

## MULHERES EM BICICLETA: MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE

Women on bike: urban mobility and right to the city

Roberta Raquel \*

\*Doutoranda no PPG em Geografia – UFSC - [betaraquel@gmail.com](mailto:betaraquel@gmail.com).

Recebido em 13/05/2018. Aceito para publicação em 25/06/2018.  
Versão online publicada em 10/08/2018 (<http://seer.ufrgs.br/paraonde>)

**Resumo:** O direito à cidade tem ocupado um lugar de destaque no debate geográfico. E a mobilidade urbana apresenta-se como um importante elemento de constituição desse direito. Porém, ainda são muitos os desafios, principalmente para as mulheres. A ocupação e a apropriação do espaço urbano se estabelecem de forma distinta entre os diversos grupos sociais, portanto, é fundamental que esse debate se construa a partir da perspectiva de gênero. Dessa forma, o presente trabalho se propõe refletir sobre essa problemática, apresentando as experiências de mulheres cicloativistas como contribuição para a efetivação do direito à cidade.

**Palavras-chave:** Mobilidade Ciclística; Mulheres; Direito à Cidade.

**Abstract:** The right to the city has occupied a prominent place in the geographical debate. And urban mobility is an important element in the constitution of this right. However, there are still many challenges, especially for women. The occupation and the appropriation of the urban space are established in a different way between the different social groups, therefore, it is fundamental that this debate is built from the gender perspective. Thus, the present work proposes to reflect on this problem, presenting the experiences of women as a contribution to the realization of the right to the city.

**Key-words:** Cycling Mobility; Women; Right to the City.

### 1. Introdução

O direito à cidade tem ocupado um lugar de destaque nas pesquisas das mais diversas áreas, e a geografia oferece uma condição ímpar para esse debate. Tendo em vista que a mobilidade urbana exerce um papel preponderante para a constituição desse direito, é preciso rever, diante dos inúmeros problemas, o atual modelo de mobilidade. E nesse sentido, a bicicleta se apresenta como uma alternativa. No entanto, a ocupação e a apropriação do espaço urbano se estabelecem de forma distinta entre os diversos grupos sociais, o espaço não é neutro, portanto, é preciso realizar esse debate a partir da perspectiva de gênero. Dessa forma, o presente trabalho se propõe a refletir sobre essa problemática, apresentando as experiências de mulheres cicloativistas como contribuição para a efetivação do direito à cidade

O atual modelo de mobilidade está calcado num ambiente urbano-industrial e de perspectiva modernista, o qual promete, segundo Berman (1986), “aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos”. Um dos principais objetos que a sociedade industrial apresentou para alcançar as expectativas da moderna vida urbana foi o automóvel.

Alguns autores contribuem para a discussão do papel ativo desse objeto sobre o espaço; segundo Baudrillard (1973:75), o automóvel é “um objeto sublime que o movimento por si só constituir certa felicidade, mas a euforia mecanicista da velocidade vem a ser outra coisa: é fundada, no imaginário, sobre o milagre do deslocamento”. Para Lefebvre (2004: 29), “a invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objeto prioritário, destruidores de toda vida social e urbana”. De acordo

com Maricato (2014: 171) “o automóvel conformou as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização”.

Foram inúmeros os problemas originados pelo privilégio consentido ao automóvel sobre a cidade: a impermeabilização do solo causada pela urbanização dispersa que avança horizontalmente sobre todo tipo de território ou uso; a área ocupada – estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, estacionamentos, túneis; poluição do ar que provoca danos à saúde; o incrível número de acidentes com mortes ou invalidez; o tempo perdido por todos em monumentais engarrafamentos causadores de stress. E é ainda, segundo Maricato (2013), pelo transporte que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte dos moradores, principalmente, das camadas de baixa renda.

