



PLANOS DE MOBILIDADE URBANA BRASILEIROS SOB A PERSPECTIVA DE GÊNERO (MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE)

Eloisa Parteka

PPGTU – PUCPR | eloisaparteka@gmail.com

Geisa Bugs

PPGTU – PUCPR | geisabugs@gmail.com

Fábio Duarte

Massachusetts Institute of Technology | fduarte@mit.edu

Sessão Temática 8: mobilidade urbana e direito à cidade

Resumo: A necessidade da inclusão da perspectiva de gênero na mobilidade urbana parte da noção de que as mulheres tendem a ter uma mobilidade muito mais dispersa no tempo e no espaço, conforme demonstra a literatura científica. A desconsideração dessa condição acaba trazendo a elas consequências sociais, psicológicas e econômicas negativas. O objetivo foi avaliar como as demandas e necessidades relacionadas aos padrões de mobilidade de mulheres foram incluídas nos planos de mobilidade urbana brasileiros. Foram analisados 203 planos, elaborados de 2006 até 2021, após foram realizadas entrevistas com planejadores que participaram destes planos a fim de entender os motivos que os levaram a incluir a perspectiva de gênero nesses planos. Este artigo, o primeiro a avaliar os planos de mobilidade no Brasil, tendo gênero como categoria analítica, mostra que na grande maioria dos planos avaliados as mulheres são esquecidas.

Palavras-chave: Gênero; Mulheres; Mobilidade Urbana; Planejamento; Brasil.

BRAZILIAN URBAN MOBILITY PLANS FROM A GENDER PERSPECTIVE

Abstract: *The need to include a gender perspective in urban mobility is based on the notion that women tend to have a much more dispersed mobility in time and space, as demonstrated by scientific literature. Ignoring this condition ends up bringing negative social, psychological and economic consequences to them. The objective was to evaluate how the demands and needs related to women's mobility patterns were included in Brazilian urban mobility plans. 203 plans, prepared from 2006 to 2021, were analyzed, after which interviews were conducted with planners who participated in these plans in order to understand the reasons that led them to include a gender perspective in these plans. This article, the first to evaluate mobility plans in Brazil, using gender as an analytical category, shows that in the vast majority of the plans evaluated, women are forgotten.*

Keywords: Gender; Women; Urban Mobility; Planning; Brazil.

PLANES BRASILEÑOS DE MOVILIDAD URBANA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Resumen: La necesidad de incluir una perspectiva de género en la movilidad urbana se basa en la noción de que las mujeres tienden a tener una movilidad mucho más dispersa en el tiempo y el espacio, como lo demuestra la literatura científica. Desconocer esta condición termina por traerles consecuencias sociales, psicológicas y económicas negativas. El objetivo fue evaluar cómo las demandas y necesidades relacionadas con los patrones de movilidad de las mujeres fueron incluidas en los planes brasileños de movilidad urbana. Se analizaron 203 planes, elaborados desde 2006 a 2021, tras lo cual se realizaron entrevistas a planificadores que participaron en estos planes con el fin de comprender los motivos que les llevaron a incluir una perspectiva de género en estos planes. Este artículo, el primero en evaluar planes de movilidad en Brasil, utilizando el género como categoría analítica, muestra que en la gran mayoría de los planes evaluados, las mujeres son olvidadas.

Palabras clave: Género; Mujer; Movilidad Urbana; Planificación; Brasil.

INTRODUÇÃO

O direito à cidade significa o direito à vida urbana, à centralidade renovada e o acesso a lugares de encontro e troca (Lefebvre, 2001). A mobilidade urbana, englobando serviços, políticas e infraestrutura, é fundamental para a construção desses direitos e, portanto, para o domínio mais amplo da formação da identidade (Braga, Loureiro, Pereira, 2020; Banco Mundial, 2011). Mas nem todos os grupos sociais desfrutam de níveis iguais de mobilidade. As mulheres, em particular, muitas vezes enfrentam obstáculos na sua mobilidade cotidiana, diminuindo sua acessibilidade aos recursos e oportunidades da cidade (Fenster, 2005; Cresswell; Uteng, 2008; Loukaitou-Sideris, 2016).

