



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

REPENSANDO A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA PERSPECTIVA DE GÊNERO

Autores:

Daniela Abritta Cota - UFSJ/UFMG - abritta@ufs.br
- UFSJ/UFMG - abritta@ufs.br

Resumo:

Se mobilidade urbana significa não apenas como as pessoas se locomovem, mas também por onde, em que circunstâncias e com quais objetivos, pensar essa política significa repensar a forma como nossas cidades são ocupadas pelas diferentes pessoas, o uso que fazem dela e o tempo que despendem em seus deslocamentos. Ou seja, devemos reconhecer que as soluções para o espaço urbano não podem ser homogêneas e universais, mas devem estar articuladas e integradas visando o bem-comum. É neste contexto que defendemos a necessidade de incluir a perspectiva de gênero como temática transversal que deve permear as políticas que versam sobre o território. Assim, este trabalho busca refletir sobre a relação entre gênero, mobilidade e política urbana transversal a partir da ênfase sobre papel das mulheres na cidade e seus deslocamentos cotidianos. O trabalho denuncia os principais problemas vivenciados pelas mulheres e como, a partir do reconhecimento e da visibilidade de suas demandas, podemos propor ações integradas de modo a construir uma mobilidade urbana sustentável, alinhada aos princípios do direito à cidade.

REPENSANDO A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA PERSPECTIVA DE GÊNERO¹

RESUMO

Se mobilidade urbana significa não apenas como as pessoas se locomovem, mas também por onde, em que circunstâncias e com quais objetivos, pensar a política de mobilidade urbana significa repensar a forma como nossas cidades são ocupadas pelas diferentes pessoas, o uso que fazem dela e o tempo que despendem em seus deslocamentos. Neste sentido, não há como pensar uma política de mobilidade sustentável que não trabalhe a especificidade de demandas de usuárias e usuários do espaço urbano bem como a transversalidade das políticas. Ou seja, devemos reconhecer que as soluções para o espaço urbano não podem ser homogêneas e universais, mas devem estar articuladas e integradas visando o bem-comum. É neste contexto que defendemos a necessidade de incluir a perspectiva de gênero como pré-requisito para a mobilidade sustentável e como temática transversal que deve permear todo o âmbito da política urbana. Assim, este trabalho busca refletir sobre a relação entre gênero, mobilidade e política urbana transversal a partir da ênfase sobre papel das mulheres na cidade e seus deslocamentos cotidianos. O trabalho denuncia os principais problemas vivenciados pelas mulheres e como, a partir do reconhecimento e da visibilidade de suas demandas, podemos propor ações integradas de modo a construir uma mobilidade urbana sustentável, alinhada aos princípios do direito à cidade.

INTRODUÇÃO

“Mobilidade” tem substituído o termo “transporte” por transmitir a idéia de deslocamento de pessoas e englobar, além dos sistemas de transporte, os deslocamentos não motorizados. Essa mudança de paradigma está alinhada ao discurso hegemônico mundial do desenvolvimento sustentável desde a publicação do Relatório Brundtland, em 1987. Se mobilidade urbana significa não apenas como as pessoas se locomovem, mas também por onde, em que circunstâncias e com quais objetivos, pensar a política de mobilidade urbana – e especialmente das metrópoles – significa repensar a forma como

¹ Este artigo foi escrito a partir da participação da autora na mesa sobre “Transversalidade das políticas” no I Fórum de Mobilidade Urbana da RMBH, ocorrido nos dias 9 e 10 de novembro de 2018 e Belo Horizonte, MG.

nossas cidades são ocupadas pelas diferentes pessoas, o uso que fazem dela e o tempo que dependem em seus deslocamentos. Neste sentido, não há como pensar uma política de mobilidade sustentável que não trabalhe as especificidades das demandas e a transversalidade das políticas, o que significa a necessidade de um tratamento ao mesmo tempo diferenciado e integrado dos problemas da mobilidade, de suas possíveis soluções e de sua gestão.

No Brasil, os números associados aos problemas de mobilidade impressionam. A cada ano, 3,5 milhões de veículos novos passam a circular pelas vias urbanas e 43 mil pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito. Trabalhadores perdem, em média, 43 minutos/dia no deslocamento casa-trabalho (BRASIL, 2015, 2013; MOBILIZE, 2011). – isso se considerarmos o dado genérico, não considerando as especificidades – o que nos faz afirmar que temos casos nas metrópoles de deslocamentos em que este tempo se aproxima de duas horas.

Segundo Machado e Picinini (2018, p.74)

“A precariedade da infraestrutura de mobilidade brasileira veio à tona quando o País foi sorteado, em 2007, para sediar a Copa do Mundo de 2014. Em 2008, o Brasil alinhou-se à política internacional de mobilidade através do Projeto Apoio aos Diálogos Setoriais União Europeia-Brasil, coordenado pela Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento. Esse Projeto almejava a transferência de experiências, conhecimento e consolidação dos pactos sociais dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentáveis das cidades européias para as brasileiras”. (MACHADO, PICININI, 2018, p.74)

Neste sentido, o Governo Federal promulgou a Lei 12.587 de 2012 que estabeleceu as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais dos meios não motorizados e dos modos coletivos, incluindo a regulação dos serviços e da política tarifária.

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) tornou-se o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade, obrigatório para os municípios com mais de vinte mil habitantes caso queiram requisitar e receber recursos federais destinados a projetos afetos à temática. Além de estar integrado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (BRASIL, 2012), o PMU deve apresentar as ações para materializar os objetivos e metas que pretendem resolver os problemas e as necessidades da população, identificados através de diagnósticos e da participação dos atores sociais (OLIVEIRA, 2012).

Machado e Picinini (2018, p. 74) apontam que em abril de 2015, fim do prazo para entrega do PMU (BRASIL, 2012), apenas 30% das cidades haviam entregado seus PMUs. Das cidades que possuem o plano, 69% são capitais, indicando a dificuldade de atender a essa demanda pelos municípios menos estruturados, os de pequeno e médio porte. Dentre as razões para a baixa aderência, apontam a falta de recursos técnicos, financeiros e tecnológicos, obrigando os municípios a contratar serviços de consultorias, as quais, em

muitos casos, não se mostram adequadas para realizar estudos completos e específicos para cada cidade.

