



Dearq
ISSN: 2215-969X
dearq@uniandes.edu.co
Universidad de Los Andes
Colombia

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

Kohler Harkot, Marina; Lindenberg Lemos, Letícia; Freire Santoro, Paula

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

Dearq, núm. 23, 2018

Universidad de Los Andes, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341667565009>

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



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

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

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

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

Marina Kohler Harkot marina.harkot@usp.br
Universidade de São Paulo, Brasil

Letícia Lindenberg Lemos leticialemos@usp.br
Universidade de São Paulo, Brasil

Paula Freire Santoro paulasantoro@usp.br
Universidade de São Paulo, Brasil

Dearq, núm. 23, 2018

Universidad de Los Andes, Colombia

Recepción: 20 Enero 2018
Aprobación: 23 Agosto 2018

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

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341667565009>

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.

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.

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.

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.¹ 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,² 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,³ estudada a partir das diferenças, tais como motivo e distância das viagens, modo de transporte⁴ e a tendência de realizar mais viagens em cadeia, e dentro dos bairros, do que viagens pendulares centro-periferia.⁵ Hanson⁶ avançou metodologicamente ao mostrar como os “padrões de mobilidade”⁷ conformam gênero e vice-versa. Para ela, as distâncias que as mulheres perfazem na cidade e seu 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,⁸ 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.⁹ Em estudo recente, Svab¹⁰ 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 históricas¹¹ ou etnográficas,¹² com enfoques na saúde,¹³ em pesquisas quantitativas ou análises estatísticas de dados secundários.¹⁴ Destaca-se a pesquisa de Malatesta¹⁵ 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.*¹⁶ 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,¹⁷ o Índice de Mobilidade¹⁸ (IM) masculino é maior que o feminino nos modos motorizados¹⁹ — particularmente nos motorizados individuais —, enquanto ocorre o inverso para os modos ativos²⁰ (fig. 1), apesar de o número de viagens realizadas por mulheres estar se aproximando do número de viagens realizadas por homens.

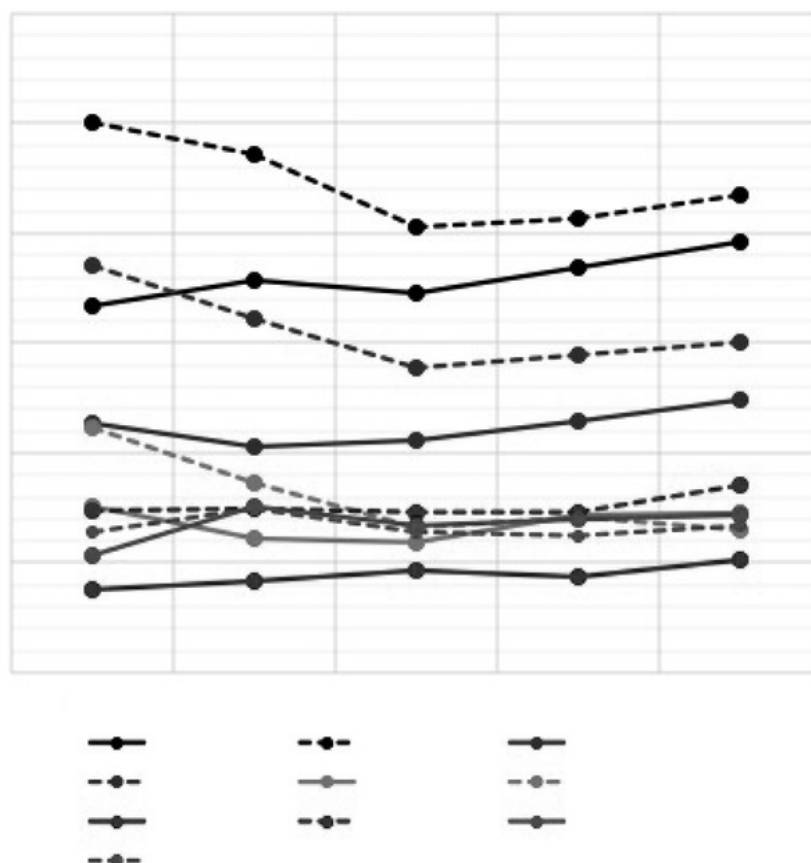


Figura 1
Índice de Mobilidade por modo por gênero por décadas de 1977 a 2012
Lemos et al., “Mulheres, por que não pedalam?”, 68-92

