

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA
CAMPUS CAJAZEIRAS

ANA CARLA DO NASCIMENTO ARAÚJO

**MOBILIDADE DE GÊNERO: POR QUE AS MULHERES PEDALAM MENOS
NOS ESPAÇOS URBANOS?**

Cajazeiras-PB
2023

ANA CARLA DO NASCIMENTO ARAÚJO

**MOBILIDADE DE GÊNERO: POR QUE AS MULHERES PEDALAM MENOS
NOS ESPAÇOS URBANOS?**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à Coordenação do Curso de Bacharelado em Engenharia Civil do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba-*Campus* Cajazeiras, como parte dos requisitos para a obtenção do Título de Bacharel em Engenharia Civil, sob Orientação do Prof. Caroline Munõz Cevada Jeronymo.

Cajazeiras-PB
2023

IFPB / Campus Cajazeiras
Coordenação de Biblioteca
Biblioteca Prof. Ribamar da Silva
Catalogação na fonte: Cícero Luciano Félix CRB-15/750

A663m Araújo, Ana Carla do Nascimento.
Mobilidade de gênero : por que as mulheres pedalam menos nos espaços urbanos? / Ana Carla do Nascimento Araújo. – 2023.
18f. : il.
Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia Civil) - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba, Cajazeiras, 2023.
Orientador(a): Prof^a. Me. Caroline Muñoz Cevada Jeronymo.
Co-orientador(a): Prof. Me. Antonio Gonçalves de Farias Júnior.
1. Luta de classe. 2. Mobilidade urbana. 3. Mobilidade de gênero. 4. Mulher - Ciclismo. 5. Igualdade de gênero. I. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba. II. Título.

IFPB/CZ

CDU: 396.1:796.6(043.2)

CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM ENGENHARIA CIVIL

Artigo apresentado à coordenação do curso como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Engenharia Civil

MOBILIDADE DE GÊNERO: POR QUE AS MULHERES PEDALAM MENOS NOS ESPAÇOS URBANOS?

ANA CARLA DO NASCIMENTO ARAÚJO (discente)
nascimento.ana@academico.ifpb.edu.br

CAROLINE MUÑOZ CEVADA JERONYMO (orientadora)
caroline.jeronymo@ifpb.edu.br

ANTONIO GONÇALVES DE FARIAS JÚNIOR (coorientador)
antonio.farias@ifpb.edu.br

RESUMO

A presença das mulheres em diversos espaços sociais mostra-se relevante e é um reflexo do progresso de uma sociedade moderna. Neste contexto, a mobilidade urbana deve ser compreendida como um conceito que engloba o direito à igualdade de oportunidades e acesso a recursos, sem fazer distinção de gênero. Portanto, a mobilidade de gênero torna-se fundamental na busca pela equidade e justiça social, pois permite que todas as pessoas, independentemente do gênero, desenvolvam seu potencial e tomem decisões que afetam suas vidas de forma autônoma. É nesse cenário que este trabalho teve como objetivo investigar, por meio de uma revisão narrativa de literatura, como a ausência de infraestrutura adequada, a violência e a desigualdade de gênero interferem no baixo número de mulheres pedalando nas cidades. O ato de pedalar para as mulheres transformou-se em uma ação política que busca igualdade, autonomia e segurança na mobilidade urbana. Em conclusão, percebeu-se que a relação entre mulher, rua e bicicleta vai além da simples locomoção, destacando-se como uma representação da constante luta pela garantia e preservação de direitos, bem como pela visibilidade e autonomia das mulheres no espaço urbano.

Palavras-Chave: mulher; rua; gênero; bicicleta; mobilidade urbana.

ABSTRACT

The presence of women in the most varied social spaces shows itself to be relevant and a portrait of modern society's progress. From this principle, gender mobility arises as a concept that involves equal rights of opportunities and aids access despite gender distinctions. Thus, this concept is fundamental in equity and social justice pursuit because it allows all people, regardless of gender, to extend their potential in making decisions that autonomously affect their lives. Through this context, this paper aims to investigate, from a literature review, how violence, gender inequality, and the absence of adequate infrastructure interfere with the low number of women cycling in cities. The act of cycling for women has become a political act that seeks equality, autonomy and safety in urban mobility. Ultimately, it concludes that the connection among women, bicycles, and streets goes beyond the idea of means of transportation as simple objects of mobility as it emphasizes it as an expression of the constant struggle for the guarantee and maintenance of rights and the visibility and autonomy of women in urban spaces.

Keywords: woman; road; gender; bicycle; urban mobility.

1 INTRODUÇÃO

Ao longo dos anos é possível discutir e visualizar a importância e contribuição das mulheres no desenvolvimento social e capital dos espaços urbanos. Porém, em vários aspectos, ainda há baixa representatividade feminina, o que provoca a descoberta dos motivos que levam a diminuição da participação de mulheres em determinados âmbitos. De acordo com Nunes e Pereira (2022), as condições de mobilidade urbana interferem também nas oportunidades de ter os direitos de cidadão garantidos, uma vez que usam da mesma para ter acesso a alguns tipos de serviços públicos, para chegar

em ambientes que propiciam o enriquecimento social, e até mesmo as necessidades básicas, como alimentação e saúde.

Existem várias formas de se chegar em algum lugar e essa escolha se estende desde do modal selecionado para sair de casa, até a rota que se vai seguir. Esse caminho pode ser mais longo e confortável, mais curto e não tão confortável, pode ser mais divertido e exploratório, mais caro, mais perigoso. Essas características tornam algumas rotas e meios de locomoção mais difíceis de serem utilizados (FARIA, 2019).

No Brasil, a mobilidade urbana não está inteiramente voltada para o uso de veículos particulares, mas ainda assim, contribui para o sistema de desigualdades, pois grande parcela da população tende a fazer percursos mais longos para acessar serviços essenciais. Sabendo que a forma como se desloca interfere na saúde física e mental, enxerga-se a mobilidade como fundamental na qualidade de vida tanto do indivíduo, como do coletivo (SILVEIRA, 2022).

No transporte exclusivo também não é diferente, diariamente mulheres são desrespeitadas e violentadas. Além da violência física, verbal e psicológica, as mulheres se deparam com barreiras proporcionadas pela ausência de infraestrutura e planejamento adequado para o seu deslocamento em diversos meios de locomoção. Os ciclistas são o modo com maior porcentagem prejudicada por essa ausência de infraestrutura adequada, quando se trata de ciclistas mulheres, esse problema se multiplica quando essas dificuldades se associam a insegurança que elas vivenciam no trânsito e a disparidade de rotinas (ELVIR, 2017).

O cicloativismo é um movimento que busca inserir o deslocamento por bicicleta no planejamento urbano, isso consiste em oferecer uma melhor infraestrutura para os ciclistas, gerando na população o desejo de também se deslocar por bicicleta. Além disso, os recorrentes casos de violência no trânsito envolvendo ciclistas, tornou o ato de se locomover de bicicleta, um sinal de resistência contra uma cultura que por muitos anos desvalorizou e não contribuiu para que mais pessoas pudessem desenvolver o hábito de buscar essa mobilidade mais ativa e sustentável (HARKOT, 2018). Em um olhar político, governantes perceberam que, não agir enquanto ciclistas lutavam pelo seu direito de pedalar de forma mais segura nas cidades, causava um desconforto considerável em parte da população, isso fez com que houvesse também uma mobilização técnica, mobilizando engenheiros de tráfego, ciclistas e políticos, para melhor analisar os ajustes necessários direcionando-os para uma melhor mobilidade por bicicleta e sua integração com outros modais (ANDRADE *et al.*, 2016).

Por mais que o número de ciclistas tenha crescido nos últimos anos, o número de mulheres pedalando ainda é bastante inferior ao dos homens. A má divisão de atividades domésticas, um número maior de afazeres durante o dia e a forma não linear de se locomover, faz com que as mesmas precisem adotar rotas de locomoção mais complexas de serem realizadas de bicicleta (ELVIR, 2017). Mas o que significam os afazeres domésticos em relação à mobilidade urbana? Quais são as formas traduzidas de fazer os afazeres domésticos? Conforme questiona Elvir (2017): essas viagens estão inseridas no planejamento das estruturas de mobilidade nos centros urbanos, realizadas diariamente por metade da população da comunidade em questão?