Este quadro justifica a busca a elaboração de conhecimento, o debate e a proposição de alternativas por todos os setores sociais. O transporte coletivo tem sido levantado, com propriedade, como uma das principais soluções para esta problemática, entretanto a mobilidade ciclística ganha paulatinamente reconhecimento de técnicos e pesquisadores como forma principal ou complementar, sob a forma de integração, para o deslocamento da população.

Andar de bicicleta, usá-la como meio de transporte, é ocupar o espaço urbano, é tomar as ruas em todas as estações, é criar novos ambientes de esfera pública, desfazendo o caminho destrutivo dos últimos anos. Ademais, a bicicleta traz inúmeros benefícios – diminui a poluição do ar; reduz gastos públicos com o sistema viário, haja vista que o automóvel demanda um alto custo de construção e manutenção das vias; reduz congestionamentos; amplia o acesso aos espaços públicos; diminui o número de acidentes; promove a saúde; favorece a autonomia individual de deslocamento; contribui para a economia familiar.

Entretanto, não há como pensar em direito à cidade sem pensar nas relações de gênero, afinal, segundo Buckingham (2010: 58) as relações sociais não são neutras, elas são construídas através de categorias de gênero e, portanto, o espaço também.

## 2. Gênero e Direito à Cidade

Pouco se discute o direito à cidade a partir da perspectiva de gênero. Segundo Lefebvre (2001), o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou um retorno às cidades tradicionais, mas sim como o direito à liberdade, à socialização, à apropriação do espaço. Podemos considerar que o direito à cidade Lefebvriano tem dois importantes aspectos: a apropriação do espaço urbano – expressando um direito de uso, de viver, de lazer, de ocupar a cidade, e a participação – expressando o direito de tomar as decisões relacionadas a produção do espaço urbano. Para Harvey (2008), reivindicar o direito à cidade equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas. O direito à cidade é muito mais do que o acesso aos serviços e equipamentos urbanos – embora seja obrigação das gestões públicas proporcionar aos cidadãos esse direito. O tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoas que desejamos nos tornar.

Entretanto, segundo Fenster (2010: 66), “dentro deste marco conceitual, a primeira interrogação que surge é até que ponto esta noção de direito à cidade é sensível a assuntos relativos às diferenças de identidade”. Para a autora não são questionadas as relações de poder baseadas no gênero como um dos fatores dominantes que afetam o potencial para tornar realidade o direito a usar a cidade e o direito a participar da vida urbana. Fenster afirma que o direito à cidade de Lefebvre se refere ao espaço público, sendo esse espaço, de domínio do homem branco, heterossexual, de classe média-alta.

O espaço público, historicamente, é considerado como um espaço dos homens e, em oposição a este, o espaço privado – espaço de cuidados com a família e a casa –, está associado às mulheres. Essa dicotomia entre público e privado tem sido usada para justificar as práticas patriarcais, sendo a

divisão sexual do trabalho basilar para manutenção dessa dicotomia.

Os homens são vistos como, sobretudo, ligados às ocupações da esfera da vida econômica e política e responsáveis por elas, enquanto as mulheres seriam responsáveis pelas ocupações da esfera privada da domesticidade e da reprodução. As mulheres têm sido vistas como “naturalmente” inadequadas à esfera pública, dependentes dos homens e subordinadas à família. Esses pressupostos, como se poderia esperar, têm efeitos de grande alcance na estruturação da dicotomia e de cada uma das esferas que a compõem (OKIN, 2008: 308).

Muitas autoras e autores discorrem sobre essa dualidade, para Biroli (2014) é uma forma de isolar a política das relações de poder na vida cotidiana e negar o caráter político das relações de trabalho e das relações familiares. Além disso, o caráter universal dado a esfera pública nega os distintos e conflitivos público existentes.

Somam-se, a essa percepção, estereótipos de gênero desvantajosos para as mulheres. Papéis atribuídos a elas, como a dedicação prioritária à vida doméstica e familiares, colaboraram para que a domesticidade feminina fosse vista como um traço natural e distintivo, mas também como um valor a partir do qual outros comportamentos seriam caracterizados como desvios. A natureza estaria na base das diferenças hierarquizadas entre os sexos (BIROLI, 2014: 32).

