



ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis



A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

R e l a t ó r i o d e P e s q u i s a

Pesquisa executada pela ViaCiclo em convênio
com Ciudad Viva, Sustran-Lac e ITDP

Florianópolis, Novembro de 2010

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

Relatório de Pesquisa

1 – APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa foi realizada sob o convênio com a ONG Ciudad Viva de Santiago/Chile visando oferecer aportes para a pesquisa por ela coordenada intitulada “Construyendo capacidades para una ciudadanía activa que enfrente el cambio climático en América Latina”. A pesquisa é financiada pelo ITDP - Institute for Transportation and Development Policy, cujo objetivo geral é “construir capacidade cidadã para enfrentar o fenômeno do câmbio climático, gerando propostas e linhas de ação como Red Activa Sustran-Lac, que fomentem a incorporação definitiva e permanente de políticas de mobilidade sustentável, especialmente de transporte ativo, nas agendas dos governos latinoamericanos e nos programas de organismos internacionais de desenvolvimento”.

A pesquisa foi baseada em entrevistas com mulheres que usam bicicletas costumeiramente e com mulheres que pretendem começar ou voltar a pedalar nas ruas de Florianópolis.

O objetivo principal deste estudo conhecer eventuais especificidades do uso da bicicleta por mulheres, seus pontos de vista acerca do trânsito e da mobilidade e seus desejos e necessidades para locomoverem-se pedalando.

Este estudo, apesar de não ser exaustivo nem aprofundado, pretende, com seu relatório elaborado de forma simplificada, contribuir a mobilidade ciclística, com a humanização da cidade e com a democratização da vida urbana.



[Figura 1] Estruturas viárias seguras são necessárias para a plena realização das funções sociais (bairro Campeche)



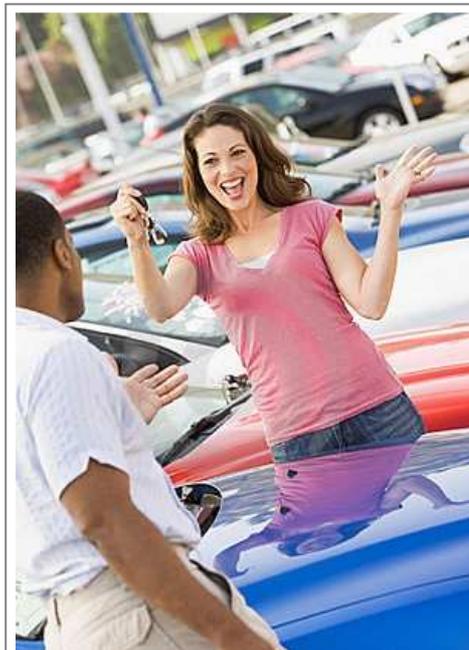
[Figura 3] A bicicleta, um veículo eficiente, é largamente utilizada pelas mulheres nos países que investem na modalidade (foto capturada da internet)

2 → MULHER E MOBILIDADE

Em todo o mundo cresce a participação da mulher na sociedade, resultado de um processo contínuo e longo de lutas promovidas por elas mesmas. Afastando-se do papel de meras executoras de serviços domésticos, as mulheres, realizam funções até há pouco tempo redutos masculinos, ocupam cargos políticos, trabalham nas mais variadas funções e, assim, experimentam e posicionam-se sobre todas as dimensões da vida social.

Dentre essas dimensões da vida social, está a mobilidade. A cada dia aumenta a presença das mulheres em trânsito: a pé, nos ônibus, de carro e também pedalando. Para ir ao trabalho, para executar afazeres cotidianos na circunvizinhança, para viver a cidade e cumprir funções sociais, as vias públicas e os meios de transporte são crescentemente “habitados” pelas mulheres.

Ao irem às ruas, as mulheres usufruem de um conjunto de instalações, mecanismos e organizações elaboradas principalmente pelos homens, que historicamente foram a imensa maioria nas urnas, com a chave do cofre e sobre as pranchetas da gestão urbana e do mercado que lhe determina.



[Figura 2] O apelo para a manutenção do modelo vigente é forte sobre as mulheres (foto capturada da internet)

Assim sendo, não é de se estranhar que a especificidade de uma representação e de uma postura feminina em relação à mobilidade seja influenciada pela estrutura consolidada e que eventual mudança com a efetiva influência da feminilidade somente ocorra com o passar do tempo.

O atual paradigma de mobilidade urbana adotado pela maioria das cidades é insustentável e, se prosseguir dominante, acelerará o processo de degradação ambiental e de deterioração da qualidade de vida urbana.

O sistema viário continuamente ampliado para dar vazão somente aos automóveis e o trânsito adensado de veículos motorizados disputando pelo espaço são repelentes às outras formas de mobilidade. Devido à falta de cultura política reivindicatória, quem possui recursos financeiros prefere ficar congestionado dentro do carro do que dentro do ônibus, atitudes que tornam o transporte coletivo ineficiente e a mobilidade não motorizada quase impraticável.

As pessoas que vivenciam alguma instância de debate social sobre a mobilidade – e mesmo de outras variedades de movimentos sociais – sabem que tanto os homens quanto as mulheres politicamente engajados desejam e reivindicam a alteração do modelo de mobilidade urbana.

Entretanto, assim como nos demais campos de luta social, tal reivindicação não ganha voz e corpo: o problema se mantém e se agrava e, mesmo quem é contra, termina por aderir às formas insustentáveis ecológica e socialmente de locomover-se na cidade.

Assim sendo, é preciso imprimir uma perspectiva de gênero às questões de transporte e mobilidade, ou seja, buscar conhecer as opiniões e necessidades tanto de homens quanto de mulheres e aplicar medidas que atendam a ambos. Se compreendermos que a feminilidade possui especificidades em termos de cognição, sensibilidade e visão de mundo, é preciso que a mulher ocupe o mesmo espaço de reflexão, debate e deliberação sobre a mobilidade urbana para equilibrar as representações sociais e determinar a normatização da vida urbana.

Aplicar uma perspectiva de gênero no planejamento e gestão da mobilidade tem as seguintes vantagens e conseqüências:

- “1) Aumenta as taxas de retorno econômico dos investimentos em infraestrutura e aumenta o ganho global de sistemas de transporte de massa;
- 2) Atende a demanda por serviços de transporte através de uma melhor

- compreensão das diferentes necessidades, preferências e limitações dos usuários finais, tanto homens e mulheres;
- 3) Reduz os custos de transação por otimizar o sistema de transporte para todos os usuários;
 - 4) Aumenta o acesso ao emprego, educação e outros serviços, que resulta em aumento da produtividade, e
 - 5) Permite que as mulheres melhor atendam às suas necessidades internas por elas terem uma responsabilidade fundamental, fortalecendo assim a unidade básica da economia (o lar)”¹

As cidades precisam, portanto, realizar investigações mais aprofundadas sobre a temática. Enquanto elas não chegam, o presente estudo pretende contribuir com o entendimento sobre a questão, mas também podemos nos beneficiar dos resultados de pesquisas já realizadas por especialistas, os quais chegaram às seguintes conclusões:

- “Geralmente, quando se comparam mulheres com homens em áreas urbanas, elas tendem a fazer mais viagens, mais curtas e em tempos variados, com maiores custos de tempo e dinheiro;
- As mulheres tendem a fazer mais deslocamentos associados com o trabalho reprodutivo de manutenção do lar
- As mulheres tendem a fazer mais viagens em uma cadeia, ou seja, quando se deslocam tratam de cumprir vários destinos e propósitos;
- As mulheres precisam de um serviço porta a porta, de baixo custo, confiável e amigável, flexível e com muitas opções de rotas para atender às suas necessidades.”²

Estas indicações nos fazem perceber que a bicicleta pode ser um veículo capaz de facilitar a vida de muitas mulheres em várias situações do seu cotidiano. Entretanto, também sabemos que as mulheres “são os usuários mais vulneráveis do espaço público, e isso afeta a maneira como elas usam o transporte”³.