Além das mulheres estarem mais vulneráveis a assédios, roubos ou ameaças à integridade física, há também uma considerável quantidade de falhas nas vias que dificultam a locomoção feminina diante de uma rotina tão cheia de atribuições. Nos grandes centros, essa desigualdade se mostra ainda maior. De acordo com uma pesquisa realizada pelo “MoveCidade”, na cidade de São Paulo, 81% dos ciclistas são homens, enquanto 19% são mulheres, mostrando assim, que a população de ciclistas está cada vez mais longe de alcançar um patamar de igualdade de gênero, transparecendo ainda mais a necessidade de se aprofundar nas razões pelas quais as mulheres utilizam tão menos esse meio de locomoção (SUMMIT MOBILIDADE, 2022).

Neste contexto, este trabalho objetivou-se a investigar a ausência de infraestrutura adequada, a violência e a desigualdade de gênero, interferem no baixo número de mulheres pedalando no espaço urbano. Para isto, no segundo tópico está a construção conceitual de mobilidade urbana e gênero, no terceiro tópico a descrição metodológica do trabalho a partir da revisão narrativa de literatura, no quarto tópico os resultados encontrados na literatura para responder às questões do trabalho e, por fim, no quinto tópico, são apresentadas as considerações finais e a perspectiva de trabalhos futuros.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Partindo do planejamento urbano, tem-se a necessidade de estudar o uso da cidade a partir do gênero, com isso, nota-se a invisibilidade das mulheres nesse planejamento, não só como parte desse planejamento, mas como indivíduos que devem, ou deveriam ser, planejadas. Ainda, através desse estudo, percebe-se o uso diferenciado das cidades, onde homens e mulheres, com suas diferentes rotinas, fazem tanto percursos como o uso de modais diferentes para locomoção (HARKOT; LEMOS; SANTORO, 2017).

Quando o assunto são os papéis sociais, designados a homens e mulheres pela sociedade, há discrepâncias ainda maiores. Enquanto a mulher tem como papel principal cuidar dos filhos e da casa, para a sociedade caberia a ela, uma mobilidade limitada. Já o homem, exercendo o papel de provedor, tem a tarefa de sair de casa em busca de trabalho, desbravando o espaço público (NUNES; PEREIRA, 2020).

Faria (2019) destaca a importância de pensar sobre a mobilidade humana em termos de redes e relações, em vez de considerar apenas o sujeito individual e autônomo. Tradicionalmente, a concepção de mobilidade se baseava na ideia de um indivíduo livre, capaz de determinar seus trajetos de forma independente e autônoma. Repensar a mobilidade como um fenômeno social e relacional, em vez de uma ação puramente individual, nos convida a considerar as conexões entre os sujeitos em movimento e reconhecer a complexidade inerente aos deslocamentos urbanos, o que pode ter implicações significativas na forma como planejamos e organizamos os espaços urbanos.

Pensar as mobilidades em rede permitiu que o sujeito da mobilidade fosse também reposicionado em sua prática. Da abstração de um sujeito autônomo e livre que determina seus trajetos de forma completamente individual, surgem mais recentemente escritos críticos com a proposta de uma leitura relacional das mobilidades. Entender a mobilidade dessa forma significa situar aquele ou aquela que se move em sua rede familiar, de contatos e no mundo social e espacial a seu redor. Assumindo as interrelações e interdependências entre sujeitos moventes, a dinâmica dos deslocamentos na cidade ganha uma complexidade antes apagada pela ilusão de uma autonomia liberal nessas práticas (...) (FARIA, 2019, p. 24).

Segundo Macêdo *et al.* (2020), em proporção, atualmente há uma menor quantidade de mulheres, em idade ativa, que permanecem sem realizar viagens em comparação com a quantidade de homens. Além disso, também é possível observar que o padrão de distâncias médias realizadas por dia pelas mesmas aumentou e o modal mais escolhido para realizar esses deslocamentos, sendo esses, na maioria das escolhas o transporte público e o modo a pé.

O tempo de deslocamento está diretamente ligado à qualidade de vida urbana, já que esse tempo tem um papel importante nas relações sociais, tendo em vista que a diminuição do mesmo contribui na produção econômica individual, no tempo de descanso, de estudo, e em outras atividades cotidianas. Os meios de transporte podem contribuir para um melhor aproveitamento e distribuição desse tempo, mas esse tempo para desfrutar é, na verdade, um privilégio de alguns grupos sociais que possuem ou um meio de transporte privado, ou que tem suas atividades próximas às suas residências, entre outras características que possam interferir na redução desse tempo. A partir desse entendimento de distribuição desigual desses benefícios em relação ao tempo, se torna evidente a necessidade de questionar como funciona a estrutura de mobilidade para mulheres, e principalmente, daquelas que vivem em situação de pobreza (ELVIR, 2017).

Segundo Silveira (2022), no Brasil, a mobilidade urbana não está centrada na utilização de veículos particulares, mas é peça fundamental de um sistema que produz desigualdades. As condições socioespaciais e os interesses do mercado imobiliário, ditam ao poder público, quase como um dever, a prática de centralizar desde boas condições de saneamento e saúde, até as boas condições de deslocamento, como segurança e infraestrutura a essas localidades privilegiadas.

Além disso, nos últimos anos, observa-se uma racialização e feminilização da pobreza, que transpassa a questão urbana e adentra em todos os aspectos de uma sociedade onde o masculino, por séculos, se sobressai. Quando se trata da mulher negra e periférica essa situação se agrava, e está aí a grande questão, que pode mudar o curso do estudo de mobilidade e é o ponto chave para o desenvolvimento de políticas urbanas que procuram amenizar as questões de desigualdade, são essas questões de extrema importância, onde conhecer como as mulheres se deslocam e se relacionam dentro

das cidades, as tratando como peças de relevância e que fazem parte do planejamento urbano (SILVEIRA, 2022).

Ainda de acordo com Silveira (2022) podemos enxergar a mobilidade urbana como algo que vai muito além do que está intrínseco, observando que a mesma está inserida, em contextos que vão desde o local que se habita até a forma como as pessoas se movem ou deixam de se mover pelas cidades, e isso está diretamente ligado a sua qualidade de vida e da necessidade de promover uma cidade igualitária para todos.

Nas cidades considera-se trabalho produtivo, aqueles que, de alguma forma, geram renda ou produção. Logo, o sistema de mobilidade é desenvolvido a partir do planejamento direcionado aos que desempenham esse tipo de função. Já o trabalho reprodutivo, exercido em sua maioria por mulheres, não faz parte desse sistema de mobilidade, que não é planejado para atender às suas necessidades (HARKOT, 2018).

Um longo tempo com baixos investimentos no transporte público, e a grande comercialização de automóveis, acabam determinando a forma como decidimos nos locomover. Com essa grande demanda, as políticas públicas de mobilidade urbana, procuram desenvolver incentivos que busquem tornar outros meios de transportes atrativos para a população, tentando assim solucionar a grande demanda da mobilidade urbana. A grande solução encontrada por políticas públicas, relacionadas à mobilidade urbana, foram o incentivo ao transporte ativo, como o pedalar e o andar (ANDRADE *et al.*, 2016).

Segundo Nunes e Pereira (2020), a partir de uma sociedade desigual, não havia como se esperar da mesma, uma mobilidade igualitária. Isso significa, que as opções de mobilidade são extremamente concentradas, opções essas que diminuem cada vez mais quando se toca nos pontos raciais, territoriais e de gênero. Através dessa perspectiva de gênero, pode-se observar ainda que as mulheres são a parcela da população que se encontra mais suscetível a violência, tornando-a assim, ainda mais limitada quando se trata de escolher entre as opções para se locomover.

De acordo com Machado (2019), desde 2015, a cidade de Niterói, por meio do programa Niterói de Bicicleta, fez novos cálculos sobre o número de ciclistas na rua, em colaboração com o Niterói Mobility que participou do estudo de perfil de ciclistas brasileiros. Em 2018, a média de mulheres ciclistas é de 18%, em meio aos desafios do transporte urbano para mulheres, a cidade de Niterói trabalha com destaque no aumento do número de novos ciclistas. No programa Niterói de Bicicleta, programa criado para identificar o perfil das usuárias, o número de mulheres fica ainda mais evidente: 29,9% de mulheres cadastradas.

