



**Dearq 23:**  
**MUJERES EN ARQUITECTURA V.2**  
Septiembre de 2018

Juan Pablo Aschner Rosselli  
Director

Lucas Ariza Parrado  
Editor

Melissa Ferro Beltrán  
Juliana Pinto Omaña  
Gestoras Editoriales

Valeria Galán Gomes-Casseres  
Juan Camilo Giraldo Morales  
Monitores

**Dearq**  
Universidad de los Andes  
Departamento de Arquitectura  
Carrera 1ª núm. 18A - 70, bloque K, piso 2  
Tel. +(571)332 4511 - 339 4949, ext. 2485  
Bogotá, Colombia  
<http://dearq.uniandes.edu.co>  
[dearq@uniandes.edu.co](mailto:dearq@uniandes.edu.co)  
ISSN 2011-3188. E-ISSN 2215-969X

**Suscripciones**  
Librería Universidad de los Andes  
<http://libreria.uniandes.edu.co>

**Distribución y ventas**  
Librería Universidad de los Andes  
<http://libreria.uniandes.edu.co>  
La librería de la U - [www.lalibreriadelaU.com](http://www.lalibreriadelaU.com)  
Librerías afiliadas a la red de distribución de Siglo del Hombre Editores

## Presentación

- 7-8 Presentación  
*Juan Pablo Aschner*  
*Director Revista Dearq*

## Investigación temática

- 12-19 Mirada distanciada: conceptualización de la experiencia de Denise Scott Brown entre África y Londres, como motor y origen de Learning from Las Vegas  
*Lina Toro Ocampo*
- 20-35 Contra el olvido: la voz de Montserrat Palmer y el discurso de la arquitectura contemporánea en Chile  
*Hugo Mondragón López, Bárbara Rozas Reinecke*
- 36-45 Diálogos entre Lina Bo Bardi y Julienne Hanson: la producción arquitectónica de vivienda moderna brasileña desde la mirada de la sintaxis espacial  
*Ana Paula Campos Gurgel*
- 46-55 Del Resort a la Galería: la construcción de nación en los espacios interiores de Clara Porset  
*Sandra I. Vivanco*
- 56-63 ¿Cómo las mujeres de São Paulo usan la ciudad? Un análisis desde la movilidad en bicicleta  
*Marina Kohler Harkot, Letícia Lindenberg Lemos, Paula Freire Santoro*
- 64-71 La participación de la mujer en la construcción de la ciudad contemporánea: contribuciones a un nuevo modelo de planificación urbana en Blumenau, Santa Catarina  
*Daniela Pareja Garcia Sarmento*

## Investigación abierta

- 170-177 La ilegalidad como una forma legítima de resistencia. Del idealismo al pragmatismo en arquitectura de resistencia del siglo XXI  
*Carolina Mateo-Cecilia*
- 178-187 Ciudades vivas: aportes mediante indicadores de sustentabilidad patrimonial residencial en aglomeraciones intermedias bonaerenses argentinas. Casos Mar del Plata y Tandil  
*Lorena Marina Sánchez, Laura Zulaica*

# Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta

## How Do the Women of São Paulo Use the City? An Analysis from a Bicycle Mobility Perspective

### ¿Cómo las mujeres de São Paulo usan la ciudad? Un análisis desde la movilidad en bicicleta

Recibido: 20 de enero de 2018; Aprobado: 23 de agosto de 2018

DOI: <https://doi.org/10.18389/dearq23.2018.05>

Artículo de reflexión

#### Resumo

Os padrões de mobilidade urbana masculinos e femininos são muito diferentes: mulheres são o maior grupo a andar de transporte público e a caminhar, mas correspondem a apenas 12% dos ciclistas em São Paulo, Brasil. Para compreender essas diferenças, estudos em mobilidade urbana têm diferenciado seus resultados segundo o gênero inclusive em relação ao uso de bicicleta. Este artigo analisa resultados de pesquisas quantitativas e qualitativas, e relaciona os padrões de uso da bicicleta por mulheres ligados a questões culturais, especialmente ao uso e circulação femininos em espaços públicos, e à relação histórica entre a domesticidade e o trabalho reprodutivo.