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 2012,²¹ 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 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%).²²

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”²³ 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.²⁴ 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,²⁵ 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,²⁶ e de malha ciclovária da cidade de São Paulo. Nota-se também no mapa apresentado por Lemos et al.²⁷ 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 ciclovárias. 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 ciclovária — 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 ciclovária 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,²⁸ 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 cicloviária²⁹ 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 corporais³⁰ 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 Ciclocidade³¹ de 2017 entrevistou dois grupos de mulheres: (i) ciclistas que usam a bicicleta como meio de transporte na cidade 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 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 vivenciam — 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, doi:<https://doi.org/10.1080/03081060.2013.844903>. Crossref, Google Scholar
- 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>. Google Scholar
- 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-lanca-resultados-da-pesquisa-mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulheres-de-sao-paulo>. Google Scholar
- Ciclocidade. “Contagem”. Acesso o 2 de março de 2017. <http://www.ciclocidade.org.br/contagem>. Google Scholar
- 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, doi:<https://doi.org/10.7202/057936ar> Crossref, Google Scholar
- Ezquiaga Domínguez, José Maria. “¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?: Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano”. *Urban*, n.º 2 (1997): 1-33. Google Scholar
- Dumont, Monique e Elisabeth Franken. “Et si la ville était à nous... aussi...”. *Les Cahiers du GRIF*, n.º 19 (1977): 44-62, doi:<https://doi.org/10.3406/grif.1977.1266>. Crossref, Google Scholar
- 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>. Crossref, Google Scholar
- 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, doi:<https://doi.org/10.1068/a140373p>. Crossref, Google Scholar
- 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. Google Scholar
- 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, doi:<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>. Google Scholar
- Hanson, Susan. “Gender and Mobility: New Approaches for Informing Sustainability”. *Gender, Place & Culture* 17, n.º 1 (2010): 5-23, doi:<https://doi.org/10.1080/09663690903498225>. Crossref, Google Scholar
- 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, doi:<https://doi.org/10.1191/030913299666161864>. Crossref, Google Scholar
- 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. Google Scholar
- 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. Google Scholar
- Lessa, Patricia. “Mulheres, corpo e esportes em uma perspectiva feminista”. *Motrivivência* no XVII, n.º 24 (2005): 157-72. Google Scholar
- Lubitow, Amy e Thaddeus R. Miller. “Contesting Sustainability: Bikes, Race, and Politics in Portlandia”. *Environmental Justice* 6, n.º 4 (2013): 121-126. Crossref, Google Scholar

- Malatesta, Maria Ermelina Brosch. "A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo". Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Brasil, 2014. Crossref, Google Scholar
- 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>. Crossref, Google Scholar
- 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, doi:<https://doi.org/10.1590/s0104-026x2009000100007>. Crossref, Google Scholar
- Pantoja, Leila Saraiva. "Nem vítima nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília", 2014. http://www.dan.unb.br/images/doc/Serie_443.pdf Google Scholar
- 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. Google Scholar
- 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/usagedelavilleparlegendre.pdf> Google Scholar
- 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. Google Scholar
- Santoro, Paula Freire. "Gênero e planejamento territorial: Uma aproximação", 2007. https://www.pragmatismopolitico.com.br/wp-content/uploads/2016/10/ABEP2008_1841.pdf Google Scholar
- Sá, Thiago Hérick de. "Como estamos indo?: Estudo do deslocamento ativo no Brasil". Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2016. Google Scholar
- 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. Google Scholar
- Scott, Joan Wallach. "Gender: A Useful Category of Historical Analysis". *The American Historical Review* 91, n.º 5 (1986): 61-81, doi:<https://doi.org/10.2307/1864376>. Crossref, Google Scholar
- 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. Google Scholar
- 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. Google Scholar
- Vidal, Marta. "Género y 'capacidades diferentes' en el espacio público urbano". Ponencia presentada en la Jornada Nacional Ciudades Accesibles, 6 y 7 de diciembre de 2004, Buenos Aires, Argentina. http://americalatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/genero_discapacidad_urbanismo_martha_vidal.pdf Google Scholar
- Villaça, Flávio. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998. Google Scholar

Notas

- 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, “Género 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”.
- 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.

- 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”.