A necessidade da inclusão da perspectiva de gênero no planejamento da mobilidade urbana se baseia no fato de que as mulheres têm necessidades de deslocamento e condições de acesso aos serviços diferentes dos homens (Elvir, 2016; Kern, 2019; Loukaitou-Sideris, 2016; Sánchez De Madariaga, 2013). A literatura científica vem mostrando as diferenças nos padrões de mobilidade, sendo que as mulheres tendem a ter uma mobilidade muito mais dispersa no tempo e no espaço, quando comparadas aos homens (Gauvin Et Al., 2020; Criado Perez, 2019; Itdp, 2018; Sánchez De Madariaga, 2013, 2010; Cresswell; Uteng, 2008). Apesar disso, estudos indicam que pouco se avançou na incorporação da perspectiva de gênero no planejamento da mobilidade urbana no Brasil (ITDP, 2018; Guimarães; Lucas, 2019).

O deslocamento delas, em geral, é reflexo de uma sobreposição de funções, em que cada nova atividade tem como consequência um novo trajeto, incluindo tarefas cotidianas como buscar os filhos na escola ou fazer compras no supermercado (Elvir, 2016; Sánchez De Madariaga, 2013). Muitas mulheres, especialmente as de classe média e baixa, se dividem entre o trabalho remunerado e o trabalho não remunerado, relacionado às atividades de reprodução e cuidado. Essas mulheres são mais propensas a fazer mobilidade de cuidado (mobility-care) - termo utilizado para os deslocamentos feitos para acompanhar e cuidar de outras pessoas, como por exemplo viagens para escola, médico, e compras (Sánchez De Madariaga, 2013; Zucchini, 2019). Para se ter uma ideia da dimensão dessas atividades, o trabalho não remunerado das mulheres contribuiu com US\$10 trilhões para o PIB global (McKinsey, 2015).

No entanto, a maioria dos sistemas de transporte público assume um usuário padrão e prioriza os padrões de deslocamento com conexões diretas entre áreas predominantemente residenciais para áreas centrais, industriais e/ou de escritórios, evitando desvios e várias paradas. Essa otimização do sistema funciona muito bem para a maioria dos passageiros do sexo masculino com um emprego fixo (Wekerle, 2005). Assim, muitas vezes, no transporte público, as mulheres acabam pagando uma "taxa rosa" (Marshall, 2018), pois elas pagam por múltiplos deslocamentos, e conseqüentemente subsidiam os passageiros com deslocamentos do tipo casa-trabalho.

Existem também lacunas em termos de resposta eficaz às preocupações de segurança das mulheres. Muitas mulheres têm medo de se deslocar em determinadas áreas devido ao sentimento de vulnerabilidade, marcado pela ameaça de crimes relacionados ao sexo, o que

acaba determinando seus deslocamentos rotineiros na cidade (Loukaitou-Sideris, 2014; Tonkiss, 2005). Kern (2019) aponta que toda mulher tem histórias sobre descer do metrô ou ônibus em um ponto distante por medo de ser seguida, ou fazer percursos mais longos para ter certeza de que estava realmente sozinha. Como aponta Koskela (1999, p. 111), “o assédio sexual lembra às mulheres todos os dias que elas não deveriam estar em determinados espaços”.

O medo molda os deslocamentos das mulheres, limita o uso dos espaços públicos, e condiciona as escolhas sobre trabalho e outras oportunidades econômicas (Leão, 2022; Kern, 2019). Segundo pesquisa do Datafolha (2017), 42% das brasileiras afirmaram já ter sofrido algum tipo de violência, sendo que 22% das brasileiras já foram assediadas dentro do transporte público coletivo. Outra pesquisa realizada pela ActionAid (2016) demonstrou que 86% das mulheres brasileiras ouvidas já sofreram assédio em espaços públicos em suas cidades. Também a pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva em 2018 apontou que 8 em cada 10 mulheres brasileiras têm medo de andar sozinhas à noite (O Globo, 2018). Para driblar essas situações, as mulheres utilizam táticas de manutenção de segurança (*safety work*) nos processos decisórios de mobilidade cotidiana, as quais permitem que, ainda que sob riscos, não deixem de ocupar os espaços urbanos (Leão, 2022; Vera-Gray, Kelly, 2020). Manutenção de segurança é outra expressão sobre o trabalho/esforço feminino cotidiano vinculado às táticas de garantia de segurança individual e coletiva de autocuidado das mulheres para poderem se deslocar com segurança pela cidade (Vera-Gray, Kelly, 2020).