**Palavras chave:** mobilidade urbana, bicicleta, modos ativos, São Paulo, gênero, mulheres, mobilidade por bicicleta

#### Abstract

Male and female patterns of urban mobility are very different. Even if women mostly use public transport and walk; they represent only 12% of all cyclists in São Paulo, Brazil. To help understand these differences, urban mobility studies have separated their results by gender, including bicycle use. This article analyses the results of both quantitative and qualitative research, particularly female use and circulation in public spaces, as well as the historical relation between domesticity and reproductive labour.

**Keywords:** urban mobility, bicycle, active modes, São Paulo, gender, women, bicycle mobility

#### Resumen

Los estándares de movilidad urbana masculinos y femeninos son muy distintos: las mujeres son las que más utilizan el transporte público y caminan; de ahí que apenas correspondan al 12 % de los ciclistas en São Paulo, Brasil. Para comprender estas diferencias, algunos estudios en movilidad urbana han distinguido sus resultados según el género inclusivo en relación con el uso de bicicleta. Este artículo analiza resultados de investigaciones cuantitativas y cualitativas, en especial al uso y circulación femeninos en espacios públicos, y a la relación histórica entre la domesticidad y el trabajo reproductivo.

**Palabras clave:** movilidad urbana, bicicleta, modos activos, São Paulo, género, mujeres, movilidad en bicicleta

#### Marina Kohler Harkot

✉ [marina.harkot@usp.br](mailto:marina.harkot@usp.br)

Mestranda em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil, com graduação em Ciências Sociais pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Bolsista CAPES.

#### Letícia Lindenberg Lemos

✉ [leticialemos@usp.br](mailto:leticialemos@usp.br)

Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil, com mestrado pela mesma instituição, graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Mackenzie. Bolsista FAPESP.

#### Paula Freire Santoro

✉ [paulasantoro@usp.br](mailto:paulasantoro@usp.br)

Professora doutora das disciplinas de Planejamento Urbano e Regional do Departamento de Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil, com graduação, mestrado e doutorado pela mesma instituição. Coordena o projeto observaSP junto ao LabCidade da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, e coordena grupo de pesquisa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Possui apoio Auxílio à Pesquisa FAPESP.

#### Introdução

O planejamento e os estudos urbanos adotaram historicamente abordagens totalizadoras e desenvolveram planos e diagnósticos que buscam dar conta do “interesse geral” de determinada comunidade.<sup>1</sup> Resultado direto disso é a invisibilidade das mulheres no campo do planejamento urbano: não apenas como planejadoras, mas também como cidadãs para as quais as cidades também são planejadas — ou um dos grupos para quem as cidades também deveriam ser planejadas. Apesar de existirem alguns estudos nessa área desde os anos 1970, ainda é lenta a incorporação de enfoques específicos sobre gênero em pesquisas urbanas. Como consequência, tem-se a dificuldade de identificação de diferenças e especificidades nas maneiras como as mulheres utilizam o espaço urbano, bem como a falta de enfoques metodológicos que joguem luz sobre grupos sociais historicamente subrepresentados, tal como as mulheres.

O uso diferenciado da cidade encontra sua raiz histórica no conceito de gênero,<sup>2</sup> que enfoca as relações sociais, os papéis sociais e os comportamentos designados a partir do sexo aos quais foram atribuídos os rótulos “masculino” e “feminino”, e a partir dos quais a sociedade se constituiu. Este trabalho considera como a construção social e cultural dos gêneros determina aspectos da socialização feminina estereotípica e da divisão sexual do trabalho, cujo resultado direto é a vivência diferente de mulheres e homens no espaço urbano.

O uso diferenciado também se expressa na maneira como circulam e se locomovem,<sup>3</sup> estudada a partir das diferenças, tais como motivo e distância das viagens, modo de transporte<sup>4</sup> e a tendência de realizar mais viagens em cadeia, e dentro dos bairros, do que viagens pendulares centro-periferia.<sup>5</sup> Hanson<sup>6</sup> avançou metodologicamente ao mostrar como os “padrões de mobilidade”<sup>7</sup> conformam gênero e vice-versa. Para ela, as distâncias que as mulheres perfazem na cidade e seu

1 Ezquiaga Domínguez, “¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?”; Freire Santoro “Gênero e planejamento territorial: uma aproximação”.