Como construir então um espaço que garanta às mulheres o direito à cidade?

A princípio é necessário reconhecer as relações de poder estabelecidas sobre as mulheres, seja na perspectiva de gênero, raça, classe. Além disso, é preciso pensar em políticas públicas que consideram essa intersecção. Nesse sentido, a presença e a participação de mulheres nas mais variadas instâncias política são fundamentais seja em espaços de instituições partidárias ou através da luta dos movimentos sociais.

### 3. Participação Política e o Direito à Cidade

A importância da participação das mulheres na política vem sendo tratada por muitas autoras e autores. Após a IV Conferência Mundial sobre a Mulher em 1995, Beijing/China, a bancada feminina no Congresso Nacional brasileiro, segundo Míriam Grossi e Sônia Miguel (2001) se articulou e propôs a inclusão, na legislação eleitoral, um artigo assegurando uma cota das vagas de cada partido ou coligação para as candidaturas de mulheres. Para as autoras a política de cotas é uma medida “que visa alterar variados quadros de desigualdades – racial, étnica, sexual, social”. Essa ação afirmativa busca equilibrar a participação entre homens e mulheres na representação política. “Num primeiro momento, são medidas compensatórias que possibilitam que mais mulheres ocupem espaços. Num segundo, são medidas distributivas que buscam assegurar a igualdade entre homens e mulheres” (GROSSI, MIGUEL, 2001: 169).

A princípio a política de cotas parece muito positiva, mas a experiência de Moçambique relatada por Santos (2002:422) indica que “as políticas liberais têm como resultado, no campo dos direitos humanos das mulheres, o reforço de uma concepção que, acentuando a necessidade da presença institucional da mulher, esvazia politicamente a luta pelas mudanças nas relações sociais de gênero”. Ou seja, o simples fato da presença delas nesses espaços não garante a efetiva participação. Outro problema relacionado a essas ações afirmativas é apresentado por Miguel (2014: 99); para o autor, as cotas baseadas no sexo biológico se apresentam bastante controversas, afinal as mulheres apenas por serem mulheres, não responderão aos mesmos interesses.

Mas para Grossi e Miguel (2001: 178) “a política de cotas, além de questionar homens e instituições partidárias sobre o espaço que ocupam na política, coloca em cheque também o desejo das próprias mulheres”.

Segundo Santos, o debate tem sido abordado em torno de duas posições:

(...) a primeira que nega as atuais instituições qualquer capacidade de transformação, considerando que sua manutenção como espaço de poder é estruturalmente justificada pela androcracia que alicerça o modelo social; deste ponto de vista, e à medida que a partilha do poder “procura” a igualdade formal, a participação das mulheres visa ocultar a permanência da desigualdade e esvazia o movimento feminista de sua capacidade de afirmação autônoma.

A segunda posição (que defende a ocupação do poder político pela mulher) destaca a necessidade de ocupação de espaços de decisão política, procurando simultaneamente influenciar e alterar não apenas o quadro legal que determina a subalternidade da mulher, mas fundamentalmente os mecanismos de legitimação e de reconhecimento do campo político, como um campo masculino, onde a mulher é aceita, mas não incluída (SANTOS, 202: 423).

Esse modelo de cotas foi também incorporado por outros segmentos sociais, desde sindicatos até movimentos sociais, as composições de suas direções passaram a exigir um mínimo de 30% da participação de mulheres, hoje é muito comum encontrarmos nos termos estatutários dessas instituições a exigência de paridade de gênero.

É diante desse cenário que encontramos cada vez mais a presença de mulheres nos movimentos sociais, inclusive no movimento cicloativista. É difícil afirmar que as cotas sejam responsáveis por ampliar a participação das mulheres nos movimentos, nem mesmo é nossa hipótese, mas consideramos um processo importante para essa análise.