A diferença no modal de transporte utilizado por homens e mulheres reflete um conjunto de desigualdades sociais. No Brasil, enquanto 16% das mulheres viajam de carro, 23% dos homens o fazem. Por outro lado, 28% das mulheres usam o transporte público e 26% a pé – esses números para os homens são 19% e 17%, respectivamente (CNI, 2015). Diversos fatores fazem com que uma pessoa opte ou não pela utilização de determinado meio de transporte. Isso tem influência pela maneira como a cidade está estruturada, mas também pela raça, classe, localização no território, idade e a subjetividade que constroem as experiências únicas de cada ser humano (Vasconcellos, 2001). Determinados perfis de mulheres acabam utilizando os modais disponíveis, pois não podem “se dar ao luxo” de optar.

A Pesquisa Origem e Destino realizada pelo Metrô de São Paulo a cada dez anos mostrou que a predominância do público feminino no transporte ativo e coletivo é histórica. Em 2007, as principais viagens das mulheres eram realizadas por transporte público (39%) ou a pé e de bicicleta (38%), enquanto a maioria dos homens se deslocava por veículos individuais motorizados (35%). Dez anos depois, a presença do público feminino continuou majoritária no transporte ativo e coletivo, com 41% utilizando ônibus, trem ou metrô, e 35% percorrendo a cidade a pé ou de bicicleta. Ao passo que os homens aumentaram a participação no transporte motorizado individual (Estadão, 2022).

Diversos fatores fazem com que uma pessoa opte ou não pela utilização de determinado meio de transporte. Isso tem influência pela maneira como a cidade está estruturada, mas também

pela raça, classe, localização no território, idade e a subjetividade que constroem as experiências únicas de cada ser humano (Vasconcellos, 2001). Determinados perfis de mulheres acabam utilizando os modais disponíveis, pois não podem “se dar ao luxo” de optar. Pesquisa realizada por Blumenberg (2016), nos Estados Unidos, relata que as mulheres de baixa renda que não têm acesso a automóveis estão em desvantagem no que diz respeito às oportunidades, pois os automóveis continuam sendo um fator determinante para as mulheres de baixa renda terem acesso às oportunidades.

A construção de cidades inclusivas para mulheres faz parte da agenda da Organização das Nações Unidas (ONU), por meio dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), a serem alcançados até 2030. Os municípios têm papel decisivo na promoção da equidade de gênero por meio da elaboração e implementação dos planos de mobilidade urbana, os quais podem ser determinantes para o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida. Portanto, sua análise, considerando a perspectiva de gênero, é de grande importância para apoiar a elaboração de políticas urbanas que garantam o pleno direito das mulheres à cidade.

Dado este contexto, o objetivo desta pesquisa é avaliar como a perspectiva de gênero é considerada nos planos de mobilidade urbana brasileiros. No Brasil todas as cidades com mais de 20.000 habitantes são obrigadas a desenvolver seu plano de mobilidade urbana, com a participação da sociedade civil, seguindo critérios determinados pela legislação nacional (Lei nº 12.587, de 2012). O plano de mobilidade deve regular o planejamento de todas as formas de mobilidade, estipulando medidas de acessibilidade, infraestrutura, financiamento e integração intermodal.

A Lei 14.000 de 2020, prorrogou os prazos para que as prefeituras elaborem os Planos de Mobilidade Urbana (PMUs). O PMU deverá ser elaborado até 12 de abril de 2022 para cidades com mais de 250 mil habitantes e de 12 de abril de 2023 para cidades com até 250 mil habitantes. O município que não tiver plano no prazo fixado somente poderá solicitar e receber recursos federais para mobilidade urbana se for para aplicação na elaboração do próprio plano. Porém, até março de 2021, quando da realização desta pesquisa, apenas 10,7% dos 1.900 municípios com mais de 20.000 habitantes haviam aprovado seus respectivos planos de mobilidade. Posteriormente, no dia 5 de dezembro de 2023, foi sancionada a lei que prorroga para 2025 o prazo para que os Municípios elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana (PMU) (Confederação Nacional de Municípios, 2024).

