso é muito curioso porque sempre que eu tenho alguma dúvida ou alguma questão sobre a bicicleta eu sempre me senti muito mais a vontade pra perguntar isso, ou enfim me informar sobre no grupo das meninas do que no grupo geral e assim, nem queria que fosse dessa forma porque acho que é tudo uma questão de uma construção social, mas eu me sinto muito mais a vontade. Então é importante esse grupo existir porque assim como eu tem muitas outras pessoas que com certeza se sentem mais a vontade de falar com outras meninas, até porque tem questões que são sobre a mulher em relação a bicicleta, nem todas as questões são sobre pessoas e bicicletas. O próprio banco, o banco feminino é diferente do banco masculino porque a gente tem uma anatomia diferente. Então não faria nem muito sentido eu conversar com um cara sobre o banco que eu deveria usar e etc, e tem outros fatores assim fisiológicos que dizem respeito a uma mulher e influenciam na questão da bicicleta. É muito assim. Acho muito importante ter o grupo das mulheres por esses aspectos assim e por criar essa atmosfera também de irmandade, de você sentir quase como se fossem irmãs que você pode chegar e perguntar "cara não sei nada, me ajuda um pouco" como é que faz como é que troca a roda, como é que limpa a corrente, que são coisas que talvez eu não fosse me sentir a vontade pra perguntar pra um cara... Sabe, umas questões bobas assim de me sentir envergonhada, e tal, e eu acho que fico muito mais a vontade de ter esse diálogo com outra mina, e no grupo das minas, e ter várias opiniões de mulheres, e eu acho que isso faz muita diferença.

Entrevista com Mariana Gama, estudante e moradora do Leblon.

P: Quais as dificuldades que você enfrenta no dia-a-dia com a bicicleta?

R: As principais dificuldades pra gente pedalar na cidade é a agressividade assim das pessoas. Eu sou extremamente contra a carrocracia, é uma coisa que eu combato todos os dias, pedalar é minha forma de existência e resistência. Mas também às vezes eu acho a gente se sente meio desamparado de todos os lados, porque, mesmo tentando sempre proteger o pedestre, porque a gente entende que a gente protege quem tá mais fraco, quem tá mais vulnerável, em qualquer tipo de circulação. Os carros maiores tem que cuidar dos menores e eles da gente e a gente do pedestre, pra coisa funcionar, pra cidade conseguir se movimentar e a gente se respeitar. E o que acontece muitas vezes é que tanto pedestres quanto pessoas dirigindo automóveis são muito agressivas e acho que a gente tenta levar isso numa esportiva também, muitas vezes. Muitas vezes também eu faço questão de gritar, de chegar junto, parar do lado do carro e perguntar o que é que foi. Eu não entendo porque tem gente que passa assim por mim gritando na rua "você quer morrer?". Claro que eu não quero morrer, eu acho que ninguém quer morrer, ninguém tá ali pra isso. E é a pergunta que a gente mais escuta. Então eu acho que a maior dificuldade no trânsito da cidade é estar o tempo inteiro sendo coagido, sabe, tendo alguém tentando de alguma forma te dizer que o seu lugar não é ali. Mas isso também é uma fonte muito rica pra gente de fazer permanecer, e de criar vínculos.

P: O que você acha que pode melhorar no trânsito para as bicicletas?