Se não houve estudos completos e específicos para cada cidade, não precisamos ser gênios para imaginar que a diversidade social da população e as demandas específicas não foram incluídas nos referidos estudos de mobilidade. Então perguntamos: Qual é a metodologia proposta para elaborar o plano de mobilidade urbana? Como garantir a sustentabilidade do plano de mobilidade sem pensar na diversidade social (de raça, gênero, idade, origem) que compõe as nossas cidades?

Assim, a mobilidade, concebida como uma necessidade e como um direito (ASCHER, 2004), deve relacionar-se às possibilidades de acesso aos serviços básicos para o desenvolvimento da vida social, participação ativa nas atividades econômicas, e para a socialização das pessoas, independentemente de sua raça, seu gênero, sua idade ou origem. O que se sabe é que cada vez mais, as possibilidades de mobilidade qualificam pessoas e lugares e são sistematicamente incorporadas ou articuladas a conceitos como o direito à cidade, habitação adequada e desenvolvimento sustentável.

Segundo Blanco, Bosoer e Apaolaza (2014, p.03), a mobilidade como relação e como prática social coloca em jogo as necessidades dos diferentes sujeitos para desenvolver suas atividades de reprodução da vida social, em certo contexto territorial e temporal (LEVY, 2001). Devemos lembrar também que a apropriação da cidade explica e evidencia “relações de poder, conflitos e, mais amplamente, a dimensão espacial dos processos sociais” (VESCHAMBRE, 2005). Assim, a efetiva apropriação da cidade é garantida por meio de práticas cotidianas que permitem atender às necessidades sociais. No caso da mobilidade, refere-se a práticas que permitem o acesso aos locais de trabalho, educação, cuidados de saúde, lazer e recreação, visitas sociais, compras e assim por diante. Nesse sentido, as práticas de mobilidade incluem, excluem, condicionam, habilitam, podem inibir ou melhorar o uso da cidade.

Então volto à questão: Qual é o público-alvo da ação da política de mobilidade? Quem será beneficiado ou beneficiada? Até que ponto as diretrizes e metas estão realmente garantindo o cumprimento da apropriação e do direito à cidade para todas e todos?

Os estudos mostram que os planos, embora participativos, normalmente são elaborados setorialmente, tendo em vista uma visão genérica de demandas e propostas. Entretanto devemos lembrar que o espaço urbano não é homogêneo e que, portanto os planos não devem considerar demandas e propostas como sendo universais. É neste ponto que ressalto a necessidade de incluir a perspectiva de gênero como pré-requisito para a mobilidade sustentável e como temática transversal que deve permear todo o âmbito da política urbana e não somente a de mobilidade. Entretanto, incluir a questão de gênero em qualquer ação de planejamento que atue sobre o território irá interferir positivamente no âmbito também da mobilidade de qualquer cidade, quiçá das metrópoles.

Neste sentido, este trabalho propõe um diálogo entre gênero, mobilidade e política urbana, visibilizando a questão da mobilidade feminina nas cidades, seus problemas e possíveis formas de articulação, apontando a necessidade de trabalhar as temáticas de

forma transversal. Ao longo do trabalho apresentamos o caso da Lei catalã 2/2004 de melhora de bairros, áreas urbanas e vilas que requerem uma atenção especial (Lei de Bairros) – trata-se não de uma lei de mobilidade, mas de uma lei de requalificação urbana que define que os projetos a serem submetidos ao financiamento por esta lei de reabilitação urbana devem atender a oito pontos específicos, sendo que o ponto 6 se refere a aplicação da igualdade de oportunidades no uso do espaço público e dos equipamentos. Por se tratar de uma normativa que incorpora a perspectiva de gênero numa ação de planejamento urbano pode nos ajudar a pensar políticas transversais no caso brasileiro. A partir disso, sugerimos, ao final do trabalho, algumas ações necessárias para se efetivar a integração entre as políticas urbana – de forma mais ampla – e a de mobilidade – de forma específica – à perspectiva de gênero, buscando maneiras de se efetivar políticas transversais que viabilizem o direito à cidade para todas e todos.

GÊNERO E A MOBILIDADE FEMININA NAS CIDADES

A incorporação da perspectiva de gênero na arquitetura e no urbanismo é contemporânea – trata-se de uma idéia desenvolvida a partir da década de 1970. Entretanto, somente nos últimos anos, especialmente após a definição dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2030, das Nações Unidas e da Agenda Habitat III estes conceitos – gênero e urbanismo – aparecem de fato articulados e têm ganhado repercussão global, dando visibilidade a discussões até então não incorporadas ou não priorizadas sob a ótica do Estado.

Para o âmbito deste trabalho consideramos gênero como uma construção sociocultural e está relacionada às atribuições, aos papéis sociais historicamente atribuídos a homens e mulheres. Segundo Zaida Muxi, em entrevista concedida a Cota (2018):

“Como nós, mulheres, somos capazes de dar a vida, nos foram destinadas, sócio-historicamente, as tarefas de cuidado, os afazeres da casa e isso significa tarefas invisíveis e não remuneradas. Aos homens lhes foi designada a tarefa do público, do produtivo, do espaço público externo, o que é visível e remunerado. Não que as mulheres não tenham trabalhado de forma remunerada... Isso sempre aconteceu porque nem todas são burguesas, nem todas nasceram ricas, mas é verdade que, sempre que ocupam postos remunerados, a elas são destinadas as posições pior remuneradas; elas permanecem invisíveis. Então, aplicar a perspectiva de gênero significa entender, por um lado, que essas duas experiências de mundo são experiências de mundo diferentes, por obrigações, por tempos diferentes, o que contribui para que usemos a cidade de forma diferente”. (COTA, 2018, p.03).

Não podemos deixar de mencionar que muita coisa mudou entre homens e mulheres, mas os cuidados domésticos e as tarefas vinculadas ao mundo reprodutivo, do

ponto de vista estatístico, permanecem sendo atribuição feminina². Ou porque as mulheres assumem essas tarefas dentro da família – por opção ou obrigação –, seja porque essas responsabilidades, quando terceirizadas, são delegadas a outras mulheres contratadas para isso – o que nos permite dizer que são mulheres que sofrem as limitações no uso de uma cidade projetada sob a ótica patriarcal e masculinizada, mesmo que não sejam apenas homens que desempenham esse papel de planejamento.

Neste sentido, segundo BOURDIEU (2010), o *habitus* de gênero é reproduzido pelas estruturas objetivas e cognitivas da sociedade androcêntrica da qual fazemos parte. Essa sociedade é que define os papéis do homem e da mulher, que acabam sendo naturalizados socioculturalmente e reproduzidos especialmente pelas estruturas de poder.