3 MÉTODO DA PESQUISA

O trabalho segue uma linha de pesquisa do tipo revisão narrativa da literatura, onde foi feito um levantamento de artigos nas bases de dados Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD); Scielo; International Institute for Applied Systems Analysis; Journal Finder; Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Universidade de São Paulo (USP); Google Scholar. Tendo em vista que essas são as bases de dados mais utilizadas em pesquisas científicas. A busca dessas amostras foi feita entre os meses de novembro de 2022 a abril de 2023. Para isso foram utilizadas as palavras-chaves “Mobilidade urbana”; “gênero”; “bicicleta”; “mulheres” e “cidades”.

Os critérios de inclusão para seleção dos artigos foram: que seguissem o objetivo do trabalho que é investigar, como a ausência de infraestrutura adequada, a violência e a desigualdade de gênero, interferem no baixo número de mulheres pedalando no espaço urbano, também foi observado que os artigos estivessem publicados entre os anos de 2018 e 2023 e nos idiomas português e inglês, já que se busca uma perspectiva geral sobre a problemática.

Para os critérios de exclusão foram levados em consideração artigos publicados fora dos anos estipulados de publicação, estudos de revisão sistemática, estudos duplicados. Desse modo, as revisões narrativas vão muito além, trata-se de publicações abrangentes, que tem como objetivo descrever e discutir o desenvolvimento ou o estado atual de um determinado assunto, levando em consideração o ponto de vista teórico ou contextual. Essas revisões consistem principalmente em analisar a literatura disponível em livros, artigos de revistas impressas ou eletrônicas, com uma interpretação e análise crítica pessoal do autor (SALLUN; GARCIA; SANCHES, 2012).

Uma vez definidos os estudos, os dados coletados foram organizados em uma tabela no Microsoft Excel®, na sequência, após a leitura dos trabalhos selecionados, foram apresentados em um quadro com os resultados.

A análise dos problemas que implicam na baixa porcentagem de mulheres pedalando é o que trata o segundo objetivo específico, a partir disso, somente trabalhos que tratam desse assunto sejam selecionados.

4 RESULTADOS DA PESQUISA

4.1 O PANORAMA DA PESQUISA CIENTÍFICA SOBRE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA DE MULHERES NO BRASIL

A partir da metodologia aplicada, foram selecionados títulos que trabalhavam em cima da narrativa de mobilidade de gênero e deslocamento de mulheres por bicicleta. Após a leitura dos 34 títulos e resumos, 22 trabalhos foram selecionados para investigação. Após a leitura completa e considerando os critérios de inclusão, 19 trabalhos foram selecionados. A partir disso, 5 trabalhos foram excluídos por sua data de publicação não estar entre os anos de 2018 e 2023, prazo estabelecido para se enquadrarem na pesquisa, e 5 não correspondiam a uma pesquisa aplicada sobre Mobilidade por Bicicleta de mulheres nos espaços urbanos. Assim, 9 trabalhos foram selecionados para dar continuidade a pesquisa.

O Quadro 1 descreve uma matriz de coleta de dados dos trabalhos selecionados, que relacionam objetivos, métodos, resultados e conclusão dos mesmos.

Quadro 1 - Matriz de coleta de dados sobre Mobilidade de Gênero e Deslocamento por Bicicleta de mulheres, trabalhos publicados entre 2018 e 2023.

Trabalho/ Autor	Objetivos	Métodos	Resultados	Conclusão
Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas (SILVEIRA, 2022)	Tem como objetivo investigar as relações entre os padrões de viagens, o status socioeconômico, condições de saúde e outras características como gênero e raça com o comportamento de viagens e escolhas de mobilidade	Aplicação de questionários, aplicados em três cidades distintas, os relatos de mulheres autodeclaradas pretas obtidos através do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Utilização de dados de viagens e seus padrões.	Discrepância na frequência de deslocamento por modo de transporte entre homens e mulheres e em particular, mulheres pretas. Bem como a raça, classe e gênero estão diretamente ligados aos padrões de viagens e aos modais escolhidos.	Necessidade de estender um olhar mais sensível à questão de raça/ gênero no âmbito de mobilidade urbana. Bem como o dever da sociedade em combater as adversidades que implicam nessa problemática.

Trabalho/ Autor	Objetivos	Métodos	Resultados	Conclusão
<p>Como as mulheres de São Paulo usam a Cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta (HARKOT; LEMOS; SANTORO, 2018).</p>	<p>Investigar os padrões de uso da bicicleta por mulheres e as questões que implicam nos mesmos</p>	<p>Análise de resultados de pesquisas quantitativas e qualitativas, através do IM (Índice de Mobilidade)</p>	<p>Os índices de mobilidade masculino é maior que o feminino, principalmente quando se trata do modo individualizado motorizado. Já no modo a pé as mulheres têm maior participação, de 55%. Já de bicicleta, apenas 12 % dos ciclistas são mulheres, bem como praticam esse modal a menos tempo.</p>	<p>Uma vida com mais atribuições, além das contribuições históricas e sistemáticas, a falta de um planejamento urbano que considere as mulheres como pertencentes a sociedade e que tem o direito de ser planejadas, contribuem para que as mulheres que se locomovem de bicicleta na cidade de São Paulo estejam em menor número.</p>
<p>A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana (NUNES; PEREIRA, 2020).</p>	<p>Apresentar a importância da perspectiva raça/gênero na implementação de políticas públicas, a fim de tornar a mobilidade urbana mais homogênea.</p>	<p>Analisar a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dos Planos de Mobilidade Urbana Municipais, como as cidades são de fato planejadas e de como seu planejamento favorece em si, um sujeito universal-homem, branco e de classe média- e como as outras parcelas sofrem com a ausência seu de planejamento.</p>	<p>O racismo estrutural e ausência da perspectiva de raça/gênero no planejamento urbano, fomentam a desagregação socioterritorial, bem como as desigualdades das cidades que estão longe de se tornarem homogêneas.</p>	<p>A falta de análises que busquem justificar porque o acesso às cidades é mais difícil para uma grande parcela da população, contribui para que as desigualdades sociais se tornem mais visíveis no meio, justificando a importância de ressaltar esse tema e buscar saídas e romper esse sistema de desigualdades.</p>
<p>Reflexões sobre mobilidade urbana de mulheres a partir de um recorte de classe e raça (BALDUÍNO; JESUS, 2018).</p>	<p>Mostrar as dificuldades na ratificação de políticas públicas que favorecem as mulheres para um deslocamento saudável e mais seguro, com foco no deslocamento por bicicleta, as mesmas são dadas a partir da falta de</p>	<p>Análise dos métodos de implementação de políticas públicas para o melhor deslocamento feminino através das alternativas independentes de movimentos que buscam a autonomia da mobilidade da</p>	<p>Com o incentivo de movimentos que buscam uma maior participação das mulheres em modais pouco utilizados pelas mesmas, assim como a maior discussão sobre o tema raça/gênero no deslocamento urbano, contribuem</p>	<p>A importância da representatividade de mulheres nos espaços e no planejamento urbano, não está voltada apenas à igualdade de gênero, essa representatividade também toca as fragilidades sociais e na logística de</p>