R: No trânsito do rio, eu não sei. Eu acho que é uma cidade bem louca de pedalar mesmo. Não tem espaço pra bicicleta, a gente tá o tempo inteiro competindo com os carros, e mesmo na ciclovia, mesmo quando tem uma via compartilhada, ou quando tem uma ciclovia. A ciclovia ela é perigosa. Violência assim. Pq na ciclovia você tá vulnerável a ser toda hora fechado e aí passar por uma experiência de violência, de assalto. Eu tenho muito medo então de andar na ciclovia. Eu pedalo uma bicicleta mais rápida porque eu quero poder andar entre os carros, só que entre os carros também não tem espaço pra gente, as vias compartilhadas, eles são muito agressivos sempre, eles não entendem que ali é um lugar pra gente se cuidar. E aí sei lá, eu acho que pra melhorar o trânsito do Rio, pra gente tá ali junto de fato, precisa que todo mundo pedale mano. Precisa que todo mundo pedale. Eu acho que se todo mundo pedalar, sei lá, a gente precisa falar sobre isso, a gente precisa

trazer as pessoas pra junto, porque quem tá fora não respeita mesmo não. É também muito tópico falar que todo mundo pode pedalar numa cidade tão grande quando o Rio, que a gente tem uma marginalização braba de parte da sociedade já no perímetro urbano, assim to falando, marginalização do perímetro, sabe. A gente coloca pra longe, afasta, e aí tenta botar todas essas pessoas que já sofrem pra caraca no seu dia-a-dia, dentro de ônibus e transporte público ruim e a gente não pode achar que eles vão ter alguma oportunidade de ta pedalando como a gente pedala aqui dentro da zona sul, que é meu caso de privilégio. E, sei lá, eu queria que fosse de base, eu queria que a gente conseguisse educar trazendo pra perto, porque também educar dizendo o que é certo e o que é errado não dá, eu acho que as pessoas tem que tirar suas próprias conclusões, e elas só vão tirar a conclusão talvez se pedalarem. Eu acho que é isso que pode melhorar mano, porque... Ou então uma reforma bizarra de infraestrutura, que, nossa eu vejo isso tão distante que eu não consigo nem falar muito a respeito.

P: Você tem alguma experiência negativa, uma agressão, ou assédio, que você gostaria de compartilhar?

R: Teve o dia que eu tava pedalando, saí de casa e tava indo pro Café Secreto, lá no Largo do Machado, tem uma galera da bike que trabalha lá, uns amigos todos, a gente se encontra lá. E aí tava pedalando pra lá pela lagoa, e aí eu tava no corredor, em direção ao Humaíta, pedalando assim tranquila no meio dos carros. Tava tudo parado, então também tava seguro, tava safe. E aí veio um cara de moto e passou por mim assim e bateu na minha bunda enquanto eu pedalava. Tipo, eu em cima da bicicleta, pedalando no meio dos carros, em movimento, veio um homem, encostar em mim, me assediar, e sei lá, me colocar em risco né. E saiu rindo, saiu rindo achando graça daquilo tudo. E aí eu fiquei muito puta obvio, fui atrás dele gritando "seu machista, seu machista", mas é foda. A gente não... Ninguém escuta a gente. Então eu continuei atrás dele até que ele foi embora rindo. É foda, é agressivo a beça.

Eu to pensando, nem sei também... Essa pra mim foi a mais bizarra. Eu me sinto muito segura na bicicleta, assim, ao contrário. Eu sinto que é o único lugar que ninguém me alcança, que homem nenhum me alcança, que carro nenhum me alcança, eu dobro a esquina e fui embora. E a madrugada é muito segura também. É muito bom pedalar na cidade porque você não poderia andar na cidade, não poderia. Então pedalar, ainda mais pras mulheres, é muito forte.

P: Você se sente mais vulnerável no trânsito por ser mulher?