2 Scott, “Gender: A Useful Category of Historical Analysis”.

3 Dumont e Franken, “Et si la ville était à nous aussi...”; Coutras, “La mobilité quotidienne et les inégalités”; Vidal, “Gênero y ‘capacidades diferentes’”; Hanson, “Gender and Mobility”; Rasselet et al., *L’usage de la ville par les femmes*.

4 Law, “Beyond ‘women and transport’”.

5 McGucking e Murakami, “Examining trip-chaining behavior”.

6 Hanson, “Gender and Mobility”.

espaço de mobilidade, por exemplo, têm relação com a ideologia do “dualismo familiar” — com a mulher mais restrita à casa e com movimentos menores versus as atividades desenvolvidas pelos homens mais frequentemente fora de casa, no espaço público, e com movimentos muito mais expansivos. Dessa forma, quando a mulher aumenta seu raio de deslocamento e ganha mobilidade, isso tem poder de transformar a subjetividade contida na identidade masculina e feminina, ainda que a autora ressalte a importância de se considerar também o que essa ampliação significa em cada contexto. Trabalhos atuais relativizam essas análises ao considerar que as mulheres estão mais presentes fora de casa, no mercado de trabalho. E apontam que os estudos mais disseminados sobre gênero e mobilidade foram desenvolvidos principalmente em países do Norte Global,<sup>8</sup> enfocando dinâmicas bastante diversas do contexto latino-americano, no qual acessibilidade e mobilidade são fortemente impactadas por recortes de renda, escolaridade, cor e etnia, aspectos culturais e morais, entre outras variáveis que dificultam consideravelmente o diálogo com a literatura europeia e norte-americana.

Nos últimos anos, estudos brasileiros começaram a investigar aspectos da mobilidade urbana das mulheres a partir de diferentes perspectivas. No final do século XX, foi realizada a primeira constatação da diferenciação dos padrões de mobilidade entre homens e mulheres moradores de São Paulo, com a Pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô.<sup>9</sup> Em estudo recente, Svab<sup>10</sup> abordou

as variáveis que mais impactavam as diferenças. Através de análises de *clusters*, identificou que a categoria “mulheres” não é homogênea e que os padrões de mobilidade são impactados por questões além do gênero, como modo de viagem, situação familiar, grau de instrução, faixa de renda familiar, quantidade e idade dos filhos.

As especificidades do uso da bicicleta pelas mulheres brasileiras estão sendo investigadas em detalhe a partir de abordagens históricas<sup>11</sup> ou etnográficas,<sup>12</sup> com enfoques na saúde,<sup>13</sup> em pesquisas quantitativas ou análises estatísticas de dados secundários.<sup>14</sup> Destaca-se a pesquisa de Malatesta<sup>15</sup> sobre a relação entre bicicleta e mobilidade em São Paulo, que retrata a implantação paulatina das infraestruturas na cidade.

Tendo em vista o histórico de pesquisas com abordagens distintas, Lemos et al.<sup>16</sup> exploram os padrões da mobilidade por bicicleta em São Paulo com base em dados quantitativos e qualitativos secundários existentes e, a partir disso, levantam algumas hipóteses baseadas no conhecimento acumulado sobre a mobilidade das mulheres. Aqui, apresentam-se as descobertas e hipóteses trabalhadas, elencando uma agenda de pesquisas sobre mobilidade ativa e gênero em São Paulo.

### A bicicleta e as mulheres em São Paulo

Segundo a Pesquisa de OD,<sup>17</sup> o Índice de Mobilidade<sup>18</sup> (IM) masculino é maior que o feminino