Trabalho/ Autor	Objetivos	Métodos	Resultados	Conclusão
	cumprimento e respeito às medidas que as cidades tentam implementar.	mulher nos espaços urbanos.	na busca de uma mobilidade mais igualitária.	mobilidade, pontos esses que estão diretamente ligados a melhores condições de vida da sociedade.
A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo (HARKOT, 2018).	Analisar e discutir o acesso da mulher ao uso da bicicleta e o que implica diretamente no modal que ela escolhe para se deslocar na cidade.	Metodologias quantitativas, realizadas a partir de coleta de dados através estatísticas e contagem de ciclistas, perfil dos ciclistas e as dificuldades das mulheres ao se deslocar de bicicleta, como também entrevistas, a fim de trabalhar a através das percepções do público-alvo.	Constatou-se um baixo índice de mulheres em todas as vias contadas. Apesar desse índice baixo, observou-se que em vias que possuíam boas condições geográficas e topografia, bem como melhor infraestrutura e segurança, o índice de mulheres pedalando aumentava.	O investimento em políticas públicas de infraestrutura e segurança para melhorar os obstáculos que impedem a escolha de se mover por bicicleta, é o principal contributo para o aumento do público feminino na prática desse modal.
Proposta de bicicleta para incentivar seu uso e empoderamento da mulher na mobilidade urbana (PRADO, 2018)	Propor uma alternativa de deslocamento com foco no ciclismo feminino, e como o uso da bicicleta pode empoderar a mulher no âmbito da mobilidade urbana	A metodologia baseia-se nos 101 métodos de design do Kumar, metodologia aplicada, através de entrevistas, e projeto informacional	A importância do desenvolvimento sustentável que se dá a partir do uso de transportes coletivo e dos não motorizados. Evidências mostram como as pessoas, em especial mulheres, desejam se locomover, as necessidades de cada usuário e os requisitos dos usuários que escolhem se deslocar de bicicleta.	As mulheres em sua maioria buscam alternativas que promovam autonomia e empoderamento nas tarefas do dia a dia, além da facilidade de uso e da economia de tempo, esses são os alguns dos fatores que contribuem na escolha de se deslocar de bicicleta, já a falta de segurança e infraestrutura são os pontos que contrariam os pontos positivos.

Trabalho/ Autor	Objetivos	Métodos	Resultados	Conclusão
Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras (MACÊDO; PINTO; SIQUEIRA; LOPES; LOUREIRO, 2020).	Caracterizar as diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens para realidade urbana brasileira.	Levantamento de hipóteses acerca da desigualdade de gênero e sua relação com a divisão sexual do trabalho, para cada uma dessas hipóteses, são definidos indicadores baseados em recentes dados de pesquisas. Os resultados dessa pesquisa são comparados com os de anos anteriores, para comparar a evolução temporal das desigualdades de gênero em relação à mobilidade.	A proporção de mulheres que não realizam viagens é maior do que a dos homens, sendo que essas viagens em sua maioria estão relacionadas a encargos domésticos. Mulheres realizam viagens menos diretas e lineares e tem seu padrão de viagem afetado pela presença dos filhos.	A vida encarregada das mulheres com afazeres domésticos, maternidade e a carga estrutural da sociedade, fazem com que as mulheres realizam viagens mais complexas no espaço urbano, isso afeta diretamente na escolha do uso de modais para realizar o seu deslocamento
Cidades possíveis: Espaço e gênero em escolhas de mobilidade urbana (FARIA, 2019).	Desvelar as dinâmicas complexas na relação entre gênero, espaço e tempo. identificar e sistematizar os critérios de escolha utilizados por habitantes de Belo Horizonte ao determinar seus percursos	Análises quanto a diferença entre homens e mulheres e mulheres em contextos diversos, foram utilizados métodos quantitativos e qualitativos de análise e estatística	As experiências de deslocamento são constantemente atravessadas por particularidades de classe, raça, local e moradia.	Concluiu-se que há desigualdades profundas de gênero nas possibilidades e experiências de deslocamento.
Mulheres em movimento: A bicicleta pela perspectiva de gênero na cidade de Niterói (MACHADO, 2019)	Conhecer para além dos números quantitativos o impacto do debate de corpo e gênero na construção de identidade e vivência de mulheres na cidade interseccionadas ao debate de gênero e raça	Através de metodologias aplicadas, e estudos de dados apresentados por marcadores de trânsito da cidade de Niterói, demonstrar quais são os pontos que levam mulheres a pedalar e os pontos que correspondem as dificuldades apresentadas por elas na escolha desse modal	Necessidade de maior ampliação e investimento e distribuição do transporte público, e infraestrutura para os demais modais, em especial as ciclovias.	Trajetos complexos, cuidados domésticos e com a família, falta de segurança e infraestrutura adequadas, fazem com que as mulheres de Niterói não optem por se mover de bicicleta nos espaços urbanos

Os trabalhos selecionados foram realizados entre os anos de 2018 e 2023, e possuem métodos semelhantes, os trabalhos de Silveira (2022), Harkot, Lemos e Santoro (2018), Nunes e Pereira (2020), Balduino e Jesus (2018), Harkot (2018), Macêdo *et al.* (2020), Faria (2019) e Machado (2019) utilizam metodologias qualitativas e quantitativas que consistem em uma abordagem de pesquisa que busca compreender e interpretar fenômenos sociais ou humanos, geralmente por meio de métodos descritivos e exploratórios. A abordagem qualitativa valoriza a subjetividade, a perspectiva dos participantes e a obtenção de insights profundos sobre o contexto estudado. Na metodologia qualitativa, são utilizadas técnicas como entrevistas, observação do participante, análise de conteúdo e estudos de caso, já a abordagem quantitativa é um método de pesquisa que busca medir, quantificar e analisar dados por meio de métodos estatísticos e numéricos. Essa abordagem valoriza a objetividade, a generalização e a obtenção de resultados precisos e mensuráveis. Na metodologia quantitativa, são utilizadas técnicas como pesquisas de opinião, experimentos controlados, análise estatística e modelagem matemática (MINAYO; SANCHEZ, 1993).

A pesquisa de Prado (2018), além de usar métodos qualitativos, faz o uso dos 101 métodos de *design* de Kumar. Os 101 métodos de design de Kumar são um conjunto de técnicas e abordagens para a criação e aprimoramento de produtos, serviços e experiências. Esses métodos são organizados em sete categorias principais: descoberta, definição, idealização, prototipagem, seleção, implementação e aprendizado. Cada categoria aborda uma fase específica do processo de design, através do uso desses métodos a pesquisa mostra como o aprimoramento da bicicleta também pode contribuir para o aumento do uso desse modal por mulheres (PRADO, 2018).

As conclusões apontam para a necessidade de uma abordagem mais sensível em relação à questão de raça e gênero no âmbito da mobilidade urbana. É evidenciado que a falta de um planejamento urbano que considere as mulheres como parte integrante da sociedade e que têm o direito de serem planejadas contribui para a menor presença delas na mobilidade urbana, especificamente no uso da bicicleta em São Paulo. A falta de análises que busquem justificar as dificuldades de acesso às cidades para uma grande parcela da população também contribui para a visibilidade das desigualdades sociais no meio urbano. Portanto, é importante destacar esse tema e buscar soluções para romper com esse sistema de desigualdades.

Concluiu-se também que as mulheres, em sua maioria, buscam alternativas que promovam autonomia e empoderamento em suas tarefas diárias, além de facilidade de uso e economia de tempo, o que contribui para a escolha de se deslocar de bicicleta. No entanto, a falta de segurança e infraestrutura adequadas são fatores que contrariam esses pontos positivos. A representatividade das mulheres nos espaços e no planejamento urbano é crucial não apenas para a igualdade de gênero, mas também para abordar fragilidades sociais e logísticas de mobilidade, que estão diretamente relacionadas a melhores condições de vida para a sociedade como um todo.

Por fim, as pesquisas entendem que a carga de responsabilidades domésticas, maternidade e a estrutura social afetam diretamente as viagens mais complexas que as mulheres realizam no espaço urbano, o que influencia sua escolha de modais de transporte.

Os trabalhos se relacionam através dos objetivos, que estão voltados ao estudo da mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero, raça e políticas públicas, buscando compreender as desigualdades existentes e propor soluções mais inclusivas e igualitárias.