Desta maneira, conclui-se que:

“A segurança também afeta o transporte não-motorizado. As mulheres usarão menos bicicleta se não existem vias apropriadas para transitar ou se não existem áreas seguras para elas moverem-se pedalando”⁴.



[Figura 4] Quando não estão acompanhadas, como neste passeio ciclístico realizado no Sul da Ilha, é temeroso incertivar as crianças a usarem a via pública

É evidente que o porte da cidade também determina a escolha da modalidade de transporte, entretanto deve-se considerar que nem todas as viagens em uma cidade grande são feitas cumprindo grandes distâncias; além disso, a integração intermodal é capaz de assegurar qualidade de mobilidade para os deslocamentos mais longos. A este respeito, remetemos à pesquisa, de autoria da ViaCiclo, intitulada "Bacias cicloviárias: interpretação e aplicação em Florianópolis", que está disponível em <http://www.viaciclo.org.br/portal/atividades/bacias>

¹ KUNIEDA, Mika e GAUTHIER, Aimée. *Gênero y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible*. Eschborn (Alemanha). GTZ, 2007. p. 2. Disponível em http://www.4shared.com/document/oDSy6W-h/Genero_e_Transp_urbano_GTZ.html

² Idem, p. 6.

³ Idem, p. 17.

⁴ Idem, p. 18.

3 → MULHERES CICLISTAS EM FLORIANÓPOLIS

Não existem pesquisas específicas sobre a quantidade de mulheres ciclistas em Florianópolis, assim como não se conhece o percentual exato da participação de cada modalidade de transporte na cidade, o que só poderia ocorrer com pesquisa do tipo Origem-Destino.

Entretanto, algumas pesquisas de menor envergadura e outros dados podem nos dar idéia da realidade.

1) Em 2002, o Diagnóstico ciclovitário de Florianópolis elaborado pelo IPUF (disponível em <http://tinyurl.com/yf9382m>) realizou uma Contagem Volumétrica de veículos em diversas ruas da cidade, a qual demonstrou que 2% dos veículos em trânsito são bicicletas; também foram entrevistados 244 ciclistas, dos quais 11,9% eram do sexo feminino;

2) Em 2010, a ViaCiclo entrevistou 95 ciclistas que se utilizam da passarela sob a ponte Pedro Ivo Campos, sendo que apenas 5% eram mulheres; deve-se destacar que a referida via é reputada como perigosa devido ao risco de assaltos (ver Relatório em <http://tinyurl.com/2ahkype>);

3) Uma pesquisa ainda em andamento, cujos resultados ainda não foram publicados, está realizando Contagem Volumétrica de veículos em 10 ruas de Florianópolis, sendo que os ciclistas estão sendo classificados por sexo; segundo os dados preliminares de oito bairros, 23,15 % são mulheres; o bairro com menor índice é justamente o bairro mais adensado populacionalmente e sem nenhuma estrutura de inclusão ciclovitária: no bairro Estreito apenas 2,85 % dos ciclistas são mulheres ⁵;

4) A ViaCiclo é uma Associação que promove o uso da bicicleta como meio de transporte e conta, atualmente, com um quadro de 267 associados, sendo que 23 % deles são mulheres; já na Diretoria a relação é oposta: 75 % dos diretores são mulheres;

Já adiantando os resultados das entrevistas, objeto do capítulo seguinte, entende-se porque a participação das mulheres é tão pequena: Florianópolis possui apenas 35.840 m de vias ciclísticas específicas (ciclovias e ciclofaixas). Trata-se de uma malha muito pequena, descontínua e desconectada: entre uma curta via ciclística e outra deve-se percorrer um sistema viário hostil aos ciclistas. Também inexistem políticas complementares para a inclusão ciclística

Além disto, como demonstra o processo avaliativo ora desenvolvido pela ViaCiclo no âmbito do Ciclobservatório - Observatório da Mobilidade Ciclística de Florianópolis (www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/ciclobservatorio), as vias ciclísticas carecem de qualidade técnica que as tornem atraentes para novos usuários e são continuamente desrespeitadas por motoristas.



[Figura 5] As mulheres também se organizam para intervenções políticas. Na foto, a Vice-Presidente da ViaCiclo em Audiência Pública na Câmara Municipal durante a Semana da Mobilidade Sustentável 2010

⁵ A pesquisa "Transporte por bicicleta em cidades catarinenses: metodologia para levantamento da realidade e recomendações para incremento da sua participação na mobilidade urbana", que será finalizada em maio de 2012, está sendo coordenada pela Udesc e conta com a participação da ViaCiclo. Maiores informações em <http://pqbicisc.blogspot.com/>

4 → SENTIMENTOS E ASPIRAÇÕES DAS CICLISTAS

Para compreender melhor a realidade enfrentada pelas mulheres no trânsito de Florianópolis, a ViaCiclo ouviu dois conjuntos de mulheres:

- **Ciclistas experientes:** 5 mulheres que usam regularmente a bicicleta como meio de transporte; o objetivo de entrevistar esse conjunto é obter uma avaliação de mulheres que, não obstante as dificuldades, vivenciam cotidianamente as ruas de bicicleta;
- **Aspirantes a ciclistas:** 5 mulheres que não pedalam, mas que gostariam de fazê-lo; o objetivo de entrevistar esse conjunto é entender as razões que, apesar de seus desejos, as mantém ainda afastadas do veículo; este conjunto pode ser interpretado como uma “demanda reprimida” de ciclistas na cidade;

As ciclistas experientes foram selecionadas pelo próprio coordenador da pesquisa: mulheres que são reconhecidamente ciclistas e que se orgulham de sê-lo, estando ou não presentes no debate público sobre a mobilidade urbana.

A pesquisa solicitou às ciclistas experientes que indicassem mulheres do seu meio ou relacionamento que se encaixam no perfil de aspirantes a ciclistas; a solicitação rendeu 3 indicações e o coordenador, então, selecionou as duas faltantes com tais características dentre sua rede de relacionamento.

As entrevistas foram realizadas presencialmente, exceto uma delas, que, por conflito de agenda, foi realizada por telefone. As respostas discursivas das entrevistadas foram anotadas, de modo sumarizado, pelo entrevistador.

As entrevistas foram realizadas com base em um questionário padronizado. O Instituto Ciudad Viva forneceu um modelo de questionário que havia sido aplicado em Santiago/Chile, o qual foi adaptado para a realidade local.

A íntegra das entrevistas está nos Anexos deste Relatório.

Ao invés de nomear as entrevistadas durante a análise a seguir, vamos nos referir ao conjunto delas de forma genérica, buscando identificar os padrões e tendências, bem como destacar as especificidades que auxiliam a compreensão de cada tema.