Assim, não podemos deixar de considerar, no âmbito da mobilidade, que o uso que as mulheres fazem da cidade é diferente dos homens: como se deslocam, para onde se deslocam, para que se deslocam as mulheres e qual é o tempo gasto são temas não visibilizados e não incorporados nos planos e na gestão da mobilidade urbana de forma específica e nem da política urbana de forma mais ampla.

Rosa (2014, p.2) afirma que a relação tempo-espço é “genderizada”, ou seja, marcada pela questão de gênero, constituindo-se como uma dimensão chave para a compreensão da diversidade e das desigualdades nas relações entre homens e mulheres, e mesmo entre mulheres e mulheres, ao experimentarem diferentes situações socioeconômicas.

Assim, pensar os tempos de deslocamentos, os circuitos possíveis a partir destas experimentações cotidianas das cidades por diferentes mulheres, tornam-se fundamentais para se estabelecer um debate sobre a questão urbana e o direito à cidade sob a perspectiva de gênero.

Segundo Íñiguez-Rueda e Oliveira (2017), os principais fatores que interferem na mobilidade das pessoas na cidade são: renda, idade, ocupação, escolaridade e gênero. Ao se referenciar na literatura sobre a temática, eles afirmam que a mobilidade aumenta à medida que aumenta a renda individual, variando de acordo com o perfil socioeconômico das pessoas e a multiplicidade de hábitos de acordo com os diferentes grupos sociais:

“Os mais jovens tendem a se deslocar acompanhados por pessoas mais velhas; crianças em idade escolar deslocam-se a pé ou de bicicleta; os jovens usam transporte público e, muitas vezes, bicicleta; os adultos usam meios motorizados, mas eles também andam porque o uso do transporte privado depende da posição da pessoa na estrutura familiar - por exemplo, é comum os homens usarem um carro ou motocicleta com mais frequência que as mulheres; que os idosos os utilizam mais que os jovens e, também,

² No Brasil, as mulheres dedicam, em média, 21 horas semanais para a reprodução social, enquanto que os homens, 10 horas (PNAD, 2013). Quando a jornada no trabalho de reprodução é somada à jornada realizada no âmbito produtivo, as mulheres somam 58 horas semanais, (5,7 horas a mais do que a jornada total masculina).

que pessoas de idade economicamente ativa os utilizam mais que os inativos (ÍÑIGUEZ-RUEDA e OLIVEIRA, 2017, p.10. Tradução da autora).

Voltando à questão de gênero, os autores afirmam que os sistemas de transporte público não visam satisfazer as necessidades das mulheres, embora estejam bem orientados para atender às necessidades dos homens. Segundo eles, o principal problema enfrentado pelas mulheres está relacionado com a oferta de serviços públicos e privados que utilizam: a infraestrutura de transporte não coincide com as infraestruturas de serviços. Outros problemas têm a ver com a divisão do trabalho, a distribuição de papéis, diferenças econômicas, além das deficiências na infraestrutura para caminhar (calçadas, etc.), problemas de sinalização, horário de transporte (baixa oferta fora do horário de pico, não circulação do transporte a partir de terminado horário), assédio sexual no transporte público.

De fato, nunca iremos entender a oportunidade de aumentar os itinerários e frequências de transporte público entre bairros residenciais se não observarmos a relação social entre mães que apóiam suas filhas com o cuidado de netas e netos; ou de implantar a parada de ônibus por demanda, segundo a qual as mulheres podem pedir ao motorista de ônibus para parar onde quiserem descer em períodos noturnos, especialmente em áreas em que não há fluxos comerciais ou pontuais entre áreas residenciais e onde são maiores as percepções de insegurança. Não veremos o problema da insegurança representado pelos bairros residenciais de moradias unifamiliares de alto nível, se não entendermos a sensação de solidão que as mulheres domésticas sentem quando precisam chegar cedo às casas de seus empregadores para que possam sair para trabalhar. Ruas em que não há janelas, lojas ou áreas públicas – porque a tipologia dominante é a de casas separadas das fronteiras públicas e protegidas do exterior por muros. Passar por estas ruas de carro pode não mostrar a sensação que alguém apresenta ao andar sozinho e com pouca iluminação – especialmente se for uma mulher.

Segundo Rosa (2014) as desigualdades de classe econômica, quando articuladas às desigualdades de gênero impactam diretamente nos modos de uso dos espaços urbanos nas cidades. Para ela, gênero e classe social são dois princípios básicos da estratificação social. Se a condição de vida é ruim, se a mobilidade é deficiente para todos e todas, ela é pior para as mulheres pobres.

Sabemos que a precariedade do transporte urbano é geral para o conjunto dos trabalhadores. Entretanto, no caso das mulheres, essa precariedade reforça não só o desgaste físico resultante do tempo de deslocamento rumo ao trabalho remunerado, como também o dispêndio de recursos para realizar o trajeto de casa até o local de trabalho, passando pela escola ou creche dos filhos ou para exercer os cuidados com a casa e outros entes da família.

Do ponto de vista teórico, Lefebvre (1999) é um ponto de partida interessante para a discussão sobre a relação entre a dinâmica sócio-espacial das cidades/ metrópoles e a vida das mulheres ao abordar, na teoria sobre a produção do espaço, a tríade que considera o espaço *concebido, percebido e vivido*.

Segundo Lefebvre (idem) na discussão sobre “espaço social”, o *espaço concebido* (pelo Estado a partir dos interesses do capital), isto é a produção do *espaço abstrato*, tem dominado as relações espaciais no contexto da reprodução capitalista e modificado o espaço como produto social pela imposição de um modelo econômico, vinculado ao mundo produtivo, que busca dominar o espaço e o tempo social, limitando o que se define como *espaço vivido* – o que, por sua vez, acaba interferindo e alterando o *espaço percebido/prática espacial*.

Para Santos (2015) a relação entre *espaço vivido* e *concebido* é dialética e “pode ser apreendida nas práticas sociais dos sujeitos” (SANTOS, 2015. P.175). Enquanto o *espaço concebido (abstrato)* consiste em uma representação do espaço – como aquela moldada pela política de mobilidade e de uso e ocupação do solo –, o *espaço vivido* representa a experiência do indivíduo com o espaço, suas “relações de afetividade ou repulsão em relação às pessoas, aos espaços e às coisas” e se baseia nas abstrações de um mundo experimentado, construindo socialmente um ideário de espaço (idem, p.174) – o que, por sua vez abre espaço para as reivindicações e insurgências urbanas que buscam transformar a ordem socioespacial imposta.