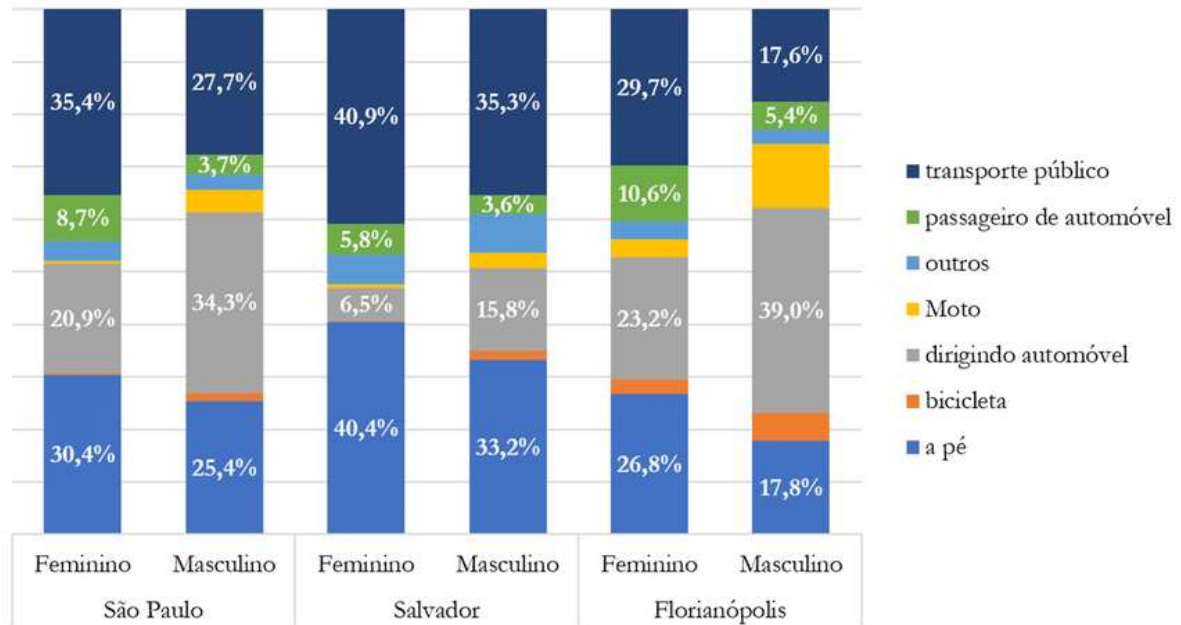
4.2 POR QUE AS MULHERES PEDALAM MENOS NOS ESPAÇOS URBANOS?

Quando o assunto são os papéis sociais, designados a homens e mulheres pela sociedade, há discrepâncias ainda maiores. Enquanto a mulher tem como papel principal cuidar dos filhos e da casa, para a sociedade caberia a ela, uma mobilidade limitada. Já o homem, exercendo o papel de provedor, tem a tarefa de sair de casa em busca de trabalho, desbravando o espaço público (NUNES; PEREIRA, 2020).

De acordo com as pesquisas aplicadas por Macêdo (2020), em três capitais distintas, a imobilidade é consideravelmente superior entre as mulheres, como a mobilidade é tratada a necessidade inerente de acessar atividades e oportunidades, esses resultados podem ser atrelados a atribuição às mulheres a atividades do lar que em sua maioria não dependem da vivência no meio urbano. Com relação ao uso dos modos motorizados individuais, observa-se maioria masculina, permitindo-se assim a

reflexão de as mulheres utilizarem o automóvel como passageiras e menos como motoristas, assim como no uso da bicicleta, mostrando maior porcentagem no uso de transportes públicos e a pé. A Figura 1 mostra os índices dos usuários de cada modal em três capitais brasileiras e demonstra a maior porcentagem de mulheres usando o transporte público e o andar a pé.

Figura 1 – Divisão modal de viagens realizadas por mulheres e homens.



Fonte: Macedo *et al.* (2020)

De acordo com Faria (2019), o que há em comum em diversos estudos sobre mobilidade de gênero é que, de fato, as atribuições diárias de homens e mulheres, afetam seus movimentos diários. Também é observado que existem certos aspectos que afetam a vida das mulheres de maneira única, dentre estes estão a motivação do percurso, a sua duração, a distância percorrida, a estrutura da viagem (seja com várias paradas, ou direta), o meio de transporte ou as experiências afetivas vividas durante o percurso.

De acordo com os estudos realizados em suas entrevistas, Faria (2019) percebeu como a organização do espaço, os recursos e os símbolos nele contidos, influenciaram na escolha dos caminhos. Logo, foi possível observar como as características de gênero se cruzavam com situações raciais e de classe únicas, de acordo com a natureza racial do espaço urbano e de como a segregação da moradia está relacionada à classe. Constatou-se também, que podem ser consideradas as interseções da forma física e do espaço, que relacionam o tempo e a velocidade de cada indivíduo que se precisa deslocar no meio urbano.

Apesar das estratégias de incentivo à caminhabilidade e mobilidade ativa nas cidades serem fortemente implementadas em países do Norte e no Sul global, essas não tem uma boa prática entre populações que possuem grandes desigualdades socioespaciais. No Brasil, os interesses do setor imobiliário associados aos do poder público, fomentam um sistema de desigualdades, que contribuem para que a população menos favorecida, não seja contemplada com uma infraestrutura que as incentivem no uso da mobilidade ativa (SILVEIRA, 2022).

Silveira (2022), ao assumir as interrelações e interdependências entre os sujeitos que se movem, podemos entender melhor como as redes e os contextos sociais influenciam a mobilidade e, por consequência, o planejamento urbano. Essa abordagem crítica nos convida a considerar as estruturas sociais e espaciais que moldam os deslocamentos, reconhecendo que as práticas de mobilidade estão intrinsecamente ligadas ao ambiente em que ocorrem.

Na amostra do estudo utilizada no presente artigo, a maioria feminina no uso do transporte público também é evidente, mas há um importante fator racial implicado

nessa escolha modal, visível em ambos os gêneros. Apesar do uso de transporte público ser amplamente estimulado pelos discursos de mobilidade saudável, a opção por esse modo parece estar mais relacionada a limitações de acesso a outros meios de transporte do que a uma escolha ou preferência – o que reforça a posse e usufruto do automóvel particular como condição ideal e desejada por uma classe dominante.(...) (SILVEIRA, 2022, p. 7).

São muitos os fatores que dificultam o deslocamento de mulheres, em sua maioria negras, todos esses fatores se aliam ao racismo estrutural já enraizado na sociedade, Silveira (2022), destaca entre eles: a valorização do trabalho produtivo, em comparação com o trabalho reprodutivo (exercido exclusivamente por mulheres), a ocupação urbana informal temporária e a desvalorização feminina no mercado de trabalho conciliada a uma vida sobrecarregada de atribuições domésticas. A partir desses fatores e encargos, o transporte público e o andar a pé, quando se trata de deslocamentos intrabairros ou continuação de um percurso, se tornam alternativas de locomoção mais viáveis.

No que diz respeito a mobilidade feminina, os modos ativos podem ser de grande importância em seu bem-estar, proporcionado através da prática de exercícios, aumentando seu raio de deslocamento, economia de recursos, pontos esses de suma importância, principalmente no contexto onde há maior índice de pobreza feminina, desigualdade de salários entre homens e mulheres e famílias monoparentais chefiadas por mulheres, além disso, mesmo em famílias sem extrema baixa renda, há uma grande economia com tarifas em passagens de ônibus e redução de gastos referentes a gasolina quando se trata do uso do automóvel individual (HARKOT, 2018).

O gênero é um fator que impacta em grande questão nas escolhas de modais, as mulheres optam por percursos e modais que possam ser feitos com companhia, por tanto, optam por se deslocar a pé ou de transporte público. A mobilidade ativa, também tem ligação direta com o recorte de gênero, já que os fatores tempo, segurança e distância são as principais variáveis consideradas pelo público feminino (MACHADO, 2019).

O transporte público, tem uma maior porcentagem de usuários o público feminino, isso se liga diretamente a preferência das mulheres em realizarem viagens em companhia, devido a segurança, para aumentar ainda mais a sensação de segurança das mulheres nos transportes públicos, foram criados os carros femininos- vagões exclusivos para mulheres- no Metrô Rio (Figura 2), ressaltando ainda mais os impactos das questões de gênero no planejamento urbano (MACHADO, 2019).

Figura 2 - Vagão feminino Metrô Rio.



Fonte: Acervo de Laura Campanella (2020). Disponível em:

<https://www.cidademarketing.com.br/marketing/2020/10/24/metrorio-e-visa-adesivam-carros-destinados-ao-publico-feminino-com-ilustracoes-de-artistas/>. Acesso em: 20 maio 2023.