Ao invés de tratar as questões das entrevistas numeradamente, vamos tratá-las por blocos de similaridade.

Vamos analisar os dois conjuntos de entrevistadas separadamente, buscando, ao final realizar uma síntese interpretativa.



[Figura 6] Muitas mulheres também contribuem para o agravamento das dificuldades sentidas pelos ciclistas em Florianópolis (bairro Agrônômica)



[Figura 7] A bicicleta é um veículo acessível a todas as faixas etárias (bairro Monte Cristo)

4.1 – MULHERES CICLISTAS EXPERIENTES

As mulheres com experiência de sobra no pedal têm entre 23 e 53 anos de idade, uma é solteira, outra separada e, as demais, casadas; de zero a cinco filhos, situam-se em diversos padrões socioeconômicos; apenas uma não terminou a formação superior.

A maioria gosta de lugares pouco movimentados e tranquilos, com destaque para os elementos naturais. Apenas uma das que mora em bairro mais adensado disse que dele gosta.

Nossa sociedade está se tornando violenta, e as mulheres entrevistadas têm receio de andar à noite ou de manhã cedo em lugares desertos. Uma teme pela segurança da sua casa, outra destaca que não gosta da agressividade típica da hora do *rush*.

Apenas uma não possui carro e nas suas garagens estão entre uma e seis bicicletas; duas das ciclistas não pedalam longas distâncias e todas preferem trajetos menos movimentados, gastando entre nada e R\$ 50,00 semanais em transporte.

Todas falam com paixão da bicicleta, sobre as quais permanecem entre 60 e 200 km semanais, no mínimo 3 vezes por semana, para fazer de tudo que a vida exige ou que se gosta.

Quem começou a pedalar mais tarde o fez aos quinze anos, as demais estrearam na infância; as duas mais radicais retornaram ao pedal por influência de amigos e marido após uma interrupção na adolescência.

Liberdade e independência dominam o imaginário delas acerca da bicicleta; complementarmente, a eficiência e a versatilidade, a promoção da saúde e a poesia fazem-nas brilhar os olhos ao pensarem em tais veículos. Todas estão cientes da contribuição que dão ao planeta e à sociabilidade usando a bicicleta.

Apenas a chuva (na ida) e as cargas pesadas as impedem de usar a bicicleta, mas todas se queixam da falta de infraestrutura cicloinclusiva (ciclovias, ciclofaixas, estacionamento) e de respeito por parte dos condutores motorizados.

Todas reconhecem que é mais difícil para as mulheres pedalam nas ruas por causa da cultura machista, embora nem todas tenham sofrido diretamente as conseqüências de tal repulsivo padrão. Certos homens e, também nessa esteira, algumas mulheres, usam o carro para se autoafirmarem, e pessoas desse tipo não suportam mulheres independentes. Buzinadas, gracinhas e outras ofensas travestidas de simpatia atentam contra a dignidade das nossas amigas e também, não raro, só fazem aumentar a periculosidade do ato de se equilibrar sobre duas rodas em movimento.

Os ciclistas do sexo masculino não são problemas para as mulheres. Quando ambos gêneros se



[Figura 8] A infraestrutura ciclovária não se destina a enfeitar as vias públicas
(foto de Rubens Flores – bairro Rio Tavares)



[Figura 9] O objetivo do Saia de Bike, pedalada feminina noturna que teve 4 edições em Florianópolis, era ocupar a via pública

encontram igualmente equipados (capacete, vestimenta típica, eventualmente um alforje), é costume o cumprimento e o aceno. Pelo menos o assédio de certos tipos de ciclistas mais “convencionais” não chegam a se tornar perigosos como os emitidos das cabines dos caminhões.

A frase “mais percepção e sensibilidade dos órgãos públicos para com as dificuldades que os ciclistas vivenciam no sistema viário” parece, na voz de uma delas, definir bem a aspiração de todas. O item “educação e respeito” é também um componente indispensável para a humanização das cidades e para a convivência autenticamente civilizada.

Todas julgam que fazem o que é preciso e possível para fazer da cidade um lugar bonito e digno de se viver. Certamente todas concordarão com a afirmação, de uma parte, que “as [outras] mulheres precisam ter a experiência de como é bom pedalar”.

Respeito e sensibilidade, paciência e observância das leis é o que se espera dos demais usuários da via pública, comportamentos que tornarão a cidade melhor para todos, não sendo necessário nenhuma infraestrutura especialmente desenhada para usufruto da mulher.



[Figura 10] A funções e afazeres corriqueiros no bairro são plenamente realizáveis com a bicicleta (Fazenda do Rio Tavares)

4.2 – MULHERES ASPIRANTES A CICLISTA

Com idade entre 22 e 47 anos, apenas uma está casada; duas delas têm filhas, duas ainda são estudantes de nível superior; pertencem a diversos padrões socioeconômicos: esses são os “dados cadastrais” das mulheres que desejam pedalar em Florianópolis.

A maior parte delas aprecia o silêncio e gosta de lugares tranquilos, com menor ocupação imobiliária; mas também encontramos sensação de bem estar em lugares centrais, onde a vida urbana ferve.

Nem todas alimentam receios quanto à própria segurança, mas a noite e os bairros de periferia ainda são freqüentados com cuidado.

Somente duas mulheres possuem carros, somente 2 não possuem bicicleta, uma usa exclusivamente carro, 3 têm no ônibus, modalidade de transporte muito criticada, o principal meio de deslocamento na cidade.



[Figura 11] A falta de infraestrutura expõe os ciclistas a riscos desnecessários (bairro Canasvieiras)

Duas aspirantes não compraram carro porque não querem tornar-se parte do problema, dado que não pensam apenas em si ao efetuarem suas escolhas. O carro é citado como preferencial por uma aspirante pelo evidente motivo de conforto e comodidade, além de ser quase necessário quando se retorna tarde da noite para casa.

Mesmo quem usa bastante carro não gasta mais do que R\$ 40,00 por semana para locomover-se, custo que cai a R\$ 15,00 para uma das estudantes dependente do ônibus.

A maior parte das nossas amigas concebem que os homens possuem mais destreza, força,

ousadia e destemor para deslocarem-se de bicicleta nas perigosas vias públicas da cidade – neste sentido, ser mulher ciclista é diferente de ser homem ciclista. Além disso, o preconceito contra as mulheres, que ocorre em todos os setores sociais, também se verifica no trânsito, vitimizandoo-as. Uma das ciclistas nos lembra que muitas mulheres não querem desfazer a sua produção estética pedalandoo para lá e para cá.

Liberdade, alegria, expressividade, eficiência, saúde, acesso a todos os cantos e vento no rosto são imagens que as entrevistadas associam à bicicleta. A artista nos diz, ainda, que “admira os ciclistas que passam quando está parada no congestionamento”.

Todas pedalaroo quando eram criança e a maioria perdeu o hábito na adolescência; duas afirmam que abandonaram a bicicleta quando vieram, adultas, para Florianópolis, devido à periculosidade do trânsito local.