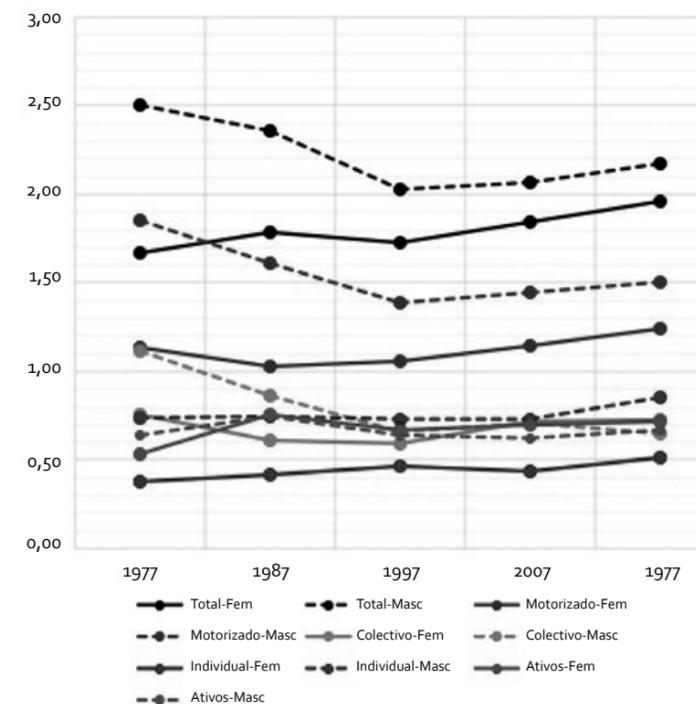


Figura 1. Índice de Mobilidade por modo, por gênero e por décadas de 1977 a 2012. Fonte: Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”, 68-92.

nos modos motorizados<sup>19</sup> — particularmente nos motorizados individuais —, enquanto ocorre o inverso para os modos ativos<sup>20</sup> (fig. 1), apesar de o número de viagens realizadas por mulheres estar se aproximando do número de viagens realizadas por homens.

A análise dos dados desagregados mostra que cada um desses dois grandes grupos (motorizados e ativos — denominados “não motorizados” na

OD) não é homogêneo, com diferenças internas em cada um deles. Em relação aos modos ativos, percebe-se uma participação feminina maior nas viagens a pé em toda a série histórica, mas uma supremacia masculina nas viagens com bicicleta. Na Pesquisa de Mobilidade realizada pelo Metrô em 2012,<sup>21</sup> por exemplo, 55% das viagens a pé foram realizadas por mulheres, mas apenas 12% do total de viagens com bicicleta, a maior proporção já observada na série histórica da pesquisa. Entre

7 Por “padrões de mobilidade” entende-se as tendências gerais na maneira de se mover que são comuns a determinados grupos — modos, horários, duração, destino, motivo das viagens etc.

8 Eyer e Ferreira, “Taking the Tyke on a Bike”; van der Kloof, “Lessons Learned through Training Immigrant Women”; Lubitow e Miller, “Contesting Sustainability”; Emond, Tang y Handy, “Explaining Gender Difference”; Garrard, Rose y Kay Lo, “Promoting Transportation Cycling for Women”.

9 Forneck e Zuccolotto. “Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo”.

10 Svab, “Evolução dos padrões de deslocamento por gênero”.

11 Melo e Schetino, “A bicicleta, o ciclismo e as mulheres”; Santucci e Figueiredo, “O feminino, o masculino e a bicicleta”.

12 Pantoja, “Nem vítima nem algoz”.

13 Sá, “Como estamos indo?”.

14 Ciclocidade, “Pesquisa Mobilidade por Bicicleta”. Ou ainda, ver pesquisas brasileiras do Institute for Transportation and Development-Brasil (<http://itdpbrasil.org.br/>).

15 Malatesta, “A bicicleta nas viagens cotidianas”.

16 Lemos, Harkot e Santoro, “Mulheres de bicicleta”; Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”.

17 Apesar das limitações metodológicas da Pesquisa Origem e Destino apontadas por Lemos et al. (“Mulheres, por que não pedalam?”), em relação à mensuração de viagens (i) em bicicleta e a pé e (ii) realizadas por mulheres, essa ainda é a pesquisa mais robusta e com série histórica mais longa que existe em São Paulo e que mensura os tipos de viagem realizados em São Paulo — o que justifica seu uso.

18 O Índice de Mobilidade é a relação entre o total de viagens realizadas num dia e a população que as realizou.

19 Modos motorizados são todos os modos que se utilizam da tração motorizada; são divididos em dois grandes grupos: coletivos e individuais. Os coletivos são aqueles que transportam vários passageiros. Apesar de, ao longo do tempo, ter tido uma certa variação dos tipos de veículos que realizam esse serviço, o conceito se mantém, sendo compostos por metrô, trem, ônibus, transporte fretado, escolar e lotação. Os individuais são modos motorizados, compostos por viagens dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, táxi, motocicleta e aqueles enquadrados como outros, mas não incluem modos ativos. Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”.