Podemos afirmar que a lógica do *espaço concebido* limita-se ao mundo produtivo – inclusive as políticas de mobilidade e de planejamento territorial – e não considera as necessidades cotidianas, em especial aquelas vinculadas ao mundo reprodutivo. Nesse sentido, o processo de produção capitalista domina até mesmo o tempo e limita o acesso, o direito de ir e vir e por extensão o direito à cidade a parcela significativa da população, como no caso particular aqui abordado, às mulheres.

Rosa (2014), em seu trabalho aponta a necessidade de considerar os percursos sexuais associados aos usos do tempo, evidenciando, por exemplo, que as categorias de idade, raça e de sexo não se apresentam como simples variáveis; ao contrário, se articulam com os sistemas de hierarquia e de poder. Neste sentido, deve-se reconhecer que o tempo e seus usos não são neutros, mesmo quando apreendidos na série temporal dos diários de campo, uma vez que a objetividade da coleta não está isenta de sobrevalorizar ou de estigmatizar uma ou outra atividade, hierarquizando um sexo frente a outro.

Com relação ao assédio sexual, as pesquisadoras Fernanda Mena e Juliana Gragnani, do Instituto Datafolha³, verificaram que o transporte coletivo é o local de maior ocorrência de assédio e importunação em relação às mulheres na cidade: 35% disseram já ter sido vítimas de algum tipo de assédio, 22% relataram ter sofrido assédio físico, enquanto 8% estavam sujeitos a assédio verbal e 4% de ambos. Depois do transporte público, os cenários de assédio são a rua (33%), a discoteca (19%) e o trabalho (10%) (cf. ÍÑIGUEZ-RUEDA, OLIVEIRA, 2017, p.14).

O documentário *Chega de Fiu-fiu* amplia o debate sobre assédio sexual em locais públicos, investigando as causas, motivações e possíveis soluções para a violência. O roteiro

³ Estudo Datafolha, publicado em 08/11/2015, em: <www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>.

é baseado em muitos dados e pesquisa e nas histórias de três mulheres de diferentes regiões do país: Brasília, Salvador e São Paulo. Segundo as criadoras do documentário:

"Ninguém deveria ter medo de andar pelas ruas simplesmente por ser mulher. Mas infelizmente isso é algo que acontece todos os dias. Pouco é discutido e quase nada se sabe sobre o tamanho e a natureza do problema. Chega de fiu-fiu foi criado para combater o assédio sexual em locais públicos. Mas queremos aqui também lutar contra outros tipos de violência contra as mulheres"⁴.

Soluções que envolvem assédio, violência e mobilidade têm, na América Latina, dado ênfase às soluções emergenciais, de forma setorial, a exemplo dos vagões de mulheres no metrô (em algumas capitais brasileiras), ônibus Rosa (México), mas não se coloca a questão no âmbito mais amplo do planejamento territorial e articulado às demais políticas urbanas.

GÊNERO, POLÍTICA URBANA E MOBILIDADE: COMO PODEMOS AVANÇAR EM PROL DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Segundo Ramos (2004, p.11) citado por Iñiguez-Rueda e Oliveira (2017, p.15), apesar de no Brasil as diretrizes da política de mobilidade objetivarem "[...] contribuir para o crescimento urbano sustentável e a apropriação justa e democrática dos espaços públicos, promovendo e apoiando a circulação segura, rápida e confortável em transporte coletivo e meios não motorizados", entre seus nove princípios e suas vinte e nove diretrizes, não há menção às especificidades da mobilidade feminina. Conseqüentemente, suas demandas não são consideradas nem pelos planos de mobilidade e nem pela política de ordenamento territorial de forma mais ampla.

Quanto a esta última – a política de ordenamento territorial – Ciocolleto (2014), integrante do coletivo de mulheres de Barcelona – Collectiu punt 6 – sugere que devemos trabalhar o planejamento de forma integral – considerar a transversalidade de gênero nos aspectos físicos, sociais e funcionais e que, portanto, este deve ser multiescalar, interdisciplinar e participativo.

Segundo ela, as leis de uso e ocupação do solo devem ser pensadas incorporando qualidades ou critérios urbanos compatíveis com a perspectiva de gênero, quais sejam:

- Proximidade: distância espaço-temporal dos caminhos/ das rotas e do acesso aos serviços.
- Diversidade: consiste na mistura física e social que permite a variedade de pessoas, atividades e usos.

⁴ Disponível em: <<http://chegadefiu.com.br/>>. Acesso em outubro 2018.

- Autonomia: qualidade que deriva dos espaços seguros e acessíveis.
- Vitalidade: presença simultânea e contínua de pessoas; densidade de atividades na rua que favorece o encontro e a sociabilidade.
- Representatividade: reconhecimento das pessoas da comunidade e valorização da memória social e cultural da igualdade, especialmente tornando visíveis as contribuições das mulheres para a sociedade (contribuições que foram historicamente escondidas) (cf. CIOCOLETTO, 2014, p.41-47).

Barcelona é exemplo de cidade que vem aplicando estes critérios urbanos, desde 2004, por meio de diferentes ferramentas, em especial a Lei de Melhoras de bairros e áreas urbanas (BARCELONA, 2004) e mais recentemente na revisão dos planos de Bairros, instrumentos que versam sobre o território da cidade e não sob o aspecto setorial da mobilidade – mas que indiretamente a tocam.

A Lei 2/2004 é uma lei regional aprovada pela Catalunha que tem como objetivo intervir nas melhorias dos bairros e áreas urbanas que requerem atenção especial. Exige que os projetos de intervenção urbanística apresentem propostas em 8 campos que são:

- 1- Melhoria do espaço público e provisão de espaços verdes.
- 2- Reabilitação e equipamento dos elementos coletivos dos edifícios
- 3- Fornecimento de equipamentos para uso coletivo
- 4- Incorporação de tecnologias da informação em edifícios
- 5- Promoção da sustentabilidade do desenvolvimento urbano
- 6- Equidade de gênero no uso do espaço urbano e equipamentos
- 7- Desenvolvimento de programas que tragam uma melhoria social, urbana e econômica do bairro
- 8- Acessibilidade e remoção de barreiras arquitetônicas.