Todas sentem vontade de voltar a pedalar, mas todas sentem que o sistema viário e o trânsito reprimem seus desejos. Com a bicicleta poderiam cumprir funções no bairro, exercitarem-se e, algumas delas, ir ao trabalho em distâncias mais longas. Mas esse ganho de qualidade de vida vai se adiando pela falta de segurança viária, de estacionamento (inclusive nos prédios residenciais), de fiscalização pelo cumprimento das leis pelos motoristas, de educação e respeito na via pública



[Figura 12] Quem disse que a bicicleta sacrifica a elegância? (foto capturada da internet)

Resulta daí que para tais mulheres sentirem-se seguras, é necessário que se ofereçam vias ciclísticas apropriadas e programas de educação para o trânsito. A solução virá quando se repensar a cidade, quando a sociedade alcançar a compreensão de que “a via pública não é propriedade do motorista”.

Que iniciativas devem tomar aquelas que têm vontade de pedalar? Tomar coragem e buscar adaptar-se, caminhar mais, ser mais disciplinada – mas todas elas arrematam: “entretanto, faltam condições de segurança!”.

O problema é maior quando se tem filho pequeno, nenê, como é o caso de uma aspirante. Da criança a mãe não pode afastar-se, e levá-la de bicicleta (o que é comum em outros países) nas ruas tais como elas são está completamente fora de cogitação.



[Figura 13] O túnel Antonieta de Barros, que impede a passagem de ciclistas, custou R\$ 25 milhões

Os demais usuários da via pública, os motoristas, também deveriam ajudar a melhorar a situação, mas nos lembra a historiadora que isso não ocorrerá sem que se empreendam mudanças profundas nos valores sociais – a solidariedade, no ato simples e desejável de oferecer carona ao vizinho quando este está no ponto de ônibus, caso ocorresse, assinalaria uma mudança em tal direção. Mas ainda estamos na reivindicação básica de dirigir civilizadamente e de não jogar lixo pela janela do carro...

4.3 – SENTIMENTOS E ASPIRAÇÕES

Esta pesquisa não foi feita visando distribuição estatística, por isso não procuramos mulheres de todas as camadas socioeconômicas, de todas as regiões da cidade e de variados graus de instrução.

Essa pesquisa foi qualificada pelo olhar experiente e instruído a respeito da sociedade e, no caso das ciclistas experientes, também a respeito da questão da mobilidade urbana. Para alcançar uma confiabilidade estatística exigem-se recursos humanos além daqueles disponíveis para este estudo.

Os depoimentos das ciclistas experientes e das aspirantes a ciclista são riquíssimos para compreender melhor as questões relacionadas à mobilidade ciclística, sobretudo para quem não está familiarizado com o tema.

Seus pontos de vista reforçam com propriedade as requisições da sociedade civil em prol da democratização da mobilidade e da sustentabilidade ambiental.

Está comprovado que o medo do sistema viário e do trânsito é uma força paralisante, que impede a tomada de iniciativas até mesmo daquelas que possuem a força da vontade, fazendo do poder público um agente repressor.

O poder público tem o dever de garantir o acesso à cidade pelas diversas camadas da população, e sua continuada política de privilégio aos veículos motorizados acarreta em prejuízo aos mais vulneráveis: famílias de baixa renda, crianças, idosos e mulheres.

Mas a responsabilidade não pode ser imputada apenas aos administradores públicos. O trânsito é feito por todas as pessoas que se locomovem na cidade, e não são todas as pessoas que são impelidas, pela necessidade, ao automóvel. É possível – e necessário – que seja alterada a matriz da mobilidade urbana, para o bem comum atual e futuro.

Se os sucessivos governos não fizerem as mudanças por iniciativa própria – e está demonstrado, pela contínua inércia, que não o farão – é dever dos cidadãos demandarem a criação de políticas públicas inclusivas e voltadas à sustentabilidade e à qualidade de vida.

Inteligentes, com opinião formada, gostam do que fazem, conscientes de suas responsabilidades e assumindo suas contradições, as ciclistas experientes não possuem opiniões opostas das aspirantes a ciclistas.

As mulheres não querem privilégio nem tratamento especial, apenas querem ser agentes sociais e participarem da gestão da vida social sem barreiras de gênero. Para isso, tanto elas quanto homens precisam de instrumentos e estruturas voltadas não para o indivíduos, mas para a todo o corpo social.



[Figura 14] As mais dispostas podem ampliar seus horizontes de diversão, como o Audax Floripa de 200 km (Foto de Luiz Peixoto)

5 – FICHA TÉCNICA

- Pesquisa e redação do Relatório: André Geraldo Soares – ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis
- Apoio: Giselle Noceti Ammon Xavier – Grupo CicloBrasil Udesc
- Fotografias: André Geraldo Soares, exceto aquelas com outra indicação
- Data: pesquisa realizada entre Setembro e Novembro de 2010. Relatório elaborado em Novembro de 2010
- Coordenador do Convênio com Ciudad Viva (Santiago/Chile) e Sustran-Lac (Santiago/Chile): Tomás Marin
- Financiamento da pesquisa: ITDP - Institute for Transportation and Development Policy (EUA)
- Relatório: <http://www.viaciclo.org.br/portal/atividades/bacias>



www.itdp.org



www.ciudadviva.cl



www.sustranlac.org



ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis

Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008

Associada à UCB – União de Ciclistas do Brasil



www.uniaodeciclistas.org.br

Parceira da Udesc – Universidade do Estado de Santa Catarina



www.udesc.br/ciclo

Membro da Bici-SC – Rede Catarinense de Mobilidade Ciclística



<http://2.gp/cv3p>

ViaCiclo: há nove anos promovendo a bicicleta como um meio de transporte, lazer, esporte e aventura nas regiões urbanas e rurais de Florianópolis e da Terra.

Bicicleta: um veículo que promove a democracia da mobilidade, o acesso à cidade, a justiça social, a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental.

Rua Lauro Linhares, 944 - Trindade - Florianópolis/SC - CEP 88036-002

www.viaciclo.org.br – viaciclo@viaciclo.org.br

- Entrevistas com Aspirantes a Ciclista
- Entrevistas com Ciclistas Experientes

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER ASPIRANTE A CICLISTA

MULHER ASPIRANTE A CICLISTA		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	ADRIANA PINESI TAVARES		
2) Idade	32 anos		
3) Local de moradia	Casa no bairro Ribeirão da Ilha, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Casada		
5) Filhos e co-moradores	1 bebê; mora com a filha e o marido		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Bióloga		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Pela tranquilidade gosta de estar em casa, cujo bairro é tranquilo; pela comodidade, gosta de estar no centro da cidade.		
9) Horário ou circunstâncias que sente qual tipo de insegurança no espaço público?	Tem receio de trafegar em áreas empobrecidas da cidade, sobretudo agora com a nenê.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 2 carros, 2 bicicletas e 1 motocicleta; locomove-se exclusivamente de carro.		
11) Trajetos utilizados	Bairro-centro, através da Base Aérea; continente.		
12) O que determina a escolha dos meios de transporte	Conforto e comodidade; usava o Transporte Coletivo quando veio morar em Florianópolis, mas avalia que o sistema piorou, com poucos horários e itinerários, e passou a usar apenas o carro.		
13) Funções realizadas	Afazeres com a nenê, compras, lazer; não está trabalhando para dedicar-se à nenê.		
14) Custo semanal de transporte	Aproximadamente R\$ 40,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Existe diferença entre homem ciclista e mulher ciclista	As mulheres são mais sensíveis e os homens são mais destemidos, o que facilita o deslocamento no trânsito perigoso; o preconceito contra as mulheres ocorre em todos os setores, e também se manifesta no trânsito.		
16) Que imagens e conceitos você associa com a bicicleta	Liberdade, alegria, expressividade; recorda-se da infância.		
17) Já usou bicicleta anteriormente?	Sim, pedalava desde criança até a adolescência.		
18) Já pensou alguma vez em usar bicicleta	Sim, gostaria de poder usar; tentou, mas desistiu por sentir-se muito insegura; gostaria de pedalar, mas é necessário melhorar as condições de segurança.		