R: eu acho que a mulher no trânsito ela é tratada de uma outra forma, ela é sempre, sei lá... Eu tenho a sensação de que quem me vê pedalandando vai ter duas interpretações... Vai ter uma interpretação óbvia assim, vai pensar... Não. Eu acho que quem me vê pedalandando, eu quero passar a impressão eu não sou frágil, eu carrego muito comigo um lema que é: consistência, resistência e velocidade. E se eu to focada nesses três lugares ao mesmo tempo é quando eu sei que to passando a sensação pro meu entorno de segurança. Então eu sei que o carro ta reparando que eu to andando de uma maneira x, que eu não vou sair da minha linha e que ele pode passar do meu lado. Isso é consistência. Resistência porque você não pode cair no susto, tem muito movimento a sua volta. E velocidade porque você tá ali competindo com o trânsito, você não pode ta pedalandando devagar. Aliás, você pode... Você deveria poder estar pedalandando devagar, mas você não consegue na situação pedalar numa velocidade baixa, e tem que acompanhar mesmo, senão é muito perigoso. E por ser mulher, então, eu me foco ainda mais nessas três questões porque as pessoas já me olham pensando que eu não sou capaz. E quando olham e me vêem dessa maneira focada, eles pensam nossa "essa mulher..." eles pensam, eles ficam surpresos de juntar as duas coisas, de eu ta naquelas condições de foco e de eu ser mulher, ou então eles pensam "Nossa, é uma mulher, pedalandando", e aí eles jogam o carro em cima. Então assim, eu tento me salvar bastante com esse método, mas até onde isso me ajuda, cara, acho que ser mulher é o primeiro olhar mesmo que as pessoas tem, e o trânsito é muito machista. O corredor é um ambiente machista, o corredor é o ambiente mais machista de todos. Eu fico muito feliz quando vejo uma mulher de moto, porque cara os homens de moto eles são, eles devem ser infelizes, porque tratam a gente de uma maneira muito ruim, muito ruim, a mulher principalmente.

P: Tem alguma experiência positiva com a bicicleta que te marcou?

R: Eu gosto muito de pedalar na madrugada, eu gosto de sair a noite, na verdade, sair a noite descansada, e aí ir parando. E é muito bom, porque a bicicleta te permite isso, ta o tempo inteiro parando, encontrando amigos, e você vai se movimentando e vai conhecendo outros lugares. E aos lugares que isso vai te levando, então eu gosto desses lugares me levarem pra uma festa, de eu conseguir entrar com a minha bicicleta nessa festa, e curtir a festa, e sair de manhã com a bicicleta é a melhor parte, porque a gente pedala pra ver o

nascer do sol, a gente pedala pra passar na feira e tomar o café da manhã, a gente tá sempre junto, sempre levando os amigos em casa de bike, e sei lá, a bicicleta só acrescenta experiências positivas pra minha vida. Não só a forma como eu me relaciono com as pessoas, como a forma que eu estou nos lugares, o meu olhar atento sobre as coisas ao meu redor, é uma forma de existir mesmo, muito positivo.

P: Você mudou ou mudou a sua relação com a cidade depois que passou a usar a bicicleta?

R: Pedalar mudou completamente a minha relação com a cidade. Só de hoje me achar capaz, capaz e em segurança, de tá em circulação e em movimento, me devolveu a cidade, me fez conseguir de fato entrar em contato. E aí querer falar sobre ela, querer falar sobre a sociedade, querer falar sobre o que embarrera essas formas mais flexíveis como a agente poderia estar se relacionando. É uma estrutura cidadina que não nos permite né, então é o olhar atento à cidade... Faz a gente pensar uma série de outras coisas, de outras questões muito maiores. E a bicicleta é uma ferramenta. É uma ferramenta de observação, é uma ferramenta de presença, é uma forma de estar no mundo. Se não for assim, eu não quero mais estar.

P: Você se sente mais livre?

R: Eu me sinto livre. Não me sinto mais livre, não. É o único jeito.

P: Como você conheceu o Minas na Pista?