Ainda de acordo com Machado (2019), a mobilidade ativa, principalmente o uso da bicicleta, traz vários benefícios para as mulheres, além de ser uma mobilidade prática, o mesmo promove saúde e cuidado com o corpo, pois incentiva a prática de exercícios físicos. Para Beatriz, uma das mulheres

entrevistadas em sua pesquisa, o uso da bicicleta vai além da mobilidade urbana, está diretamente relacionado ao lazer a prática de esportes, a mesma conta que sempre utilizou a bicicleta como meio de locomoção, ela também afirma que morar em uma cidade com dimensões e aspectos de interior a incentiva no uso da bicicleta, já que as distâncias curtas de deslocamento aumentam sua praticidade.

A pouca ou inexistente quantidade de mulheres ligadas a secretarias municipais e autarquias cujas responsabilidades estão associadas ao planejamento e a mobilidade urbana, são contribuintes para o baixo índice de criação de políticas públicas para o incentivo e inserção de mulheres na mobilidade ativa. Em contrapartida, atualmente aumentam a quantidade de movimentos e projetos que buscam melhorar o cenário da mobilidade feminina nos espaços. Dentre esses, o movimento mais crescente é o de mulheres ciclistas, que usam a bicicleta como instrumento de empoderamento de mulheres dentro do cenário urbano, avanço importante, já que mesmo que simbólico, esse crescimento faz jus a necessidade de tornar a cidade um lugar com mobilidade igualitária para todos (BALDUINO; JESUS, 2018).

Balduíno e Jesus (2018) frisam que, embora existam movimentos de resistência liderados por mulheres, ainda assim, se faz importante a perspectiva de políticas públicas que estudem a causa da menor quantidade de mulheres protagonistas na mobilidade urbana, e que levem em consideração também a interferência de gênero, raça e classe.

Esses fatos reforçam a ideia de que, ainda que existam movimentos de resistência sendo articulados entre as mulheres, faz-se necessário que os órgãos responsáveis pensem um planejamento urbano e não urbano, onde as mulheres sejam protagonistas, e principalmente as mulheres negras e pobres. Esse recorte de gênero, raça e classe, presente no pensamento do feminismo interseccional de Angela Davis problematizado pela filósofa Djamila Ribeiro ao discutir questões como a mulher negra na sociedade, é importante uma vez que compreendemos serem as mulheres as que, devido a imposição de diversas tarefas designadas ao gênero feminino, realizam mais trajetos diários que os homens, como, por exemplo, ir mais vezes ao supermercado, levar crianças para a escola, irem ao trabalho, entre outras atividades.(...) (BALDUÍNO; JESUS, 2018, p. 4).

Diante desse cenário, as diversas tarefas designadas por mulheres, em especial mulheres negras, fica evidente a necessidade de que os espaços urbanos sejam planejados para facilitar sua locomoção. Dessa forma, esses grupos mais afetados pela falta de atuação do Estado se demonstram impedidos de desempenhar suas funções como classe trabalhadora, sendo assim, mulheres pedestres, negras e usuárias do transporte público que buscam realizar uma mobilidade mais ativa se sentem invisíveis diante do planejamento urbano (BALDUÍNO; JESUS, 2018).

A desigualdade de gênero se expressa através de padrões de mobilidade e de modais escolhidos para a realização dos percursos, quando se trata da mobilidade por bicicleta, Harkot (2018), faz uma análise através de uma pesquisa Origem-Destino de São Paulo, que mostra a diferença dos padrões de mobilidade masculino e feminino, onde as mulheres fazem maior uso do transporte público e do andar a pé e apenas 12%, são ciclistas. A partir daí, se mostra a necessidade de investigar por que as mulheres fazem o uso tão menor da bicicleta.

Em sua pesquisa, Harkot, Lemos e Santoro (2018) realizam uma análise de dados dispersos que mostra que nenhum dos dois grandes grupos (motorizados e ativos – chamados de “não motorizados” em OD) são homogêneos e ambos têm diferenças internas. Nos espaços ativos, ao longo da série histórica, verifica-se a maior participação das mulheres nos passeios a pé, enquanto a predominância dos homens nos passeios de bicicleta. Por exemplo, na Pesquisa Metrô de Mobilidade de 2012, as mulheres fizeram 55% de todas as viagens a pé, mas apenas 12% de todas as viagens foram feitas de bicicleta, a maior proporção da série histórica. Os espaços motorizados individuais mostram que as mulheres são maioritárias entre em viagens de táxi (63%) e automóvel (65%), também são condutoras de automóveis, embora em menor porcentagem (32%), e se encontram em minoria entre os usuários de motocicleta (12%).

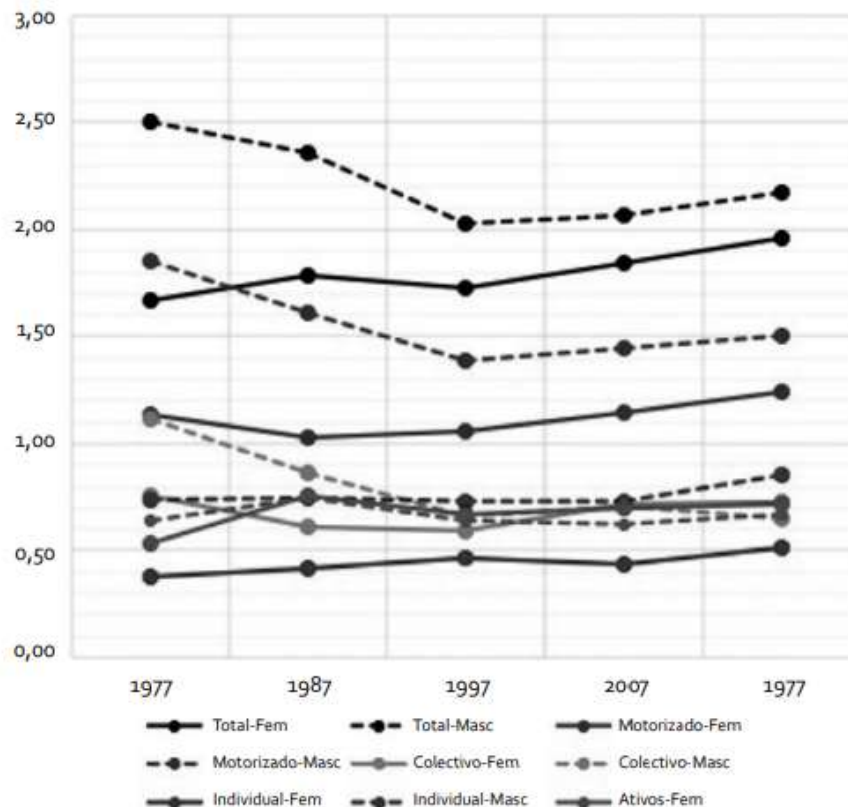
A análise da extensão das viagens de bicicleta medidas no tempo mostrou que as viagens das mulheres são geralmente mais curtas que as dos homens: no ano de 2007, 76% das viagens dos homens duraram até 30 minutos, 75% das viagens das mulheres foram limitadas por 20 minutos. As viagens de bicicleta “para atender passageiros” são poucas, mesmo se considerarmos representantes de ambos os

sexos, mas para as mulheres que representam quase 20% das viagens – enquanto para os homens a proporção não chega a 10% (HARKOT; LEMOS; SANTORO, 2018).

Provavelmente, o aumento do número de viagens de “serviço de passageiros” por mulheres passageiras esteja relacionado à divisão de gênero dos afazeres domésticos: cuidar da família e dos afazeres domésticos continua sendo majoritariamente responsabilidade das mulheres. Assim, tais viagens podem ser relacionadas com a divisão sexual das tarefas domésticas, enviar crianças para a escola ou enviar familiares idosos para centros de saúde, por exemplo. (HARKOT; LEMOS; SANTORO, 2018).

A análise do número de viagens de bicicleta georreferenciadas acumuladas ao longo do tempo de acordo com o local de residência dos entrevistados mostra que, tanto para as mulheres quanto para os homens, a maioria dos ciclistas moram nas áreas afastadas da capital. Ou seja, as áreas fora do quadrante Sudoeste (e centro expandido), área de maior nível de renda, e a infraestrutura urbana e cicloviária da cidade de São Paulo. No mapa da figura 4 de Lemos et. Al 2018 a seguir, percebe-se também que, além de o inquérito de OD não mostrar um único morador que tenha feito o trajeto de bicicleta (o que não ocorre na análise dos deslocamentos masculinos), os domicílios de mulheres ciclistas concentram-se na periferia da metrópole. (HARKOT; LEMOS; SANTORO, 2018).