19) Funções que poderia realizar com a bicicleta	Basicamente para afazeres nos arredores de casa e praticar exercícios.
20) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Falta infraestrutura viária adequada e respeito dos motoristas; a situação ficou mais delicada por causa da nenê.
21) O que deveria de ser mudado na cidade para que consideres usar a bicicleta?	Ciclovias e melhoramentos viários para segurança; respeito dos motoristas através de programa educativos continuados, favorecendo sobretudo as crianças.
5) Idéias para melhorar a cidade	
22) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Atualmente a nenê impede qualquer iniciativa nesse sentido; gostaria de pedalar, mas exige infraestrutura e segurança; afirma ser atenciosa no trânsito, mas sente medo e falta de confiança para pedalar nessas condições.
23) Solicitações aos outros usuários da via pública	Ser mais prudentes, dirigir com atenção e respeitando os demais usuários da via; não dirigir em alta velocidade; ter consciência.
24) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não são necessárias estruturas específicas.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER ASPIRANTE A CICLISTA

MULHER ASPIRANTE A CICLISTA		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	ANA LÚCIA OLIVEIRA VILELA		
2) Idade	38 anos		
3) Local de moradia	Casa no bairro Campeche, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Solteira		
5) Filhos e co-moradores	Não tem filhos, mora só		
6) Grau de Instrução	Pós-graduada		
7) Profissão/Ocupação	Artista		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Gosta do centro e do Campeche; gosta de espaços artísticos		
9) Horário ou circunstâncias que sente qual tipo de insegurança no espaço público?	Não sente insegurança		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possui 1 carro e 1 bicicleta; usa cerca de 40% ônibus, 40 % carro e 20 % a pé.		
11) Trajetos utilizados	Bairro-centro, Lagoa da Conceição, sul da ilha		
12) O que determina a escolha dos meios de transporte	Se o estacionamento é caro, se tem que voltar tarde ou se terá companhia, escolhe o carro		
13) Funções realizadas	Trabalho, lazer		
14) Custo semanal de transporte	Não tem idéia		
4) Mulher e bicicleta			
15) Existe diferença entre homem ciclista e mulher ciclista	Não sabe; pensa que por geralmente ser mais forte, o homem está mais preparado para pedalar no trânsito perigoso		
16) Que imagens e conceitos você associa com a bicicleta	Liberdade; admira os ciclistas que passam quando está parada no congestionamento; com a bicicleta não é necessário esperar.		
17) Já usou bicicleta anteriormente?	Pedalava quando criança, no condomínio; usou bicicleta quando morou na Alemanha; em Florianópolis nunca sentiu segurança para pedalar		
18) Já pensou alguma vez em usar bicicleta	Gostaria de usar bicicleta		
19) Funções que poderia realizar com a bicicleta	Tudo o que for possível, desde que não tenha que levar carga, o que faz parte, às vezes, do seu trabalho.		

20) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Falta fiscalização das leis de trânsito; afirma que não costuma sentir medo, mas esse sentimento é muito forte no trânsito
21) O que deveria de ser mudado na cidade para que consideres usar a bicicleta?	Fiscalizar as leis de trânsito, implantar vias seguras para os ciclistas; educação para o trânsito.
5) Idéias para melhorar a cidade	
22) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Ser mais disciplinada para usar mais o ônibus, mas afirma que o transporte coletivo na cidade é o pior que conhece
23) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeitar a faixa de pedestres e não jogar lixo na via pública
24) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não são necessárias estruturas específicas.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER ASPIRANTE A CICLISTA

MULHER ASPIRANTE A CICLISTA		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	BEATRIZ KLEIN *		
2) Idade	47 anos		
3) Local de moradia	Apartamento no bairro Jardim Atlântico, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Solteira		
5) Filhos e co-moradores	Possui uma filha, mora só		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Professora		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Junto à natureza, gosta de fazer trilhas.		
9) Horário ou circunstâncias que sente qual tipo de insegurança no espaço público?	À noite no centro não se sente segura; tem receio no trânsito, os carros não respeitam os pedestres.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Desloca-se quase exclusivamente de ônibus; também caminha.		
11) Trajetos utilizados	Principalmente bairro-centro e bairro-Campeche.		
12) O que determina a escolha dos meios de transporte	Decisão pessoal; nunca quis ter carro para não tornar-se parte do problema; não pensa apenas em si ao fazer suas escolhas, mas naquilo que é melhor bom para a sociedade e para a natureza; pensa que é uma contribuição importante não ter carro; ainda assim, sente-se ultrajada pelo transporte coletivo, que qualifica como sendo uma violência contra o cidadão.		
13) Funções realizadas	Trabalho, compras, lazer – este cada vez menos, pois o transporte coletivo é ainda pior nos finais de semana.		
14) Custo semanal de transporte	Aproximadamente R\$ 30,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Existe diferença entre homem ciclista e mulher ciclista	Avalia que os homens são mais ousados e abusados no trânsito, inclusive quando pedalando.		
16) Que imagens e conceitos você associa com a bicicleta	Liberdade; adora o vento no rosto; versatilidade: com a bicicleta acesa quase todos os caminhos, o que não é possível de carro ou de moto.		
17) Já usou bicicleta anteriormente?	Pedalava desde criança; deixou de usar a bicicleta há dois anos, pois mudou para apartamento, onde não possui espaço para guardar, em bairro muito adensado e com trânsito perigoso.		
18) Já pensou alguma vez em usar bicicleta	Sim, gostaria de poder voltar a pedalar.		

19) Funções que poderia realizar com a bicicleta	Compras, afazeres corriqueiros no bairro; cogita inclusive ir até o trabalho, exceto à noite, mas para tanto falta infraestrutura.
20) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Infraestrutura; as condições viárias são muito ruins.
21) O que deveria de ser mudado na cidade para que consideres usar a bicicleta?	Deve-se repensar a cidade; é necessário que se compreenda que a via pública não é do motorista.
5) Idéias para melhorar a cidade	
22) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Apenas voltar a pedalar, mas precisa infraestrutura de segurança.
23) Solicitações aos outros usuários da via pública	Deixar o carro em casa; proibir que uma pessoa sozinha ande de carro; dar carona aos vizinhos no ponto de ônibus; colocar-se no lugar do outro.
24) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não são necessárias estruturas específicas, mas as mulheres precisam, mais que os homens, sentir-se protegidas, e isso vale para o trânsito.