Em termos metodológicos, primeiro, fizemos o download dos planos nos websites das prefeituras e buscamos as palavras-chave "gênero", "mulher", "mulheres". Em seguida, analisamos os planos em sua totalidade para verificar se continham alguma menção ao tema. Naquelas que continham, analisamos em que contexto foram mencionadas e se traziam medidas específicas. Concluída a fase documental, procuramos entender os motivos e o processo que conduziu à inclusão das questões de gênero nesses planos de mobilidade. Para

tanto, realizamos entrevistas online com planejadores urbanos, especialistas em mobilidade urbana e técnicos que contribuíram para a formulação desses planos¹.

GÊNERO NO PLANEJAMENTO E NA MOBILIDADE URBANA

"Se, como nós urbanistas sempre afirmamos, nossas cidades são desiguais, talvez possamos afinar um pouco esse olhar e afirmar que, são diferentemente desiguais para homens e para mulheres (SANTORO, 2008, p.6)".

A maior parte do que se tem produzido sobre urbanismo moderno e seu planejamento é de autoria masculina, branca e de origem europeia (Costa, Vieira, 2014). Via de regra, as leis de zoneamento priorizam as necessidades de um homem que sai para trabalhar pela manhã e volta para casa à noite, devido à separação espacial das atividades de cuidado e reprodução da vida e do trabalho (Federicci, 2022). A ideia de que a casa é principalmente um lugar de descanso, dissociado do trabalho, continua a sustentar as práticas urbanísticas em muitas partes do mundo (Sánchez De Madariaga, 2013), e não reflete as atividades cotidianas das mulheres, que têm várias funções sobrepostas (Horelli, 2017, 2020), muito menos das mulheres racializadas, que sempre trabalharam fora de casa.

Pensar em cidades que considerem a situação e a condição social da mulher passa por atender às necessidades impostas pelo trabalho remunerado e não remunerado, uma relação praticamente indissociável entre o gênero feminino e a vida cotidiana (Muxí, 2019), dando a ambos a mesma importância nos espaços de planejamento e de decisões locais (Montaner, Muxí, 2014). Apesar da mudança que vem acontecendo nos papéis dentro da dinâmica familiar, com mais mulheres no mercado de trabalho, o trabalho do cuidado ainda recai de forma desigual sobre elas e influencia diretamente a forma com que se movem nas cidades. Logo, a desigualdade de gênero no uso e apropriação do espaço urbano também se expressa por meio dos padrões de mobilidade.

Do ponto de vista da equidade é preciso avançar e diferenciar os deslocamentos que as pessoas fazem no seu dia a dia do conjunto de destinos e oportunidades que elas potencialmente conseguiriam acessar se o desejassem (Banister, 1994). Destarte, a mobilidade urbana é uma questão essencial do planejamento das cidades, pois é uma condição para acessar toda a cidade e usufruir das funções urbanas e dos direitos sociais, como por exemplo: educação, saúde, trabalho, lazer, moradia, cultura, entre outros (Oliveira Júnior, 2011). Os estudos de mobilidade (Hannam, Sheller, And Urry 2006; Urry 2000, 2007) também procuram acompanhar como as relações sociais e as sociedades são continuamente

1 Perguntas realizadas: 1- No processo de elaboração do plano de mobilidade, alguém ou alguma organização sugeriu que fossem adotadas no plano medidas específicas para as mulheres? 2- Com este plano de mobilidade, você acredita que podem ser reduzidos os obstáculos que muitas mulheres enfrentam nos seus movimentos diários? E de que maneira? 3- De que forma exatamente você contribuiu nesse plano de mobilidade? 4- As propostas que você fez para o plano foram aceitas? Por que você acredita que isso aconteceu? 5- O que você acha que poderia ser melhorado no plano em relação às medidas específicas para as mulheres? 6- Como você acha que a urbanização e a mobilidade urbana de gênero se cruzam?

redefinidas, pois as necessidades sociais e econômicas das pessoas requerem seu deslocamento no espaço (Vasconcellos et. al. 2011).