20 O Metrô denomina os “modos ativos” como “modos não motorizados”, porém, a literatura mais recente vem utilizando o termo “modos ativos”, entendendo que seu significado não se dá pela negação de outro, evitando-se, assim, conferir anterioridade lógica ao outro modo.

21 A Pesquisa de Mobilidade é uma pesquisa de aferição realizada pelo Metrô no meio das duas edições da Pesquisa Origem e Destino, a fim de “calibrar” os resultados da Pesquisa. A amostra utilizada é bem menor do que a da Pesquisa OD.

os modos motorizados individuais, nota-se que as mulheres são a maioria entre as passageiras de táxi (63%) e de automóvel (65%), elas são também motoristas de automóvel, embora em menor proporção (32%), e configuram uma parcela diminuta entre os usuários de motocicleta (12%).<sup>22</sup>

A análise da amplitude das viagens com bicicleta, medida em tempo, apontou que as viagens femininas são, no geral, um pouco mais curtas do que as masculinas: em 2007, 76% das viagens masculinas duravam até 30 minutos, 75% das viagens femininas limitavam-se a 20 minutos. As viagens em bicicleta para “servir passageiro”<sup>23</sup> são poucas, mesmo considerando ambos os sexos, porém, para as pessoas do sexo feminino, representam quase 20% das viagens — ao passo que, para o masculino, essa proporção não chega a 10%. É provável que a ocorrência maior de viagens para “servir passageiro” entre as ciclistas mulheres tenha relação com a divisão sexual do trabalho doméstico: o cuidado da família e o trabalho dentro de casa continuam majoritariamente sob a responsabilidade exclusiva das mulheres.<sup>24</sup> Assim, tais viagens podem ter como destino a escola dos filhos ou acompanhar familiares idosos em visitas médicas a postos de saúde, por exemplo.

A análise da quantidade de viagens de bicicleta, georreferenciadas por local de residência das pessoas entrevistadas e acumuladas no tempo,<sup>25</sup> aponta que, tanto para mulheres quanto para homens, há uma ocorrência muito maior de ciclistas residentes nas zonas periféricas da Região Metropolitana de São Paulo. Em outras palavras, os territórios fora do Quadrante Sudoeste (ou Centro Expandido), região com maior concentração de camadas de mais alta renda, bem como de infraestrutura urbana,<sup>26</sup> e de malha cicloviária da cidade de São Paulo. Nota-se também no mapa apresentado por Lemos et al.<sup>27</sup> que, além da grande quantidade de zonas onde a pesquisa OD não mostra nenhuma moradora que tenha realizado

viagens com bicicleta (o que não acontece na análise das viagens masculinas), os domicílios das ciclistas mulheres estão concentrados nas bordas da metrópole.

Para além da Pesquisa OD, outros estudos foram feitos pela sociedade civil organizada a fim de buscar argumentos que sustentem a implementação de políticas públicas cicloviárias. Mesmo nesses estudos, a quantidade de mulheres mensurada é sempre muito inferior à de ciclistas homens.

Um exemplo bastante claro dessa constatação pode ser visto nas contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade em 2017: (i) a quantidade de mulheres nunca ultrapassa 15% do total de ciclistas contados e (ii) a quantidade de mulheres contadas fora da região do Centro Expandido (Centro e Zona Oeste) da cidade é sempre muito diminuta e jamais alcança os 3% do total de ciclistas contados. É notável ver também a evolução da proporção de mulheres contadas após a implementação de infraestrutura cicloviária — algo que só pode ser analisado em vias que possuem a série histórica e contagens “antes e depois”, que permitem comparar os números (Av. Eliseu de Almeida, Av. Paulista, Av. Faria Lima). A Av. Inajar de Souza, na Zona Norte da cidade, entretanto, apesar de possuir infraestrutura cicloviária em todas as contagens que foram realizadas, nunca registrou ciclistas mulheres em proporção maior do que 2,5% do total.

A Pesquisa Perfil do Ciclista,<sup>28</sup> também do Ciclocidade, de 2016, levanta hipóteses que, por exemplo, mulheres ciclistas tendem a ser mais jovens do que seus pares homens e que elas fazem mais viagens com motivo de “compras” do que eles, o que mostra o desequilíbrio no exercício do trabalho reprodutivo sobre a adoção da bicicleta como transporte. Tais viagens são mais frequentemente realizadas por mulheres (42%) do que por homens (27%).