Ademais, a maior participação de mulheres nos movimentos sociais urbanos incorporou a eles uma maior diversidade de demandas, ou seja, a luta pelo direito à cidade, quando pautado por mulheres, implica a necessidade de considerar a perspectiva de gênero.

#### 4. Experiências feministas do movimento cicloativista

O movimento cicloativista, segundo Xavier (2009), é um movimento de militância política, entre os diversos movimentos sociais, que defende melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. Este novo movimento social luta pela inclusão das bicicletas nas cidades através da construção de políticas públicas de mobilidade urbana destinadas ao uso da bicicleta; luta pela popularização da bicicleta a fim de construir cidades mais saudáveis, mais humanas, mais sociáveis, mais seguras e sustentáveis.

Entre as abordagens e concepções do movimento é possível perceber, nos últimos anos, que a questão de gênero foi incluída na pauta cicloativista, sendo que uma série de experiências vem sendo desenvolvidas no Brasil. Além disso, muitos grupos e coletivos de pedais compostos apenas por mulheres foram constituídos de norte a sul do país do país.

Para Huerta e Galvez (2016) o uso da bicicleta pelas mulheres constituiu um momento de transgressão aos códigos socialmente pactuados até o momento, além disso, é possível identificar uma nova prática de uso do espaço urbano, ou seja, uma nova forma de se deslocar e usar o espaço público. São essas novas práticas, que aqui chamamos de experiências, que nos interessam analisar.

Ademais, entendemos assim como Souza (2015), que toda prática social é também uma prática espacial. E, ainda segundo o autor, é tarefa do geógrafo dedicar maior atenção aos ativismos. Afinal, “os ativismos são, em maior ou menor grau, agentes modeladores do espaço urbano”. (SOUZA, 2004: 115). O movimento social pode ser considerado, segundo Souza, “por meio e ao longo de sua luta, uma escala ou várias escalas de ação, que podem ou devem ser tomadas igualmente como escalas de análise relevantes pelos pesquisadores” (2015: 192).

Iniciamos a descrição dessas ações com o maior evento cicloativista, o Fórum Mundial da Bicicleta. O evento surgiu em 2012 em Porto Alegre um ano após o atropelamento de ciclistas durante a edição de uma Massa Crítica (ou Bicicletada) na mesma cidade. O objetivo principal era discutir o que

muitos chamam de “cultura da bicicleta”. Hoje o Fórum está em sua 6ª edição e nos três últimos anos foi possível identificar o crescimento da abordagem de gênero nos debates. Inicialmente o evento contava, na sua maioria com a presença dos próprios membros do movimento cicloativista, mas hoje as mesas de debate são compostas por outros segmentos sociais, como o poder público e a academia. Essa aproximação é de extrema importância para a construção desse tema, pois entendemos que as demandas dos movimentos sociais são, em parte, responsáveis pelo desenvolvimento de pesquisas e elaboração de conceitos, além de formulação de políticas públicas.

A União dos Ciclistas do Brasil – UCB, associação que congrega mais de 60 entidades de ciclistas do Brasil que atuam na defesa e promoção da bicicleta como mobilidade urbana, também possui um GT específico para discutir as questões de gênero; a proposta de grupo é divulgar e articular as experiências das instituições associadas. Através da UCB, pudemos identificar organizações de ciclistas que possuem grupos específicos para discutir a questão de gênero. A exemplo da Ciclocidade, associação fundada em 2009, que hoje conta com o GT Gênero, o qual foi responsável pela elaboração da pesquisa Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo. O trabalho intitulado “Mulheres de bicicleta: como pedalam as mulheres em São Paulo”, desenvolvido pelas pesquisadoras Letícia Lindenberg, Lemos Marina e Kohler Harkot (2016), demonstra que as mulheres pedalam menos que os homens na cidade de São Paulo, acompanhando a realidade de demais cidades brasileiras e da América Latina. De acordo com o Guia para impulsionar o uso da bicicleta, organizado pelo BID (2015), as mulheres são minoria nessa modalidade varia de 5% em Medellín chegando a 40% em Montevideo, cidade da América Latina com melhor índice. Entretanto, as mulheres são maioria nos transportes públicos e no pedestrianismo.