Algumas cidades, notadamente na Europa, vêm adotando a integração de gênero tanto no planejamento urbano quanto na mobilidade urbana, como, por exemplo, Viena, Berlim, Barcelona e Estocolmo. Viena inclui a perspectiva do planejamento urbano para diferentes fases da vida e de diferentes gêneros para que seja possível dar visibilidade às diversas realidades cotidianas das pessoas (Urban Development Vienna, 2013). Berlim otimiza o tráfego de pedestres e bicicletas, proporcionando acesso às áreas circundantes e à rede de transporte público com igualdade de oportunidades de mobilidade para homens e mulheres (Gender Mainstreaming In Urban Development Berlim, 2011). Barcelona introduziu uma rota de ônibus ortogonal mais útil para o encadeamento de viagens e criou trechos na cidade com limites de baixa velocidade, priorizando o tráfego de pedestres – dois modos mais utilizados por mulheres (Criado Perez, 2019). E Estocolmo priorizou a remoção de neve nas rotas mais usadas por mulheres (Life Site News, 2016).

Na América Latina, a integração de gênero no planejamento e desenvolvimento urbano ainda é incipiente, embora seja possível encontrar manuais. A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe faz recomendações sobre a incorporação de uma perspectiva de gênero no campo do desenvolvimento regional na América Latina e no Caribe (CEPAL, 2017, 2022). No Brasil, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), entidade que atua junto aos governos locais para promover o transporte sustentável e equitativo, entende que o debate sobre gênero e mobilidade precisa ser incorporado de forma transversal na construção de políticas públicas de garantia do direito à cidade (ITDP, 2018; ITDP, 2019; ITDP, 2020a; ITDP, 2020b). Outros documentos que podemos ser citados são o guia metodológico sobre a mobilidade cotidiana com perspectiva de gênero, um estudo de caso baseado na experiência da cidade de Buenos Aires (CAF, 2021) e o índice técnico de caminhabilidade sensível ao gênero de Curitiba (ONG Sampa Pé, 2019). Há também ações pontuais, como os trens rosas², que existem em algumas cidades do Brasil (Júnior, Vieira, 2018), não sem críticas. Em suma, esses documentos contêm orientações no sentido de criar uma mobilidade urbana mais amigável e segura para as mulheres, que podem ser aplicadas em cidades latino-americanas, a partir da compreensão de cada realidade.

No entanto, na prática, ainda são raras as políticas públicas que incorporam gênero no contexto da mobilidade e do planejamento urbano. O Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR, 2011) identificou que poucos planos diretores participativos no Brasil contemplavam a perspectiva de gênero, e os que o faziam, o faziam de forma

2 Pode ser um trem ou metrô destinado ao uso exclusivo de mulheres, medida adotada na tentativa de diminuir a violência sofrida por mulheres no transporte público.

superficial, apenas introduzindo a questão da mulher como chefe da família ao discutir políticas habitacionais.

As políticas de integração de gênero devem contar com a coleta e análise de dados desagregados para entender a relação entre gênero e mobilidade (LOUKAITOU-SIDERIS, 2016). Mas, em geral, muitos órgãos não separam os dados por sexo e não fazem distinção entre atividades de trabalho/compras/lazer (CECCATO, 2017). Para D'Ignazio e Klein (2018), a lacuna de dados de gênero é consequência do desinteresse em atender as demandas desses públicos. Ao mesmo tempo, não podemos esquecer que existem diferenças importantes entre os diferentes perfis de mulheres, com base em características identitárias, sociodemográficas e contextos geográficos. Tais diferenças e nuances nem sempre são compreendidas e muito menos abordadas pelos formuladores de políticas públicas (LOUKAITOU-SIDERIS, 2016). Conforme Silva (2017), às desigualdades vivenciadas pelas mulheres somam-se às suas condições de vulnerabilidade social, econômica, cultural e política que estão sujeitas, pois as cidades geralmente estão estruturalmente moldadas pela dinâmica do capital.