A lei estabelece critérios para que uma área ou bairro seja elegível e possa receber financiamento para um projeto a ser desenvolvido em quatro anos. Em princípio, deve pertencer a um dos três tipos de tecido urbano determinados como áreas prioritárias de financiamento:

- Áreas antigas e núcleos antigos;
- Polígonos de moradias;
- Áreas de urbanização marginal.

E apresenta indicadores objetivos que são utilizados para a determinação da área de atenção especial:

- Processos de regressão urbana e déficit de equipamentos e serviços;
- Problemas demográficos;
- Presença de problemas econômicos, sociais ou ambientais;
- Déficit social e urbano.

Do ponto de vista da transversalidade esta ocorria não somente pelo tratamento integrado dos temas, mas também pela gestão integrada que pressupunha um Conselho de Acompanhamento com representantes da Generalitat, da municipalidade e também da população. Ressalta-se que grande parte dos projetos submetidos à avaliação para receber recursos pela lei vieram das comunidades envolvidas, visto que a reivindicação popular é característica histórica de muitos destes municípios a exemplo de Barcelona.

Trabalhar de maneira transversal foi talvez a grande inovação da lei e também seu grande problema, pois as pessoas envolvidas tiveram de aprender a aplicá-la na política e na gestão urbana. Então as primeiras iniciativas da Lei de Bairros serviram como ensinamento para os técnicos, profissionais e população envolvida e, a partir de 2007, a experiência permitiu aprimorar as propostas (cf. CREMADES, 2018). A lei não está mais em vigor, mas permanecem as propostas de perspectiva de gênero no espaço público e em equipamentos de modo a melhorar aspectos da vida cotidiana das pessoas.

Segundo Nello (2009) a lei de bairros definiu as bases para uma ação integrada e transversal nas áreas urbanas do programa especial, mas o processo de adaptação de nossas administrações para agir mais territorialmente e menos setorialmente (nos bairros de atenção especial e em muitas outras áreas) ainda exigirá um longo processo de transformação. O legado da lei tem surtido efeito mais recentemente nas Revisões dos Planos de Bairros de Barcelona que vem sendo executados observando a perspectiva de gênero em todas as etapas.

No caso do Brasil, de fato, a participação da mulher nos debates públicos, apesar de fundamental, não tem garantido a inclusão da perspectiva de gênero nas políticas que versam sobre o espaço – e por extensão a transversalidade não está acontecendo. Assumir a perspectiva de gênero significa reconhecer as desigualdades vividas pelas mulheres em relação aos homens no uso da cidade e estabelecer que a orientação para a redução dessas desigualdades deve ser prioridade nos planos e projetos (SARAIVA, 2017); e que estes planos e projetos sejam pensados sob uma visão transversal.

Segundo Soares (2004) citado por Saraiva (2017) o Estado tem o poder de sempre influenciar na maneira como se desenvolvem as relações entre homens e mulheres, ou seja, de influenciar para minimizar as relações de desigualdade entre homens e mulheres. Portanto, quando o Estado não cumpre o seu papel de garantir a democracia e de reconhecer a diversidade social (sejam as diferenças de raça, gênero, idade, cultura) o resultado, no caso da questão de gênero, é a reprodução os papéis sexuais, confiando as mulheres ao espaço doméstico ou as tratando apenas como beneficiárias dessa políticas, raramente como protagonistas dos processos políticos e de transformação. Ressalto que colocar a MULHER no centro da concepção e elaboração das políticas (urbanas) significa visibilizar todas as suas demandas cotidianas e também de outros grupos invisibilizados como as crianças e os idosos cujo cuidado é reconhecidamente atribuído à figura feminina.

Segundo Soares (2004) citado por Saraiva (2017, p.42-43):

Construir estas políticas [que visam enfrentar os eixos que constroem as desigualdades] significa mobilizar esforços para redistribuir de forma mais justa os recursos entre homens e mulheres, por meio de reformas legais, de programas e serviços, significa estar atento a um acesso mais igualitário aos recursos da educação, recursos econômicos, da cultura e da pesquisa. Conceber políticas que visem a igualdade entre homens e mulheres, significa que o Estado tem que abordar outros temas além dos que usualmente estão nas suas pautas [...].” (SOARES, 2004, p. 118).

A literatura sobre mobilidade e gênero também salienta que além das mulheres se deslocarem mais no território e de forma menos linear e mais poligonal – por causa do mundo reprodutivo –, elas usam mais os meios de transporte e se deslocam mais à pé que os homens. As mulheres tendem a se deslocar mais, com viagens mais curtas e em horários mais variados, o que resulta em maior gasto de tempo e de dinheiro. Outra questão a se considerar é que como as mulheres estão mais inseridas no mercado informal de trabalho, os seus deslocamentos tendem a ocorrer muito mais cedo ou mais tarde do que os horários padrões para os quais o sistema de transporte é planejado (cf. GAUTHIER, KUNIEDA, 2007, p. 6 citado por SARAIVA, 2017, p.48).

Segundo Saraiva (2017, p.50) há também barreiras impostas pelo sistema de transporte que impactam o padrão de deslocamento das mulheres: as barreiras físicas - a falta de espaços apropriados no transporte público (para crianças, sacolas e outros apetrechos) dificultando a mobilidade; - as barreiras de segurança pessoal: os estudos indicam que mulheres tendem a usar menos o transporte público no período da noite. A localização das paradas de ônibus, quando localizadas em áreas perigosas e desertas, também influenciam no uso do transporte público por mulheres; as barreiras financeiras, por receberem menores salários, por realizarem mais viagens, por serem a maioria inseridas no mercado informal de trabalho e por muitas vezes trabalharem meio período, o custo do transporte produz especial impacto nas mulheres, podendo se tornar uma dificuldade para a inserção e permanência das mesmas no mercado de trabalho. Ressaltamos que no caso especial das mulheres chefes de famílias, monoparentais, com menores salários e habitantes de regiões periféricas a política tarifária pode impactar sobremaneira o cotidiano dessas cidadãs.

Desse modo, a apropriação da cidade, em diálogo com o campo da mobilidade, deve pelo menos considerar as desigualdades de acesso, uso, ocupação e aproveitamento das diferentes opções de mobilidade e, portanto, dos lugares. Para tanto, o planejamento da mobilidade metropolitana requer uma dupla abordagem: o reconhecimento de certas tendências gerais que se referem à totalidade social, mas, ao mesmo tempo, a constituição de uma diversidade de situações socioterritoriais que necessitam de uma contextualização particular e eficaz para sua compreensão. Nesse sentido, as metrópoles devem ser encaradas como um caso e vários casos a serem tratados a um só tempo.