* Esta entrevista foi realizada simultaneamente com Maria Tereza Gonzáles; houve bastante diálogo durante a sessão e algumas respostas são coincidentes.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER ASPIRANTE A CICLISTA

MULHER ASPIRANTE A CICLISTA		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	DÉBORA GARCIA MORTIMER		
2) Idade	22 anos		
3) Local de moradia	Casa no bairro Itacorubi, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Solteira		
5) Filhos e co-moradores	Não tem filhos, mora com a mãe e um irmão		
6) Grau de Instrução	Estudante de graduação		
7) Profissão/Ocupação	Estudante		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Gosta de estar em casa; gosta do bairro Campeche, que é mais tranquilo e silencioso.		
9) Horário ou circunstâncias que sente qual tipo de insegurança no espaço público?	Não costuma sentir-se insegura, mas devido aos alertas constantes, receia caminhar à noite entre a universidade e a casa.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Locomove-se de ônibus em 90 % das vezes; também caminha.		
11) Trajetos utilizados	Bairro-centro, Campeche.		
12) O que determina a escolha dos meios de transporte	Quando é perto, vai a pé; quando a distância é maior, usa ônibus.		
13) Funções realizadas	Universidade, lazer.		
14) Custo semanal de transporte	Cerca de R\$ 15,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Existe diferença entre homem ciclista e mulher ciclista	Sim, pensa que os homens tem mais destreza no trânsito perigoso; as mulheres são mais suscetíveis à violência; as mulheres não gostam muito de interferir no seu visual, que tende a se desfazer ao pedalar.		
16) Que imagens e conceitos você associa com a bicicleta	Meio de transporte eficiente que dá conta de resolver muitas necessidades urbanas; serve para o esporte e promove a saúde.		
17) Já usou bicicleta anteriormente?	Sim, pedalava quando criança, hoje só o faz ocasionalmente com alguma bicicleta emprestada.		
18) Já pensou alguma vez em usar bicicleta	Gostaria de usar bicicleta.		

19) Funções que poderia realizar com a bicicleta	Afazeres em redor de cada, universidade, deslocamento em curtas e médias distâncias.
20) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Trânsito perigoso; sente medo; quer pedalar, mas retarda a decisão por sentir-se insegura.
21) O que deveria de ser mudado na cidade para que consideres usar a bicicleta?	Estruturas viárias adequadas, ciclovias; conscientização da população em geral, principalmente dos motoristas; é um meio que vale a pena ser incentivado pelo poder público.
5) Idéias para melhorar a cidade	
22) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Levar a idéa de comprar uma bicicleta adiante para ver se se adapta.
23) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeito; trata-se de uma questão profundamente enraizada na sociedade, que requer mudanças profundas, mudanças de valores e de visão na sociedade.
24) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não são necessárias estruturas específicas.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER ASPIRANTE A CICLISTA

MULHER ASPIRANTE A CICLISTA		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	MARIA TEREZA GONZALES *		
2) Idade	47 anos		
3) Local de moradia	Casa no bairro Campeche, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Solteira		
5) Filhos e co-moradores	Não tem filhos e mora só		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Professora		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Vias pouco movimentadas, lugares não adensados, com menos ocupação imobiliária, nas redondezas de casa.		
9) Horário ou circunstâncias que sente qual tipo de insegurança no espaço público?	À noite no centro não se sente segura.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possui 1 bicicleta; desloca-se quase exclusivamente de ônibus; também caminha.		
11) Trajetos utilizados	Principalmente bairro-centro.		
12) O que determina a escolha dos meios de transporte	Decisão pessoal; nunca quis ter carro para não tornar-se parte do problema; não pensa apenas em si ao fazer suas escolhas, mas naquilo que é melhor bom para a sociedade e para a natureza; pensa que é uma contribuição importante não ter carro; ainda assim, sente-se ultrajada pelo transporte coletivo, que qualifica como sendo uma violência contra o cidadão.		
13) Funções realizadas	Trabalho, compras, lazer – este cada vez menos, pois o transporte coletivo é ainda pior nos finais de semana.		
14) Custo semanal de transporte	Aproximadamente R\$ 30,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Existe diferença entre homem ciclista e mulher ciclista	Não é diferente; observa apenas que os mais garotos se exibem quando na bicicleta.		
16) Que imagens e conceitos você associa com a bicicleta	É um meio de transporte; é importante para a saúde, fortalece as pessoas.		
17) Já usou bicicleta anteriormente?	Pedalava quando criança e na adolescência; deixou de pedalar ao mudar-se para Florianópolis devido à insegurança; usou bicicleta quando morou na Alemanha .		
18) Já pensou alguma vez em usar bicicleta	Sim, gostaria de poder voltar a pedalar.		

19) Funções que poderia realizar com a bicicleta	Compras, afazeres corriqueiros no bairro; cogita inclusive ir até o trabalho, exceto à noite, mas para tanto falta infraestrutura.
20) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Infraestrutura; condições viárias são muito ruins; no seu caso, sobretudo, que possui dificuldade de visão.
21) O que deveria de ser mudado na cidade para que consideres usar a bicicleta?	Implantar infraestrutura segura; deve-se repensar a cidade; é necessário que se compreenda que a via pública não é propriedade do motorista.
5) Idéias para melhorar a cidade	
22) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Caminhar mais.
23) Solicitações aos outros usuários da via pública	Deixar o carro em casa; proibir que uma pessoa sozinha ande de carro; dar carona aos vizinhos no ponto de ônibus; colocar-se no lugar do outro.
24) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não são necessárias estruturas específicas.

* Esta entrevista foi realizada simultaneamente com Maria Tereza Gonzáles; houve bastante diálogo durante a sessão e algumas respostas são coincidentes.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER CICLISTA EXPERIENTE

MULHER CICLISTA EXPERIENTE		Data da entrevista	20/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	ANA CAROLINA VIVIAN		
2) Idade	23 anos		
3) Local de moradia	Apartamento no bairro Itacorubi, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Casada		
5) Filhos e co-moradores	Mora com o marido		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Estilista		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	No próprio bairro.		
9) Horário ou circunstância que sente qual tipo de insegurança no espaço público	Durante a manhã cedo, quando caminha para exercitar-se, sente receio de pessoas que passaram a noite em festa.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 3 bicicletas; usa bicicleta exclusivamente.		
11) O que determina a escolha dos meios de transporte	Consciência ambiental e cuidados com a saúde; inicialmente usava por economia.		
12) Trajetos utilizados	Bairro-centro, Santa Mônica, praias.		
13) Funções realizadas	Fazer tudo.		
14) Custo semanal de transporte	Somente a manutenção da bicicleta.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Freqüência semanal de uso da bicicleta	Diariamente.		
16) Quilometragem semanal	Aproximadamente 60 km.		
17) Trajetos principais e critérios para sua escolha	Prefere sentir-se segura em ruas menos movimentadas, quando não está atrasada.		
18) Funções realizadas com a bicicleta	Fazer tudo.		
19) Pessoa ou circunstância que a levou a começar a usar a bicicleta. Alguma mulher?	Pedala desde criança, interrompendo o hábito na adolescência; voltou a pedalar durante a faculdade, estimulada pelo atual marido.		
20) Fato divertido ou curioso	Riu bastante ao bater em um carro.		