R: Eu conheci o minas na pista através de um amigo na verdade, ele me apresentou algumas amigas que pedalavam e que me falaram sobre o grupo, e aí fui pesquisar na internet, mas eu não conhecia de fato as meninas que organizavam o pedal, eu conhecia pessoas que frequentavam, e aí procurei na internet. Não era tão fácil achar porque só tinha o grupo, mas hoje a gente tá pensando em fazer uma página, as meninas tão nesse movimento, pra gente poder chamar mais mulheres pra junto. A princípio era esse grupo. É foda assim, porque é um grupo muito aberto e na verdade a gente entende que nosso interesse em comum é a bicicleta, e a gente vai procurando outras coisas em comum e praticando isso como uma forma de nos empoderarmos, e de empoderarmos as nossas irmãs, e as outras mulheres que pedalam. Sempre que eu vejo uma mulher pedalando eu tento pedalar mais ou menos com ela pra protegê-la, e vice e versa, eu acho que a gente tem muito do que se defender no trânsito. Então pedalar com o minas na pista pra mim é o

momento na semana que a gente tá ali se divertindo juntas, e sei lá, e tentando, e falando das experiências ruins da semana, mas também se orgulhando e muito feliz de tá ali junto pedalando e descobrindo a cidade.

P: Participar do Minas na Pista mudou sua relação com a bicicleta?

R: Participar de um grupo mudou a minha relação com a bicicleta, mas não especificamente pedalar com mulheres. Na verdade eu acho que eu aprendi a pedalar com um amigo, um homem, e isso também foi muito importante porque os homens se comportam de uma outra maneira no trânsito, porque não tem tanto assédio, ou não tem, mas não conheço muitos casos, mas acredito que enfim sempre venha a ter porque assédio é, enfim... Então eles tem menos medo de algumas situações, e ter aprendido a pedalar com um homem com certeza me fez pedalar de uma forma diferente. Eu gosto de pedalar com meus amigos, a gente tá sempre pedalando junto, se levando em casa, ninguém fica sozinho, até o último chegar a gente vai se acompanhando, mando notícia sempre. E isso é o que vai te dando segurança aos poucos pra conseguir tá sozinho também, é muito bom quando você começa a pedalar com outras pessoas e aí você vai ganhando mais confiança pra tá sozinho. Não especificamente com mulheres, mas eu hoje gosto de pedalar com elas. Com as minhas amigas. Os meus amigos tão ali por perto, as minhas amigas eu convido, eu chamo, eu quero ir junto, eu quero ir pedalando, eu quero resistir.

Eu não pedalo muito em grupos de pedal, eu pedalo com amigos mesmo, então eu não vejo uma diferença entre pedalar com homens e mulheres porque eu tô pedalando com meus amigos. Mas com certeza deve ter. Conhecendo os grupos de pedal, já tendo ido assim algumas vezes, poucas e tal, mas eu sei que formam-se panelinhas, e é uma panelinha meio da velocidade. E isso é meio ruim, fica meio... Mas eu não sei se é diferente não, eu acho que pode ser mas não necessariamente.

P: Você já buscou ajuda ou compartilhou algo nas redes do Minas na Pista?

R: Não...

P: Gostaria de acrescentar algo?

Eu acho que me basta falar e é toda oportunidade que eu tenho pra falar e eu preciso falar também. Pedalar faz bem pra tudo sabe? Faz bem pra cabeça, faz bem pra saúde, faz bem pro corpo, faz bem, e não sei... É uma coisa tão maravilhosa. E eu não espero que todo

mundo encontre esse prazer na bicicleta, eu acho que não é isso também, porque tem a ver com velocidade, tem a ver com algumas questões que são dos limites da nossa psiqué também. Mas pedalar uma fixa numa cidade como o rio de janeiro é uma experiência única, e eu queria que as pessoas encontrassem essas experiências únicas, não necessariamente pedalando, mas se a as pessoas buscarem estar no mundo de uma forma que faça você o olhar o mundo de uma maneira mais consciente e de uma maneira com mais respeito, então esse jeito já tá valendo. A bicicleta é o meu jeito, essa é a dica que eu dou, é um caminho das pedras, mas sei lá, encontrar alguma coisa que dê um prazer e dê uma satisfação como pedalar acho que é muito importante assim, pra uma existência. De verdade.