Saraiva (2017), ao comparar a pesquisa Origem e Destino de 2002 e 2012 na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), reconhece nessa metrópole, as mesmas

características da mobilidade entre homens e mulheres já abordadas. Ela verificou, no caso da RMBH que:

- apesar da maior participação de entrevistados homens nos dois anos, a proporção de mulheres usuárias de transporte coletivo aumentou significativamente;
- com relação à renda é possível perceber uma redução na utilização de transporte público nas faixas mais altas de 2002 para 2012;
- há também maior confluência de mulheres entre os entrevistados que não possuem renda, evidenciando a dependência econômica das mesmas em relação aos seus parceiros ou familiares;
- as mulheres representam a maioria nas faixas mais altas de estudo tanto em 2002 quanto em 2012;
- A análise conjunta dos dados de renda e escolaridade evidencia a desigualdade salarial entre os sexos, os homens apresentam ganhos salariais bem maiores que as mulheres. E indica também que mesmo com maior nível de escolaridade, as mulheres continuam a receber salários menores.
- Percebe-se o crescimento dos modais individuais, principalmente entre os entrevistados homens, aprofundando a diferença entre os sexos;
- Cresceu também o número de pessoas que se deslocam por meios não motorizados, ou seja, se deslocam a pé ou por bicicleta;
- maioria das mulheres entrevistadas se deslocam principalmente por meios coletivos ou não motorizados, enquanto os homens se deslocam por meios motorizados individuais. O andar à pé também é representativo no âmbito das mulheres.
- O uso do metrô/trem é pouco representativo, uma vez que a única linha existente em Belo Horizonte e sua região metropolitana atende as necessidades de uma pequena parcela da população. Entre as pesquisas de 2002 e 2012 houve um pequeno crescimento e as mulheres passaram a representar a maioria dos usuários desse meio de transporte.
- Quando se trata de deslocamentos associados ao trabalho doméstico, com origem em espaços expandidos do lar, ou relacionados ao cuidado, como levar outra pessoa, há intensa concentração de mulheres, ou seja, os papéis sexuais do trabalho são refletidos na mobilidade feminina. Essas diferenças são ampliadas na pesquisa de 2012.
- ocorreu uma inversão entre homens e mulheres se deslocando a partir de negócios particulares, considerados por Belo Horizonte (2016) “bancos, lotéricas, etc.”. O número de mulheres que fizeram este tipo de deslocamento se tornou a maioria.

Os dados apresentados das pesquisas de Origem e Destino de 2002 e 2012 possibilitam compreender, em um quadro geral, as diferenças no padrão de deslocamento das mulheres e dos homens. Deixa claro que a divisão sexual do trabalho é traduzida na mobilidade, mas com dados que poderiam ser mais expressivos se resultassem de uma pesquisa preparada metodologicamente para detectar essas informações. Contudo, os seus

dados são relevantes e permitem traçar um panorama geral das condições do transporte e como ele atende a população de Belo Horizonte e da região metropolitana.

Seja na RMBH seja em qualquer outra metrópole brasileira a Mobilidade sustentável deve se constituir em importante pilar para a construção e acesso a uma metrópole diversificada, cuidadora e sustentável, planejada para facilitar a vida cotidiana, favorecendo a proximidade entre as diferentes atividades urbanas, a mistura de usos e a compacidade.

Assim, a inclusão da perspectiva de gênero nos parece ser requisito fundamental para a construção da mobilidade sustentável na metrópole. Isso significa que devemos dar ênfase a dois pontos cruciais das políticas: o **método** em que são feitos diagnósticos e propostas e as **estratégias**.

Com relação ao método: é necessário que a mobilidade com perspectiva de gênero incorpore metodologias participativas e estudos qualitativos que trabalhem o empoderamento das mulheres bem como dêem voz a este segmento da população invisibilizado nas políticas. Assim, é necessário fazer diagnóstico de gênero da mobilidade urbana, que se estende para além das fronteiras municipais, direcionando-o a um território mais amplo, e inovar na metodologia de diagnóstico. Também é necessário envolver as mulheres em todas as etapas do planejamento e instituir metodologias para elas construam coletivamente as soluções para seus problemas. Segundo Zaida Muxi em entrevista concedida a Cota (2018):

“Para se organizar um processo participativo com perspectiva de gênero devemos, primeiro, pensar em como fazer para que as mulheres venham: em que horário será o ato de modo a que as mulheres possam participar... Para isso, é necessário consultar as próprias mulheres de cada local, porque nem todas têm o mesmo tempo, e há aquelas que têm de trabalhar (trabalho produtivo), além do trabalho de casa... Assim, deve-se definir melhor o dia e o horário para a maioria. Além disso, no local onde ocorrerá a reunião, deve-se viabilizar um espaço e pessoas para cuidar das crianças enquanto as suas mães participam do processo, já que são as mulheres as responsáveis por esse cuidado. Durante o processo participativo é importante trabalhar de forma setorial, e trabalhar somente com mulheres em um primeiro momento e, em seguida, fazer grupos mistos se quiserem, mas não deixar de trabalhar com as mulheres em separado. Muitas vezes, quando se fala de questões urbanas e o grupo é misto, os homens falam mais do que as mulheres. É preciso deixar as mulheres falarem primeiro, pois isso incentiva a falarem sobre as coisas que elas vivem e o que sentem, e não o que é esperado, ou o que é mais consensual a partir de uma experiência masculina. Por isso, sugere-se trabalhar separadamente e, em seguida, reunir grupos. É importante organizar a participação em função do objetivo que se pretende e, por isso, não há um modelo de processo participativo que sirva para todos.(...) É também importante usar diferentes metodologias: fazer recorridos a pé, mapear, trabalhar em pequenos grupos, usar diferentes metodologias para obter informações,

complementar e comparar informações... e também fazer análises ... Há pessoas, há mulheres, que podem ter mais facilidade com uma metodologia do que outra, ou que se expressam melhor por uma metodologia que por outra. Uma forma única não funciona. No livro "Mulheres Trabalhando"⁵ são propostos métodos de trabalho com as mulheres. O grupo Col.lectiu Punt 6, especialista em processos participativos com perspectiva de gênero, sempre reflete muito sobre qual metodologia vai aplicar em cada caso: depende do tempo que as pessoas têm, do objetivo a ser tirado do processo, do prazo que dispõem para fazer o trabalho participativo. Outra coisa que é importante nos processos participativos é como você informa as pessoas sobre a reunião, quais os canais de comunicação utilizados para que as pessoas saibam da realização do processo. E são necessários diferentes canais. Um único canal de comunicação geralmente não serve. Um cartaz preso na escola não é suficiente. É preciso ir aos grupos, na saída da escola... Pensar quem é o alvo da participação e, a partir disso, definir os melhores canais para a convocação para a participação". (COTA, 2018, p. 04).