como ciclista	
21) Imagens e conceitos associados com a bicicleta	Liberdade, autonomia de transporte; beleza e poesia; relax, quando em vias seguras e ciclovias.
22) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Infraestruturais, falta de ciclovias; é preciso delimitar o espaço para os carros e para as bicicletas; falta de estacionamentos.
23) Situações que impedem de usar a bicicleta	Quando vai para a rodoviária pegar ônibus intermunicipal.
24) Principais problemas para a mulher usar a bicicleta na cidade	Falta de educação dos motoristas; já sofreu hostilidade de motoristas; já foi assediada e levou buzinas, mesmo com o marido pedalando junto.
25) Comportamento de motoristas com a mulher ciclista	Sente-se hostilizada por homens motoristas; já discutiu com motoristas no trânsito.
26) Comportamento de outros ciclistas com a mulher ciclista	Não sente diferença em relação a ciclistas esportistas, mas de ciclistas convencionais já sofreu assédio.
5) Idéias para melhorar a cidade	
27) Mudanças se podem fazer para melhorar o uso da bicicleta na cidade	Infraestrutura, vias ciclísticas, sinalização, bicicletários, integração com o transporte coletivo.
28) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Não precisa mudar nada.
29) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeito e coexistência.
30) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Bicicletários com chuveiros, que também servem aos homens; mais respeito pela condição feminina.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER CICLISTA EXPERIENTE

MULHER CICLISTA EXPERIENTE		Data da entrevista	20/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	ANDRÉIA ROSENIR DA SILVA		
2) Idade	36 anos		
3) Local de moradia	Casa; bairro Campeche, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Solteira		
5) Filhos e co-moradores	Mora com a mãe		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Estudante de pós-graduação		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	No sul da ilha, porque tem menos carros e mais vegetação; gosta de sítios; aprecia o silêncio.		
9) Horário ou circunstância que sente qual tipo de insegurança no espaço público	À noite, em quase todos os lugares, teme pela integridade física		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 2 bicicletas e 1 carro; usa a bicicleta em 80% dos seus deslocamentos semanais; anda a pé, de carro e de ônibus.		
11) O que determina a escolha dos meios de transporte	O destino e a função da viagem; a natureza do evento; o tempo e duração da estadia.		
12) Trajetos utilizados	De casa ao centro, ao Campeche, à Lagoa da Conceição, ao sul da ilha, à UFSC.		
13) Funções realizadas	Trabalho, pagamentos e compras; universidade; lazer e visitas.		
14) Custo semanal de transporte	Aproximadamente R\$ 15,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Frequência semanal de uso da bicicleta	3 vezes por semana.		
16) Quilometragem semanal	Aproximadamente 60 km.		
17) Trajetos principais e critérios para sua escolha	A pressa, o estado e a segurança da via.		
18) Funções realizadas com a bicicleta	Trabalho, pagamentos e compras; universidade; lazer e visitas.		
19) Pessoa ou circunstância que a levou a começar a usar a bicicleta. Alguma mulher?	Pedala desde os 15 anos, iniciando por esporte; na Europa aprendeu a pedalar como meio de transporte, hábito que trouxe de volta ao país.		
20) Fato divertido ou curioso como ciclista	Não se recorda.		

21) Imagens e conceitos associados com a bicicleta	Liberdade e usufruto do espaço.
22) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Infraestruturais e culturais; muitas pessoas questionam o sentido de usar a bicicleta.
23) Situações que impedem de usar a bicicleta	Não sai com chuva.
24) Principais problemas para a mulher usar a bicicleta na cidade	Assédio e gracinhas; já sofreu ameaça de ser tocada.
25) Comportamento de motoristas com a mulher ciclista	O machismo se torna mais pronunciado no trânsito; já ouviu piadas inoportunas.
26) Comportamento de outros ciclistas com a mulher ciclista	Não sente diferença; os ciclistas igualmente equipados (capacete) cumprimentam, como que a declarar-se parte de uma comunidade.
5) Idéias para melhorar a cidade	
27) Mudanças se podem fazer para melhorar o uso da bicicleta na cidade	Tirar os carros do centro; bicicletários; ônibus com acesso para bicicletas; ciclofaixas; campanhas educativas.
28) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Nenhuma.
29) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeitar o espaço de circulação da bicicleta.
30) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não sente necessidade específica.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER CICLISTA EXPERIENTE

MULHER CICLISTA EXPERIENTE		Data da entrevista	16/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	CARMEM CECÍLIA DA ROSA PEREIRA		
2) Idade	49 anos		
3) Local de moradia	Mora em casa, no bairro Areias, em Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Casada		
5) Filhos e co-moradores	Sem filhos, mora com o marido		
6) Grau de Instrução	Graduação incompleta		
7) Profissão/Ocupação	Professora		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Em casa e no trabalho.		
9) Horário ou circunstância que sente qual tipo de insegurança no espaço público	Não sente segurança à noite; insegurança de integridade física; tem receio de segurança patrimonial em casa.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 1 carro e 2 bicicletas em casa; usa a bicicleta em 80 % dos deslocamentos semanais; ocasionalmente usa ônibus e carona.		
11) O que determina a escolha dos meios de transporte	Não sai de bicicleta com chuva e não pedala longas distâncias.		
12) Trajetos utilizados	De casa para o trabalho prefere ruas secundárias.		
13) Funções realizadas	Ir ao trabalho, compras e afazeres na vizinhança.		
14) Custo semanal de transporte	Muito pouco.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Freqüência semanal de uso da bicicleta	Praticamente todo dia.		
16) Quilometragem semanal	Aproximadamente 60 km.		
17) Trajetos principais e critérios para sua escolha	Ruas menos movimentadas e menos perigosas.		
18) Funções realizadas com a bicicleta	Praticamente tudo, exceto ir ao centro.		
19) Pessoa ou circunstância que a levou a começar a usar a bicicleta. Alguma mulher?	Pedala desde criança.		
20) Fato divertido ou curioso como ciclista	Não se recorda.		

21) Imagens e conceitos associados com a bicicleta	Independência, de fácil manutenção; veículo limpo, não usa combustível.
22) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Falta de infraestrutura urbana, dificultando ainda mais à noite; falta respeito dos motoristas; ruas esburacadas, mais perigosas em dias de chuva.
23) Situações que impedem de usar a bicicleta	Clima desfavorável.
24) Principais problemas para a mulher usar a bicicleta na cidade	Não sente problemas específicos.
25) Comportamento de motoristas com a mulher ciclista	Não percebe, talvez por ter “aparência de senhora”.
26) Comportamento de outros ciclistas com a mulher ciclista	Não percebe diferença.
5) Idéias para melhorar a cidade	
27) Mudanças se podem fazer para melhorar o uso da bicicleta na cidade	Ciclovias; programas educacionais; estacionamento.
28) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Instalar luz na bicicleta.
29) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeito aos demais usuários; trafegar no sentido correto.
30) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Não percebe diferença.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER CICLISTA EXPERIENTE