Além disso, reconhecemos que a presença de mulheres no cicloativismo é cada vez maior, inclusive ocupando cargos administrativos dessas organizações, a exemplo da ONG Ciclo Urbano, de Aracajú, a associação foi fundada em 2012 e tem atualmente uma diretoria composta apenas por mulheres. É importante ressaltar que muitas associações cicloativistas também possuem cotas na composição de sua estrutura organizacional.

O grupo La Frida, constitui num projeto feminino de cicloativistas negras, cujo objetivo é realizar um debate sobre a relação do uso da bicicleta por mulheres negras. É possível identificar um debate interseccional nesse projeto. Para Hidrata (2014: 69), “a interseccionalidade é vista como uma das formas de combater as opressões múltiplas e imbricadas e, portanto, como um instrumento de luta política”.

Em 2016 ocorreu em São Paulo o evento “Mobilidade Urbana na Perspectiva das Mulheres”, um evento organizado por várias instituições – WRI Cidades Sustentáveis, Cidade Ativa, Corrida Amiga, Sampa Pé, Pé de Igualdade, ANTP e ITDP – o objetivo do seminário foi jogar luz sobre o recorte de gênero dos principais desafios ligados à Mobilidade Urbana em São Paulo e no Brasil, contou com a presença de várias pesquisadoras mulheres.

No mesmo ano grupos femininos da cidade de Porto Alegre e Florianópolis, promoveram um evento chamado 100gurias100medo, a ideia inicial era aproximar as experiências no dia a dia dessas ciclistas e pensar a respeito dos limites e possibilidades do uso da bicicleta entre mulheres. O evento cresceu e a segunda edição ocorreu em Florianópolis em junho de 2017, com uma programação ampla e mais de 200 inscritas. É preciso ressaltar que há inúmeros grupos femininos de ciclistas no Brasil.

A crescente presença de mulheres no cicloativismo trouxe novas exigências para o movimento, construindo assim um cenário promissor para o debate de gênero. Uma importante consideração a fazer é reconhecer que as mulheres que protagonizam essa pauta no movimento cicloativista conquistam uma autonomia no processo político da luta a favor da bicicleta, ocupando mais espaços nas tomadas de decisão nas organizações, traçando, inclusive diretrizes para o movimento.

Em contrapartida a presença de mulheres em órgãos públicos têm baixa representativa feminina, de acordo com Bastos (2017) os homens ocupam na maioria os principais cargos públicos de primeiro escalão relacionados a transporte e mobilidade no Brasil. “Entre as 34 lideranças de

secretarias municipais e autarquias das capitais cujas responsabilidades estão associadas à mobilidade urbana, há somente cinco mulheres, menos de 15% do total". O que contribui para que o espaço público seja bem mais hostil às mulheres, afinal, segundo Buckingham (2010: 69), um aspecto central do direito à cidade é o direito a participar na criação e recriação da cidade, para tanto é imprescindível que as mulheres participem do planejamento urbano, da governança local e dos processos de tomada de decisões relativas a seus ambientes urbanos.

Nesse sentido, a experiência das mulheres no movimento cicloativista contribui para exercitar a construção de cidadania e desenvolver uma prática de atuação política, condições importantes na conquista do direito à cidade.