Ressalta-se a importância de que os dados estejam desagregados por sexo para visibilizar as demandas de ambos os sexos.

Quanto às estratégias, nos referimos a algumas ações para a promoção da mobilidade inclusiva, segura e sustentável com perspectiva de gênero. Em termos de mobilidade inclusiva, enfatiza-se a garantia de acessibilidade física, econômica e social. Em relação à promoção da segurança na mobilidade, são necessárias a melhoria dos elementos urbanos (iluminação, visibilidade e acessibilidade) e, por outro lado, a inclusão da ideia de comunidade (planejamento da cidade como espaço público, espaços com vida, bairros ativos). Para promover a mobilidade sustentável em nossas cidades/ metrópoles deve-se reconhecer os modelos de mobilidade das mulheres e adaptar as políticas à transversalidade que o tema requer, em especial adequando alguns pontos-chave:

- transporte público: deve-se adaptar aos ritmos temporais (horários e frequência) e espaciais (relação centro-periferia, novas centralidades) das usuárias e usuários deste tipo de transporte, bem como observar os possíveis deslocamentos bairro-bairro, implantando linhas de transporte entre bairros vizinhos. Os deslocamentos às novas centralidades pode requerer expansão das linhas de transporte. Além disso, os bairros geralmente carecem de transporte público interno, motivo pelo qual, diante dessa situação, pode ser proposta a introdução de microônibus dentro de cada bairro ou de um bairro à nova centralidade – isso ocorreu em Barcelona, por exemplo.
- viabilizar o transporte de bicicleta no nível metropolitano, com ciclovias ligando os municípios e reconhecendo que as mulheres têm mais resistência a usar a bicicleta (medo) e têm uma percepção maior de insegurança. Portanto, ciclofaixas ou vias seguras e acessíveis são requeridas.

⁵Col.lectiu Punt 6. **Mujeres trabajando**. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género. Barcelona, 2014.

- priorizar a mobilidade de pedestres, alargando as calçadas, sempre que possível, para adaptá-las aos movimentos de pedestres. Minimizar o espaço do carro nas propostas: ruas com muito tráfego de pedestres podem eliminar os espaços de estacionamento que podem ser movidos para as ruas com menos tráfego. Melhorar iluminação das ruas, evitando zonas escuras e tornando o espaço público mais seguro;
- promover diversidade social e distintos fluxos na proposta, o que está atrelado à diversidade de usos dos bairros. Viena e Barcelona adotaram o uso misto das edificações, destinando a parte térrea dos edifícios a usos de comércio e serviços associados ao uso residencial. A proximidade entre usos facilita o cumprimento das tarefas cotidianas, reduz deslocamentos motorizados e atua na saúde pública da população, em especial das mulheres que resolvem à pé parte das atividades do dia-a-dia.
- Além da diversidade de usos – objeto das leis de uso e ocupação do solo – pensar em priorizar tipologias com fachadas diversificadas, inibindo paredes cegas (sem janelas) e muros altos – seguros para quem está dentro, mas péssimos para quem está fora. Precisamos dos “olhos da rua” no dizer de Jane Jacobs (cf. JACOBS, 2009).
- Política tarifária de inclusão e integração entre os meios de transporte municipais e metropolitanos.

De caráter estrutural, outra iniciativa que ajudaria a reduzir as necessidades de mobilidade dos habitantes de uma determinada região é localizar usos/ atividades que gerem empregos nessa região. Assim, o deslocamento para o trabalho produtivo demandaria menos tempo, menos gasto e mais qualidade às mulheres que têm sob sua responsabilidade outras demandas cotidianas além daquelas vinculadas à esfera produtiva.

Em suma: não podemos esquecer que as ações devem ser integradas e transversais, pensadas territorialmente e não setorialmente.

Trabalhos educativos com os cidadãos em geral e específico com quem trabalha no transporte também é proposta para tornar possível a redução da insegurança e, acima de tudo, do assédio sexual. Aumentar a sinalização ou simplesmente instalá-la onde está ausente também ajuda a minimizar a sensação de insegurança. Ainda sobre essa temática, vale ressaltar a necessidade de notificação aos proprietários de lotes baldios para que mantenham a vegetação baixa, tornando as áreas vazias visíveis, o que aumenta a sensação de segurança.

A pesquisa Origem e destino, no caso da RMBH, também deve ser aprimorada para incorporar a perspectiva de gênero:

- Diferenciar sexo de gênero;
- Usar linguagem simples;
- Sugere-se expandir as categorias de motivos de deslocamento: ocupacional ou esfera produtiva/ Pessoal ou esfera própria/ Família-casa ou esfera reprodutiva / Participação social ou esfera comunitária.

- Deve-se analisar não apenas as razões para usar o transporte privado, mas também aquelas para NÃO usá-lo e no caso de usá-lo, o que falta no transporte público para deixar de usar o transporte individual.
- Deve-se incluir nos questionários da pesquisa se a pessoa faz a viagem sozinha ou acompanhada e se necessita de algum espaço especial, seja para uma cadeira de rodas, um andador ou um carrinho de bebê.
- Salvo engano, a pesquisa parece identificar os motivos para um deslocamento (motivo na origem do trajeto e motivo no destino), mas não capta os possíveis outros deslocamentos (fragmentados, à pé, poligonais...) a partir deste destino, ou seja, não capta a mobilidade no território além de um deslocamento motorizado e isso deve ser alterado para captar vários os deslocamentos das mulheres.

De forma geral atentamos para o fato de que qualquer tentativa de melhorar o espaço público, assim como o transporte, precisa levar em consideração os pontos de vista das mulheres. Técnicos e legisladores que pensam em mobilidade precisam reconhecer e reavaliar as atividades de cuidado (SÁNCHEZ DE MADARIAGA, 2013) e como contribuir para uma maior qualidade de vida para todas e todos. Nesse sentido, as administrações públicas devem conhecer essas particularidades para tomar decisões e estabelecer estratégias de planejamento relacionadas à mobilidade que sejam também mais efetivas e respondam melhor às necessidades de toda a população.