A mesma pesquisa também mostra que as mulheres entrevistadas pedalam há menos tempo, considerando os resultados das contagens “antes e depois” e a reflexão sobre o impacto positivo que a política cicloviária<sup>29</sup> pode ter sobre o estímulo a novos ciclistas, o que parece ter sido maior para as mulheres do que para os homens. Essa hipótese, entretanto, pode ser uma armadilha, já que reforça um argumento reducionista usado com frequência: que as cidades onde há muitas mulheres que andam de bicicleta são aquelas onde é seguro pedalar. Tal construção não dá conta de explicar maiores complexidades sobre as relações sociais que podem ter estreita correlação com a baixa adoção da bicicleta como meio de transporte por mulheres. As desigualdades de gênero no uso e vivência do espaço urbano, na diferença na jornada de trabalho — frequentemente dupla ou tripla para as mulheres —, as dimensões culturais das práticas esportivas e corporais<sup>30</sup> e socioculturais, entre outros aspectos, podem impactar muito mais profundamente do que a simples falta de infraestrutura cicloviária e, portanto, evitar a adoção da bicicleta, apesar de ter sido implantada sua infraestrutura. Essa análise crítica é reforçada pelo fato de que tanto mulheres como homens entrevistados indicaram, na mesma proporção, a importância da infraestrutura como fator de incentivo para usar a bicicleta mais frequentemente do que já o fazem. Mas, ao mesmo tempo, ambos os gêneros percebem a falta de respeito dos condutores motorizados — e não a falta de infraestrutura — como principal problema enfrentado no pedalar diário. Além disso, a implantação de infraestrutura é vista pelos entrevistados de ambos os gêneros, em igual medida, como algo que poderia contribuir no combate à tal falta de respeito dos condutores de veículos motorizados.

Outra pesquisa do Ciclocidade<sup>31</sup> de 2017 entrevistou dois grupos de mulheres: (i) ciclistas que usam a bicicleta como meio de transporte na ci-

dade e (ii) aquelas que não usam a bicicleta como meio de transporte, mas que praticam por lazer ou recreação, ou possuem amigos ou parentes próximos que utilizem a bicicleta no cotidiano. Entre outros, apontou dois resultados relacionados às questões de gênero: (i) ser ou não mãe, bem como quantidade e idade dos filhos, e (ii) segurança pública. Indicou que as mulheres ciclistas são menos frequentemente mães do que as não ciclistas entrevistadas — 52% contra 64%. Já o tema da segurança pública foi questionado a partir de duas dimensões: (i) em relação à segurança pessoal como um todo (assalto, iluminação, infraestrutura etc.) e (ii) em relação à segurança pessoal no ato de se deslocar (para as ciclistas que usam a bicicleta como transporte, para as não ciclistas que se locomovem pela cidade). As informações obtidas apontam que as ciclistas parecem se sentir mais seguras em relação à segurança pública e à segurança nos deslocamentos do que as não ciclistas, algo que pode estar intimamente relacionado à violência de gênero nas ruas e no transporte público, à qual as ciclistas, ao se deslocarem com bicicleta, portanto em velocidade superior à do pedestre, não estão tão expostas.

## Conclusão

Os estudos sobre a mobilidade das pessoas no Brasil ainda são minoria entre as pesquisas tradicionalmente desenvolvidas no campo acadêmico dos transportes e da mobilidade urbana. Tradicionalmente, as cidades e os sistemas de transporte das cidades brasileiras, como de tantas outras cidades da América Latina (e, por que não do mundo?), foram projetados com vistas à otimização das viagens pendulares casa-trabalho (uma prática que pode ser lida como “masculina”) e para abrir caminho prático e rápido para o transporte individual motorizado. Nessa equação, as viagens mais curtas, com trajetos menos radiais e mais sinuosos, por dentro dos bairros e fora dos

22 Para maiores detalhes sobre a participação feminina nas viagens da Pesquisa OD de São Paulo, ver Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”.

23 Servir passageiro significa que a viagem realizada não teve motivo próprio do indivíduo, mas de quem o acompanhava.

24 Piscitelli, “Gênero: a história do conceito”, 118-148.

25 Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”.

26 Villaça, *O espaço intra-urbano no Brasil*.

27 Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”.