MULHER CICLISTA EXPERIENTE		Data da entrevista	15/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	HILARIANA VIEIRA DA ROCHA		
2) Idade	53 anos		
3) Local de moradia	Apartamento, bairro Trindade, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Separada		
5) Filhos e co-moradores	5 filhos, reside com 2 deles		
6) Grau de Instrução	Graduada		
7) Profissão/Ocupação	Farmacêutica		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	Lugares retirados, silenciosos, ruas secundárias e arborizadas, parques, praças.		
9) Horário ou circunstância que sente qual tipo de insegurança no espaço público	Horário do <i>rush</i> no trânsito; as pessoas ficam agressivas quando estão com pressa ou quando sentem ansiedade no trânsito.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 1 carro e 3 bicicletas; usa bicicleta em cerca de 90 % dos seus deslocamentos semanais; eventualmente usa ônibus, carro próprio e carona.		
11) O que determina a escolha dos meios de transporte	Autonomia e prazer.		
12) Trajetos utilizados	Frequentemente casa-trabalho, bairro centro; prefere trafegar em estradas secundárias.		
13) Funções realizadas	Trabalho, compras, visitas, passeios, viagens.		
14) Custo semanal de transporte	Muito pouco.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Frequência semanal de uso da bicicleta	Diariamente.		
16) Quilometragem semanal	Aproximadamente 200 km.		
17) Trajetos principais e critérios para sua escolha	Trabalho, compras, visitas, passeios, viagens.		
18) Funções realizadas com a bicicleta	Trabalho, compras, visitas, passeios.		
19) Pessoa ou circunstância que a levou a começar a usar a bicicleta. Alguma mulher?	Desde criança; interrompeu na adolescência e só pedalava ocasionalmente; após receber convite para uma corrida de aventura, comprou uma bicicleta e apaixonou-se por ela, passando a usá-la para ir ao trabalho; descobriu o Movimento Bicicletada e percebeu o sentido político da bicicleta.		

20) Fato divertido ou curioso como ciclista	Não se recorda.
21) Imagens e conceitos associados com a bicicleta	É um ícone para uma mudança maior; o mundo é um campo a ser descoberto pela bicicleta; a bicicleta é terapêutica.
22) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Falta de cultura em geral da população; falta de educação dos motoristas; não é o seu caso, mas sabe que a falta de infraestrutura inibe muitas pessoas.
23) Situações que impedem de usar a bicicleta	Quando possui coisas pesadas para carregar.
24) Principais problemas para a mulher usar a bicicleta na cidade	Não é o seu caso, mas geralmente as mulheres não gostam de suar, pois prezam a apresentação pessoal; as mulheres sentem-se mais inibidas pelo clima desfavorável; as mulheres geralmente são mais temerosas e não possuem ímpeto para enfrentar o trânsito perigoso.
25) Comportamento de motoristas com a mulher ciclista	O homem se afirma no carro, e aproveita isso sobre as mulheres; já passou por situações de “fininho”, de buzinas; as mulheres, quando demonstram independência, ofendem os homens; algumas mulheres também usam o carro como instrumento de autoafirmação.
26) Comportamento de outros ciclistas com a mulher ciclista	Os adolescentes querem se autoafirmar e se exibir.
5) Idéias para melhorar a cidade	
27) Mudanças se podem fazer para melhorar o uso da bicicleta na cidade	Infraestruturas cicloinclusivas; ciclovias, bicicletários; programas educacionais.
28) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	As mulheres precisam ter a experiência de como é bom pedalar; precisam abandonar o paradigma da assepsia e da estética.
29) Solicitações aos outros usuários da via pública	Ter paciência, pois existem coisas mais importantes que um metro de asfalto; considerar o meio ambiente e a saúde; o carro polui, e os motoristas têm que facilitar a vida de quem não quer poluir.
30) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Nenhuma.

A mulher e a bicicleta na cidade: sentimentos e aspirações de florianopolitanas

ENTREVISTA COM MULHER CICLISTA EXPERIENTE

MULHER CICLISTA EXPERIENTE		Data da entrevista	21/12/2010
1) Dados de perfil			
1) Nome	MARIA IZABEL GONÇALVES KOERNER		
2) Idade	51 anos		
3) Local de moradia	Casa no bairro Campeche, Florianópolis/SC		
4) Estado Civil	Casada		
5) Filhos e co-moradores	2 filhos, mora com marido e 1 filho		
6) Grau de Instrução	Pós graduada		
7) Profissão/Ocupação	Arquiteta		
2) Mulher e cidade			
8) Lugares da cidade onde sente-se melhor	No bairro, onde ainda se preserva um estilo de vida mais calmo e próximo à natureza.		
9) Horário ou circunstância que sente qual tipo de insegurança no espaço público	À noite, quando vem da academia; em casa toma cuidado contra assalto; sente insegurança ao pedalar nas ruas sem infraestrutura e devido à falta de educação dos motoristas.		
3) Mulher e transporte			
10) Meios de transporte utilizados; veículos que possui	Possuem 6 bicicletas e 2 carros; usa bicicleta em 25 % dos deslocamentos (em relação à distância da viagem).		
11) O que determina a escolha dos meios de transporte	Não pedala para transporte em longas distâncias e quando não sente segurança, vai de carro mesmo em trajetos curtos e médios.		
12) Trajetos utilizados	Basicamente no bairro e bairro-centro.		
13) Funções realizadas	Trabalho, compras, academia, lazer.		
14) Custo semanal de transporte	Aproximadamente R\$ 50,00.		
4) Mulher e bicicleta			
15) Frequência semanal de uso da bicicleta	Diariamente.		
16) Quilometragem semanal	Aproximadamente 50 km.		
17) Trajetos principais e critérios para sua escolha	Para funções no bairro, para a academia e passeios; prefere as ruas menos movimentadas.		
18) Funções realizadas com a bicicleta	Lazer, academia, funções no entorno de casa.		
19) Pessoa ou circunstância que a levou a começar a usar a bicicleta. Alguma mulher?	Pedala desde a infância, interrompendo o hábito apenas por duas ocasiões, devido a acidentes sofridos com a bicicleta.		
20) Fato divertido ou curioso como ciclista	Não se recorda.		
21) Imagens e conceitos	Meio de transporte limpo e sustentável; exercícios físicos e saúde; é		

associados com a bicicleta	silenciosa e permite a observação e interação com as pessoas e com o ambiente; é um veículo adaptado à escala humana.
22) Barreiras para o uso da bicicleta (infraestruturais, familiares, sociais, culturais etc.)	Falta de infraestrutura específica para as bicicletas e má conservação das demais vias, como rodovias sem acostamento; falta de educação dos motoristas.
23) Situações que impedem de usar a bicicleta	Não pedala em longas distâncias, o que poderia fazer se houvesse infraestrutura; não sai com chuva ou com muito calor.
24) Principais problemas para a mulher usar a bicicleta na cidade	São os mesmos que para os homens.
25) Comportamento de motoristas com a mulher ciclista	Sente-se mais respeitada agora que tem uma nova bicicleta com luz permanentemente ligada e de estilo urbano; quando pedala com bicicleta <i>mountain bike</i> sente que é menos respeitada no trânsito; não relata situações de assédio, mas tem conhecimento de que sua filha já as vivenciou.
26) Comportamento de outros ciclistas com a mulher ciclista	Os ciclistas geralmente admiram as mulheres ciclistas, cumprimentam-na, acenam.
5) Idéias para melhorar a cidade	
27) Mudanças se podem fazer para melhorar o uso da bicicleta na cidade	Infraestruturas, ciclovia, acostamento adequado nas rodovias; mais percepção e sensibilidade dos órgãos públicos para com as dificuldades que os ciclistas vivenciam no sistema viário.
28) Mudanças em si mesmo para mover-se melhor na cidade	Não sente necessidade de mudar nada; não tem pressa e não se exige.
29) Solicitações aos outros usuários da via pública	Respeito e sensibilidade; educação dos motoristas; tratamento adequado e positivo pela mídia.
30) Infraestrutura específica para facilitar o uso da bicicleta pelas mulheres	Nenhuma estrutura específica.