APONTAMENTOS FINAIS

Longe de esgotar a temática, este trabalho buscou apontar formas de articulação entre gênero, mobilidade e planejamento territorial, evidenciando a necessidade de se trabalhar políticas públicas mais integradas e transversais. Partindo do conceito de gênero, buscamos visibilizar as diferenças existentes na mobilidade das mulheres na cidade – quiçá da metrópole – em relação aos homens, mostrando que tanto diagnósticos quanto propostas que versam sobre aqueles temas não podem ser tratados de forma homogênea e setorial.

Ressaltamos que a perspectiva de gênero aplicada à mobilidade contribui para o direito à cidade na medida em que leva em conta as necessidades espaciais associadas a todas as tarefas reprodutivas; valoriza a reprodução (social) da vida e das pessoas – diferente do que vem sendo feito com relação às decisões urbanas que levam mais em conta o mundo produtivo (do trabalho), isto é, intervenções que sempre organizaram o espaço público em função dos horários e das necessidades da reprodução do capital.

Acreditamos que a mobilidade tratada sob a perspectiva de gênero pode se tornar uma ferramenta democratizadora para a concretização do direito à cidade e é condição indispensável para a inserção social e econômica das pessoas, principalmente aquelas que foram historicamente invisíveis. Do ponto de vista da cidade para todas e todos devemos estar comprometidos e comprometidas com novos paradigmas de mobilidade, menos ligados ao transporte privado, reivindicando cidades/ metrópoles mais acessíveis e não mais rápidas, mais próximas e não mais extensas, mais tranquilas e menos poluídas. Assim,

queremos apostar em uma mobilidade sustentável que priorize uma boa rede de transporte público e que reduza as distâncias entre as diferentes atividades cotidianas urbanas, obtendo benefícios ambientais e de qualidade de vida significativos para todas e todos.

REFERÊNCIAS

ASCHER, F. *Les sens du mouvement*. Paris: Belin, 2004.

BARCELONA. *Ley 2/2004, de 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren una atención especial*. 2004.

BLANCO, Jorge; BOSOER, Luciana; APAOLAZA, Ricardo. Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Anais do XIII Coloquio Internacional de Geocrítica*. El control del espacio y los espacios de control. Barcelona, 5-10 de mayo de 2014. P.01-18.

BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina*. 7ª. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Diário Oficial da União. Recuperado em maio de 2015, de www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Planejamento em mobilidade urbana: projeto diálogos setoriais*. Brasília: MC. 2013.

BRASIL. (2015). *Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana*. Brasília: MC.

CIOCOLETTO, Adriana. *Espacios para la vida cotidiana*. Auditoria de calidad urbana con perspectiva de género. 2014.

COLLECTIU PUNT 6. *Mujeres trabajando*. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género. Barcelona, 2014.

COTA, Daniela Abritta. Entrevista com Zaida Muxí. Cidade, política e gênero. *Entrevista*, São Paulo, ano 18, n. 075.02, Vitruvius, set. 2018 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/18.075/7123>>.

GAUTHIER, Aimée; KUNIEDA, Mika. *Gender and Urban Transport: Smart and Affordable Module 7a - Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*. Revised September, 2007.

ÍÑIGUEZ-RUEDA, Lupicio; OLIVEIRA, José Hercílio Pessoa de. La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*. Volumen 7, número 1, páginas 9-29 – Papers, 2017.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 178 p. 1999.

LEVY, J. *Os novos espaços da mobilidade*. GEOgraphia nº 6, 2001. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>>. Acesso em outubro 2018.

MACHADO, Laura; PICCININI, Livia Salomão. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. *URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana* (Brazilian Journal of Urban Management), 2018 jan./abr., 10(1), 72-94.

MOBILIZE. Mobilidade Urbana Sustentável Brasil. (2011). *Estudo Mobilize 2011: diagnóstico da mobilidade urbana sustentável em capitais brasileiras*. Portal Mobilize. Disponível em <http://www.mobilize.org.br/estudos/10/estudo-mobilize-2011-diagnostico-da-mobilidade-urbana-sustentavel-em-capitais-brasileiras.html>. Acesso em outubro 2018.

NELLO, Oriol. *La Llei de Barris. 4 anys, deu lliçons*. In: NELLO, Oriol. *La Lei de barris: una aposta colectiva per la cohesió social*. Generalitat De Catalunya. 2009.

OLIVEIRA, J. A., Jr. *Princípios, diretrizes e objetivos da Lei 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana*. *Revista UFG*, 12, 18-27. 2012.

PNAD. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*, 2013.

RAMOS, Antônio C. *Política nacional de habitação* (Vol. 4). Ministério das Cidades. 2004.

ROSA, Renata Adriana. Territórios do cotidiano: trajetórias e experimentações femininas nas metrópoles brasileiras. 29ª. Reunião Brasileira de Antropologia, 03 ea 06 de agosto de 2014, Natal – RN. Disponível em: http://www.29rba.abant.org.br/resources/anais/1/1402145714_ARQUIVO_RBANATAL2014-RenataAdrianaRosa.pdf . Acesso em: outubro 2018.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés. From women in transport to gender in transport: challenging conceptual frameworks for improved policymaking. *Journal of International Affairs*, 67(1): 43-65, 2013.

SANTOS, T. A. dos. A produção do espaço a partir de Henri Lefebvre e a dimensão espacial da ação política. In: COSTA, Geraldo M.; COSTA, Heloisa S. M.; MONTE-MÓR, Roberto L. de M. (Orgs.) *Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana*. 1. Ed. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. V. 1. P. 169 – 192.

SARAIVA, Ágar Camila Mendes. *Mulheres e mobilidade: a perspectiva de gênero nas Políticas Públicas de Mobilidade*. Trabalho Final de Graduação. curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. 2017.

SOARES, Vera. Políticas públicas para igualdade: papel do Estado e diretrizes. In: GODINHO, Tatau; SILVEIRA, Maria Lúcia da (org.) *Políticas públicas e igualdade de Gênero*. São Paulo: Coordenadoria Especial da Mulher, 2004, p. 113-126.

VESCHAMBRE,V. La notion d'appropriation. *Norois*, 195, 2005. Disponível em <http://norois.revues.org/589>.