Figura 4: Índice de Mobilidade por modo, por gênero e por décadas de 1977 a 2012.



Autor: Harkot, Lemos e Santoro (2018).

Machado (2018) analisa que na cidade de Niterói, no Rio de Janeiro, o debate de mobilidade urbana se volta para a reflexão sobre o acesso à cidade através de outros meios de locomoção. O evento BiciRio mobilizou os seus participantes a ampliar essa investigação sobre o se deslocar de bicicleta e seu uso a partir da diversidade de pessoas e seus também distintos trajetos. Essa investigação proporciona não apenas esse olhar sobre essas experiências, como também consegue explicar a presença das mulheres ciclistas na cidade, bem como suas dificuldades e os incentivos a utilizar a bicicleta.

A escolha da forma como um indivíduo escolhe se deslocar no espaço urbano depende de algumas variáveis, quando se trata do público feminino essas variáveis aumentam, pois além dos obstáculos físicos presentes na infraestrutura das cidades. Às mesmas ainda contam com um sistema de segurança que não é projetado para mulheres trazendo a elas insegurança, além disso a baixa perspectiva

de uma parcela da população que mora distante dos centros urbanos. Como mostra a reflexão de Machado (2019), onde a autora está explicando que uma das questões abordadas durante as entrevistas foi sobre a percepção das mulheres em relação à exposição de seus corpos enquanto se deslocam no trânsito, bem como os desafios que enfrentam durante o percurso. As respostas variaram dependendo de diversas variáveis, como a distância percorrida, a iluminação, o fluxo de pessoas e carros, entre outros fatores. Ou seja, o contexto em que cada uma vive, mesmo sendo na mesma cidade, pode modificar a percepção que elas têm da rua, tornando as experiências mais diversas e plurais. Cada mulher pode ter uma visão única da situação, influenciada pelo ambiente e pelas circunstâncias específicas que enfrentam em suas jornadas diárias:

Durante um curso de extensão realizado em parceria do Bike Anjo com o laboratório da UFRJ Já pra Rua de formação de educadores chamado Criança e Território, uma das atividades proposta foi um „dever de casa“ no qual os educadores poderiam interagir com crianças através de desenhos e perguntas sobre a rua dos espaços frequentados por elas, e para a surpresa de todos, uma das percepções apresentadas durante atividade na Casa Reviver pela educadora Beatriz Soares foi a ausência de reconhecimento da rua na região de moradia no alto do morro onde segundo as crianças “só tinha escada e beco”. Aqui o conceito de rua foi questionado e ressignificado com outras ideias, a fim de demonstrar a diversidade de olhares e significados atribuídos a um mesmo conceito (MACHADO, 2019, p. 65).

Ainda de acordo com Machado (2019), a relação da mulher com a rua nos permite abordar o movimento da mesma por meio do uso da bicicleta e discutir o trânsito urbano a partir da visibilidade e a identidade que os seus corpos representam no meio urbano, bem como as relações diretas com o meio ambiente e a saúde. Esses movimentos criam uma discussão em comum no Brasil, que inclui questões como violência, assédio, representatividade, autonomia e liberdade. As mulheres e a bicicleta compartilham uma história de luta pela visibilidade e direito à rua. A bicicleta é uma ferramenta de discussão para os movimentos sociais e feministas, representando a conquista de direitos como a extensão do corpo feminino na cidade e sua independência da mobilidade na cidade.

Segundo Prado (2018), o ato de pedalar para as mulheres se transformou em um ato político que busca igualdade, autonomia e segurança na mobilidade urbana. A partir disso, vê-se a necessidade do melhoramento não só do meio de locomoção, a partir de um projeto que torne a bicicleta um transporte que se adeque às necessidades de seu condutor, bem como a adaptação das vias para incentivá-las a mobilidade ativa por bicicleta.

5 CONCLUSÃO

A representatividade feminina ao longo dos anos se mostra cada vez mais importante para incluir as mulheres de forma igualitária em diversos âmbitos. Quando se pensa na forma como cada indivíduo escolhe se deslocar dentro do espaço urbano, várias variáveis devem ser consideradas, pois elas estão diretamente ligadas ao percurso, ao modal e ao destino que cada um realiza.

A mobilidade de gênero é um conceito que envolve a igualdade de oportunidades, direitos e acesso a recursos independentemente do gênero. É fundamental para alcançar a equidade e justiça social, pois permite que todas as pessoas, independentemente de seu gênero, possam desenvolver todo seu potencial e tomar decisões que afetam suas vidas de forma autônoma. No entanto, ainda há questões que impedem mulheres de desfrutar plenamente do espaço urbano, como a persistência de estereótipos de gênero, a discriminação e a violência baseadas no gênero.

Quando se trata dos papéis sociais de gênero, há uma clara disparidade entre homens e mulheres. Enquanto a mulher é designada principalmente para cuidar dos filhos e da casa, sua mobilidade é limitada, ficando restrita a atividades domésticas. Por outro lado, o homem é visto como provedor e tem a liberdade de sair de casa em busca de trabalho, tendo acesso ao espaço público. Essa discrepância se reflete na mobilidade, com as mulheres apresentando maior imobilidade e os homens sendo maioria nos modos de transporte individuais. Além disso, as mulheres têm maior proporção de utilização de transportes públicos e deslocamento a pé, enquanto os homens utilizam mais o automóvel e a bicicleta. Esses resultados mostram a influência dos papéis de gênero na forma como homens e mulheres se deslocam na sociedade.

Visto isso, nota-se a desigualdade de gênero evidente no que diz respeito à mobilidade urbana, especificamente no uso da bicicleta. As mulheres, principalmente as negras, são afetadas pela falta de planejamento urbano que dificulta sua locomoção e, conseqüentemente, as impede de desempenhar plenamente suas funções como classe trabalhadora. Além disso, as diferenças nos padrões de mobilidade entre homens e mulheres, onde estas usam mais o transporte público e o andar a pé e menos a bicicleta, ressaltam a necessidade de investigar os motivos pelos quais a participação feminina no ciclismo é reduzida. É fundamental que haja uma reflexão sobre essas desigualdades e que políticas públicas e ações efetivas sejam implementadas para garantir uma mobilidade urbana igualitária e inclusiva para todos.

A partir desse contexto, é possível concluir que a implementação de estratégias de incentivo à caminhabilidade e mobilidade ativa nas cidades ainda não tem sido efetiva na redução das desigualdades socioespaciais. Pelo contrário, a falta de infraestrutura adequada e o direcionamento de investimentos para o setor imobiliário acabam privilegiando as classes mais favorecidas, dificultando o acesso e o uso do transporte público e a mobilidade a pé por parte da população menos favorecida.

Além disso, a análise dos dados revela que o transporte público e o deslocamento a pé são opções mais utilizadas pelas mulheres, especialmente aquelas que são negras. Isso está relacionado a diversos fatores, como a desvalorização do trabalho feminino, a sobrecarga de tarefas domésticas e a ocupação urbana informal temporária. Portanto, a falta de investimentos e políticas adequadas também afeta de forma desproporcional as mulheres, principalmente as mulheres negras. Esses resultados reforçam a necessidade de criar estratégias inclusivas e equitativas de mobilidade urbana, que considerem as diferentes realidades e necessidades da população, especialmente as mais vulneráveis. É fundamental combater as desigualdades socioespaciais e garantir que todas as pessoas tenham acesso a uma infraestrutura urbana que promova a mobilidade ativa e a qualidade de vida.

A partir das informações mencionadas, fica evidente que as mulheres, em especial as mulheres negras, enfrentam diversas dificuldades e desafios no que se refere à mobilidade urbana. O planejamento urbano atual não está adequado para atender às necessidades desses grupos, dificultando sua locomoção e limitando seu acesso a espaços e serviços públicos. A desigualdade de gênero se manifesta na escolha de modais de transporte, com as mulheres utilizando mais o transporte público e o deslocamento a pé, enquanto o uso da bicicleta é muito baixo. É importante investigar as razões por trás dessa discrepância e buscar soluções para promover uma mobilidade mais inclusiva.