28 Ciclocidade, “Pesquisa perfil do ciclista”.

29 A política cicloviária da qual estamos tratando aqui foi aquela implementada em São Paulo entre 2013 e 2016.

30 Lessa, “Mulheres, corpo e esportes”.

31 Ciclocidade, “Pesquisa mobilidade por bicicleta”.

picos manhã e noite, realizadas por pessoas que não têm acesso ao transporte motorizado (tanto individual quanto coletivo), ficaram excluídas do planejamento. Essas viagens, como pontuado brevemente na introdução deste trabalho, são normalmente ligadas ao exercício do trabalho reprodutivo e, portanto, mais comumente “femininas”. Em outras palavras, as mulheres são excluídas do sistema de mobilidade urbana desenhado. Além disso, os dados quantitativos analisados parecem levar à mesma conclusão: há uma desproporcionalidade enorme entre a quantidade de mulheres e homens que usam a bicicleta cotidianamente em São Paulo.

Ao garantir prioridade total e irrestrita aos motoristas de automóveis, cidades como São Paulo promoveram a desvalorização do sistema público de transporte e excluíram os ciclistas de suas ruas. Esse fato produz um entrave anterior à compreensão dos motivos pelos quais é tão diminuta a presença de mulheres que pedalam na cidade: não se sabe sequer quantos ciclistas existem na cidade. O reduzido número de pessoas que usam a bicicleta como meio de transporte induz à falta de metodologia adequada para tal levantamento. Estudos como aqueles realizados pela sociedade civil se caracterizam como avanços, porém é necessário desenvolver análises qualitativas que ajudem a compreender as subjetividades de cada grupo. Para além de compreender quem e quantas são as pessoas que andam de bicicleta, investigar as motivações, as barreiras e os motivos (ou desmotivos) das mulheres e sua relação com a bicicleta pode dizer muito sobre como elas vivem — ou são excluídas — da cidade. 