## 5. CicloConclusões

A análise das experiências de mulheres no movimento cicloativista traduz dois importantes aspectos do direito à cidade de Lefebvre: a participação e a apropriação do espaço urbano. A presença cada vez maior de mulheres envolvidas na luta pelo uso da bicicleta como meio de transporte e, com elas, a pauta de gênero, vem promovendo um debate mais plural sobre as cidades. Pautas e decisões protagonizadas por essas mulheres marcam a presença política delas tanto no movimento quanto em articulação com outras instâncias políticas. Esse processo possibilita que mais mulheres estejam envolvidas nas tomadas de decisões no âmbito da formulação de políticas públicas voltadas a mobilidade urbana. Além disso, a proximidade aos usos cotidianos da cidade é de grande importância para as mulheres se consideramos a maior variedade de suas necessidades e papéis dentro da cidade. E nesse processo de uso que se dá a apropriação do espaço

Ainda assim, são muitos desafios a serem superados, entre eles está a necessidade de romper com a dicotomia entre espaço público e privado. É inegável que as relações que homens e mulheres estabelecem com o espaço urbano são diferentes e que, portanto, o sentido de pertença à cidade também os são. Romper com essa dicotomia é combater um modelo patriarcal estabelecido nas relações de gênero, que produziu uma violação do direito das mulheres de uso do espaço público. Portanto, lutar pelo direito das mulheres é também lutar pelo direito à cidade.

As ações que as mulheres cicloativistas vêm desenvolvendo, sejam elas no campo teórico ou prático, estabelecem novas relações sociais e, portanto, promotoras de práticas espaciais. Quanto maior for a atuação desses movimentos, maior será sua influência sobre a produção desse espaço – quiçá de organizar um novo modelo de cidade.

## 6. Referências

BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos Objetos*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BIROLI, Flávia. O público e o privado. MIGUEL, Luis Felipe; BIROLI, Flávia (Org.) *Feminismo e Política: uma introdução*. São Paulo: Boitempo, 2014.

BUCKINGHAM, Shelley. Análise do direito à cidade sob a perspectiva do gênero. In: Sugranyes, Ana; Mathivet, Charlotte. *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*. Habitat International Coalition (HIC) Primeira edição - Santiago, Chile, 2010.

FENSTER, Tovi. O direito à cidade e a vida cotidiana baseada no gênero. In: Sugranyes, Ana; Mathivet, Charlotte. *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*. Habitat International Coalition (HIC) Primeira edição - Santiago, Chile, 2010.

- HARVEY, David. *O direito à cidade*. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.
- HIDRATA, Helena. *Gênero, classe e raça Interseccionalidade e consubstancialidade das relações sociais*. Tempo Social Revista Sociologia USP, vl. 16, n. 1, 2014.
- HUERTA, Elena; GÁLVEZ, Cristina. Mujeres en Bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. Universidad de Jaén (España) *Revista de Antropología Experimental*, 2016.
- LEFEBRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, Henry. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.
- GROSSI, Mírian Pillar; MIGUEL, Sônia Malheiros. *Transformando a diferença: as mulheres na política*. Revista Estudos Feministas, 2001.
- MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. 3 ed. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2014.
- MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: Ermínia Maricato (Org). *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.
- MIGUEL, Luis Felipe. Gênero e Representação política. In: MIGUEL, Luis Felipe; BIROLI, Flávia (Org.) *Feminismo e Política: uma introdução*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, 16(2): 440, maio-agosto/2008
- RAMON, Maria Dolors Garcia. Género, espacio y entorno: hacia una renovacion conceptual dela geografia? Uma introduccion. *Documents D'Analisi Geografica* 14,1989.
- SANTOS, Boaventura de Souza. *Democratizar a democracia: os caminhos da democracia participativa*. Rio de janeiro, Civilização Brasileira, 2002.
- SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo: UNESP, 2004.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônimos e autônomos na produção do espaço urbano. Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2014.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Bertrnd Brasil, 2015.
- XAVIER, Giselle Noceti Ammon. A contribuição da sociedade civil para a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbano em Florianópolis/SC. *17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*: In: 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Curitiba, Paraná, 200