Os dados analisados mostram que as mulheres realizam viagens de bicicleta mais curtas do que os homens, o que pode estar relacionado às tarefas domésticas e ao cuidado da família, que ainda são majoritariamente responsabilidade das mulheres. Além disso, a análise georreferenciada revela que a maioria das ciclistas reside nas áreas periféricas da cidade, onde a infraestrutura urbana e cicloviária é menos desenvolvida. Essas informações apontam para a necessidade de políticas públicas que considerem a realidade e as demandas das mulheres, principalmente das mulheres negras, no planejamento urbano e na promoção de uma mobilidade mais igualitária. É imprescindível que sejam criadas condições seguras e acessíveis para o uso da bicicleta, além de investimentos em transporte público de qualidade e infraestrutura cicloviária nas áreas periféricas da cidade. A inclusão das mulheres na tomada de decisões sobre mobilidade também é fundamental para garantir que suas necessidades sejam consideradas e atendidas de forma adequada.

Portanto, pode-se concluir que a relação da mulher com a bicicleta e a rua vai além de um simples meio de transporte. A bicicleta representa uma luta por direitos, visibilidade e autonomia das mulheres no espaço urbano. Através do uso da bicicleta, as mulheres reivindicam a sua presença e participação ativa nas discussões sobre trânsito urbano, promovendo questões como representatividade, segurança e independência. Além disso, a bicicleta também se torna uma ferramenta de empoderamento feminino, ajudando a promover a igualdade de gênero e a busca por um ambiente urbano mais inclusivo e adequado às necessidades das mulheres. Logo, é fundamental que haja investimentos em infraestrutura adequada, como ciclovias e sinalização, assim como políticas públicas que incentivem o uso da bicicleta como um meio de transporte seguro e acessível para todos, garantindo assim a promoção da mobilidade ativa e o fortalecimento da participação feminina no espaço público.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; LOBO, Zé. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. Disponível em: <http://ta.org.br/educativos/docs/mbb.pdf>. Acesso em 10 abr. 2023.
- BALDUINO, Agda Antunes; JESUS, Danielle Soares. Reflexões sobre mobilidade urbana de mulheres a partir de um recorte de classe e raça. In: SEMINÁRIO CORPO, GÊNERO E SEXUALIDADE, 7., 2018, Rio Grande. **Anais [...]**. Rio Grande: FURG, 2018. P. 1-7. Disponível em: <https://7seminario.furg.br/images/arquivo/313.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2023.
- ELVIR, Maria Amanda Martinez. **Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade de mulheres da comunidade do coque em Recife**. 2017. 142 f. Dissertação (Doutorado) – Curso de Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/24859>. Acesso em: 10 abr. 2023.
- FARIA, Gabriela Cicci. **Cidades possíveis: espaço e gênero em escolhas de mobilidade urbana**. 2019. 188 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Sociologia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/31387>. Acesso em: 10 abr. 2023.
- HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. 2018. 192 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-17092018-153511/pt-br.php>. Acesso em: 10 maio 2023.
- HARKOT, Marina Kohler; LEMOS, Letícia Lindenberg; SANTORO, Paula Freire. Mobilidade e gênero em São Paulo, Brasil: como a desigualdade de gênero se expressa no espaço urbano através do uso da bicicleta? In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO, 11., 2017, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: Sifg, 2017. P. 1-12. Disponível em: http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499492915_ARQUIVO_HARKOT_LEMOS_SANTORO_MobilidadeegeneroemSaoPaulo,Brasil.pdf. Acesso em: 10 maio 2023.
- HARKOT, Marina Kohler; LEMOS, Letícia Lindenberg; SANTORO, Paula Freire. Como as mulheres de São Paulo usam a cidade?: uma análise a partir da mobilidade por bicicleta. **Dearq**: Universidad de Los Andes, Los Andes, v. 23, n. 1, p. 56-66, jun. 2018. Disponível em: <https://www.redalyc.org/16ornal/3416/341667565009/341667565009.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2022.
- LEMOS, Letícia Lindenberg; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire; RAMOS, Isis Bernardo. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**, S.I., p. 68-92, jun. 2017. Disponível em: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/trtt/article/view/3603>. Acesso em: 22 nov. 2022.
- MACÊDO, Bianca; PINTO, Davi Garcia Lopes; SIQUEIRA, Matheus Fontenelle; LOPES, André Soares; LOUREIRO, Carlos Felipe Grangeiro. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. **Transportes**, [S.L.], v. 28, n. 4, p. 89-102, 16 nov. 2020. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes. <http://dx.doi.org/10.14295/transportes.v28i4.2410>
- MACHADO, Vivian da Silva Garelli. **Mulheres em movimento: a bicicleta pela perspectiva de gênero na cidade de niterói**. 2019. 105 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Antropologia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/handle/1/25236>. Acesso em: 11 jan. 2023.

MINAYO, Maria Cecília de S.; SANCHES, Odécio. Quantitativo-Qualitativo: oposição ou complementaridade? **Caderno de Saúde Pública**, [s. l], v. 3, n. 9, p. 239-262, jul. 1993. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/Bgpmz7T7cNv8K9Hg4J9fJDb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 jan. 2023.

NUNES, Ana Carolina Almeida Santos; PEREIRA, Marina. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico: RBDU**, [S.L.], v. 6, n. 10, p. 189-206, 30 jun. 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/2020nunes>. Acesso em: 10 abr. 2023.

PRADO, Martha Fogliatto. **Proposta de bicicleta para incentivar seu uso e o empoderamento da mulher na mobilidade urbana**. 2018. 166 f. TCC (Graduação) - Curso de Design de Produto, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/193368>. Acesso em: 05 maio 2023.

SILVEIRA, Luísa Horn de Castro; BORDA, Bibiana Valiente Umann; MACHRY, Sabrina da Rosa; VARGAS, Julio Celso Borello. Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas. **Ponto Urbe, S.L.**, v. 1, n. 30, p. 1-20, 28 jul. 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/pontourbe/12375>. Acesso em: 05 maio 2023.


ANA CARLA DO NASCIMENTO ARAÚJO

**MOBILIDADE DE GÊNERO: POR QUE AS MULHERES PEDALAM MENOS
NOS ESPAÇOS URBANOS?**


Trabalho de Conclusão de Curso, sob forma de artigo, submetido à Coordenação do Curso de Bacharelado em Engenharia Civil do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba, *Campus Cajazeiras*, como parte dos requisitos para a obtenção do Título de Bacharel em Engenharia Civil.

Aprovado em 13 de Julho de 2023.


BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 CAROLINE MUNOZ CEVADA JERONYMO
Data: 18/07/2023 09:39:41-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

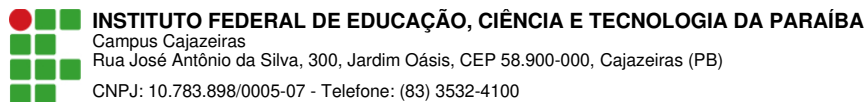
Caroline Muñoz Cevada Jeronymo – IFPB-*Campus* Cajazeiras
Orientador

Documento assinado digitalmente
 ANTONIO GONCALVES DE FARIAS JUNIOR
Data: 18/07/2023 10:55:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Antônio Gonçalves de Farias Júnior – IFPB-*Campus* Cajazeiras
Coorientador e Examinador 1

Documento assinado digitalmente
 ANA PAULA DA CRUZ PEREIRA DE MORAES
Data: 18/07/2023 15:32:50-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Ana Paula da Cruz Pereira de Moraes – IFPB-*Campus* Cajazeiras
Examinadora 2



Documento Digitalizado Ostensivo (Público)

Entrega de TCC

Assunto: Entrega de TCC
Assinado por: Ana Araujo
Tipo do Documento: Anexo
Situação: Finalizado
Nível de Acesso: Ostensivo (Público)
Tipo do Conferência: Cópia Simples

Documento assinado eletronicamente por:

- **Ana Carla do Nascimento Araujo, ALUNO (201812200046) DE BACHARELADO EM ENGENHARIA CIVIL - CAJAZEIRAS**, em 12/09/2023 18:08:04.

Este documento foi armazenado no SUAP em 12/09/2023. Para comprovar sua integridade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifpb.edu.br/verificar-documento-externo/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 940116
Código de Autenticação: b050b3be2a