## Bibliografia

- Beecham, Roger e Jamie D. Wood. “Exploring Gendered Cycling Behaviours within a large-Scale Behavioural Dataset”. *Transport Planning and Technology* 37, n.º 1 (2014): 83-97. <https://doi.org/10.1080/03081060.2013.844903>
- Ciclocidade. “Pesquisa perfil do ciclista: Relatório completo”, 2016. Acesso o 10 de março de 2017. <http://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>.
- Ciclocidade. “Pesquisa mobilidade por bicicleta e os desafios das mulheres de São Paulo”, 2016. Acesso o 2 de março de 2017. <http://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/858-gtgenero-lancao-resultados-da-pesquisa-mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulheres-de-sao-paulo>.
- Ciclocidade. “Contagem”. Acesso o 2 de março de 2017. <http://www.ciclocidade.org.br/contagem>.
- Coutras, Jacqueline. “La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques”. *Recherches Feministes* 10, n.º 2 (1997): 77-90. <https://doi.org/10.7202/057936ar>.
- Ezquiaga Domínguez, José María. “¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?: Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano”. *Urban*, n.º 2 (1997): 1-33.
- Dumont, Monique e Elisabeth Franken. “Et si la ville était à nous... aussi...”. *Les Cahiers du GRIF*, n.º 19 (1977): 44-62. <https://doi.org/10.3406/grif.1977.1266>.
- Emond, Catherine, Wei Tang, Susan Handy. “Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior”. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2125 (2009): 16-25. doi: <https://doi.org/10.3141/2125-03>. <https://doi.org/10.3141/2125-03>.
- Eyer, Amanda e Antonio Ferreira. “Taking the Tyke on a Bike: Mothers’ and Childless Women’s Space-Time Geographies in Amsterdam Compared”. *Environment and Planning A*, n.º 47 (2015): 691-708. <https://doi.org/10.1068/a140373p>.
- Forneck, Maria Luiz e Silvana Zuccolotto. “Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo”. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP* 19, n.º 73 (1996): 95-103.
- Garrard, Jan, Geoffrey Rose, Sing Kay Lo. “Promoting Transportation Cycling for Women: The Role of Bicycle Infrastructure”. *Preventive Medicine*, n.º 46 (2008): 55-59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>.
- Hanson, Susan. “Gender and Mobility: New Approaches for Informing Sustainability”. *Gender, Place & Culture* 17, n.º 1 (2010): 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>.
- Law, Robin. “Beyond ‘Women and Transport’: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility”. *Progress in Human Geography* 23, n.º 4 (1999): 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>.
- Lemos, Leticia Lindenberg, Marina Kohler Harkot e Paula Freire Santoro. “Mulheres de bicicleta: como pedalam as mulheres em São Paulo”. Em *Mobilidade por bicicleta no Brasil*, organizado por Victor Andrade, Juciano Rodrigues, Filipe Marino e Zé Lobo, 265-284. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.
- Lemos, Leticia Lindenberg, Paula Freire Santoro, Marina Kohler Harkot e Isis Bernardes Ramos. “Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil?”. *Revista Transporte y Territorio* n.º 16 (2017): 68-92.
- Lessa, Patricia. “Mulheres, corpo e esportes em uma perspectiva feminista”. *Motrivivência no XVII*, n.º 24 (2005): 157-72.
- Lubitow, Amy e Thaddeus R. Miller. “Contesting Sustainability: Bikes, Race, and Politics in Portlandia”. *Environmental Justice* 6, n.º 4 (2013): 121-126.
- Malatesta, Maria Ermelina Brosch. “A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo”. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Brasil, 2014.
- McGucking, Nancy e Elaine Murakami. “Examining Trip-Chaining Behavior: Comparison of Travel by Men and Women”. *Transportation Research Record* 1693 (1999): 79-85. doi: <https://doi.org/10.3141/1693-12>.
- Melo, Victor Andrade e André Schetino. “A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX”. *Revista Estudos Feministas* 17, n.º 1 (2009): 111-134. <https://doi.org/10.1590/s0104-026x2009000100007>.
- Pantoja, Leila Saraiva. “Nem vítima nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília”, 2014. [http://www.dan.unb.br/images/doc/Serie\\_443.pdf](http://www.dan.unb.br/images/doc/Serie_443.pdf)
- Piscitelli, Adriana. “Gênero: a história do conceito”. Em *Diferenças, igualdades*, editado por Heloísa Buarque de Almeida e José Szwako, 118-148. São Paulo: Berlendis & Vertecchia Editores, 2009.
- Rasselet, Cécile et al. *L’usage de la ville par les femmes*. Bordeaux: A’Urba, 2011. <https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2017/02/usagedelaville-parleggenre.pdf>
- Siqueira, Lucia Andrade de. “Por onde andam as mulheres?: Percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife”. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, 2015.
- Santoro, Paula Freire. “Gênero e planejamento territorial: Uma aproximação”, 2007. [https://www.pragmatismopolitico.com.br/wp-content/uploads/2016/10/ABEP2008\\_1841.pdf](https://www.pragmatismopolitico.com.br/wp-content/uploads/2016/10/ABEP2008_1841.pdf)
- Sá, Thiago Hérck de. “Como estamos indo?: Estudo do deslocamento ativo no Brasil”. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2016.
- Santucci, Natália de Noronha e Joana Bosak Figueiredo. “O feminino, o masculino e a bicicleta: paradigmas de gênero construídos no vestuário ocidental”. *Competência* 8, n.º 1 (2015): 17-33.
- Scott, Joan Wallach. “Gender: A Useful Category of Historical Analysis”. *The American Historical Review* 91, n.º 5 (1986): 61-81. doi: [10.2307/1864376](https://doi.org/10.2307/1864376). <https://doi.org/10.2307/1864376>.
- Svab, Haydée. “Evolução dos padrões de deslocamento por gênero: Um estudo da Região Metropolitana de São Paulo”. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, 2016.
- Van der Kloof, Angela. “Lessons Learned Through Training Immigrant Women in the Netherlands to Cycle”. Em *Cycling Cultures*, editado por Peter Cox, 78-105. Chester: University of Chester Press, 2015.
- Vidal, Marta. “Gênero y ‘capacidades diferentes’ en el espacio público urbano”. Ponencia apresentada en la Jornada Nacional Ciudades Accesibles, 6 y 7 de diciembre de 2004, Buenos Aires, Argentina. [http://americatineras.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/genero\\_discapacidad\\_urbanismo\\_martha\\_vidal.pdf](http://americatineras.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/genero_discapacidad_urbanismo_martha_vidal.pdf)
- Villaça, Flávio. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.