Parte dessa desconsideração também se deve à escassez de mulheres em posições centrais na formulação e planejamento de políticas públicas (Loukaitou-Sideris, 2016). De acordo com Hamilton e Jenkins (2000), o setor de transporte é 'tendencioso ao gênero', ou talvez cego ao gênero. Esse viés ou cegueira pode ser reconhecido como parte de uma falha metodológica sistemática, decorrente principalmente do desconhecimento das diferenças inatas entre os padrões de mobilidade de homens e mulheres. Conforme o ITDP (2018, p. 72):

"Por mais que seja visto como benéfico para todas as pessoas indistintamente, o transporte é, na verdade, um dos serviços básicos mais críticos do ponto de vista de gênero. Planejados para atender principalmente os deslocamentos pendulares entre periferia e centro, sobretudo nos horários de pico, os sistemas de transporte não atendem todos os interesses e necessidades das mulheres, cujas viagens não obedecem esse modelo e estão distribuídas de maneira mais heterogênea, tanto em relação aos horários quanto aos destinos (ITDP, 2018, p. 72)".

A mobilidade urbana pensada para mulheres deve levar em consideração a segurança, que é um elemento chave (Kern, 2019; Leão, 2022; Vera-Gray, Kelly, 2020; Wekerle 1992), pois "é sentença corriqueira em estudos e pesquisas nacionais e internacionais que as mulheres sentem mais medo que os homens no espaço público" (Siqueira, 2015, p. 24). O medo das mulheres na cidade é baseado em violência física e na violência específica de gênero. "As mulheres aprendem através da experiência que é inadequado e potencialmente perigoso estar sozinha no espaço dominado por homens, especialmente à noite" (Siqueira, 2015, p. 26). Tal sentimento de insegurança não é por acaso, é resultado direto de como o espaço urbano foi concebido e construído, para atender às necessidades e interesses masculinos, e que na maioria das vezes não leva em consideração a "situação" e "condição social" da mulher (Villagrán, 2014). Muitas mulheres se sentem ameaçadas em locais mal conservados, escuros e sujos, e em transportes públicos onde funcionários ou clientes apresentam comportamentos antissociais ou agressivos (Kern, 2019; Leão, 2022).

Conforme sintetizado por Loukaitou-Sideris (2016), as mulheres sofrem com barreiras de deslocamento em muitas dimensões: cultural, econômica, física e psicológica. Portanto, a inclusão da perspectiva de gênero no planejamento da mobilidade urbana é essencial para o desenvolvimento de políticas públicas urbanas sensíveis à questão. Tal inclusão não contribui apenas com as mulheres, mas também com diversos grupos, desde crianças até idosos (Urban Development Vienna, 2013).

ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA BRASILEIROS

O Brasil possui 5.570 municípios (IBGE, 2021), desse total, 1.800 têm mais de 20.000 habitantes (IBGE, 2021) e são obrigados por lei federal (Brasil, Lei nº 12.587) a elaborar o plano de mobilidade urbana. Até março de 2021, apenas 203 haviam concluído o plano e outros 134 estavam em preparação. Dos 203 planos considerados neste estudo, ou seja, todos aqueles aprovados até março de 2021, apenas 8 (3,9%) têm menções ou medidas específicas dirigidas às mulheres, conforme revela a análise documental. Em termos de localização geográfica, 5 situam-se na região sudeste do Brasil, 1 na região sul, 1 na região nordeste e 1 na região norte – notadamente a que tem mais mulheres na equipe de planejamento. Dessas 8 cidades, 3 são capitais, e nenhuma das equipes têm mulheres em cargos de liderança. A Tabela 1 sintetiza o conteúdo dos 8 planos de mobilidade com menções às palavras "gênero", "mulher", "mulheres". Cabe lembrar que no Brasil os planos de mobilidade podem ser feitos pelas próprias prefeituras ou também por empresas consultoras, e talvez isso explique porque a quantidade de pessoas em cada uma das equipes é tão distinta (Tabela 1).

Tabela 1: Planos de mobilidade com algum tipo de medida específica para mulheres.

Cidade	UF	Ano de aprovação	Documentos disponíveis	Na equipe que fez o plano quantas são mulheres?	Como aparecem as medidas específicas direcionadas para mulheres nos planos?
Andradina	SP	2015	Plano, Diagnóstico, Prognóstico.	Não tem informação. Plano realizado pela empresa Projecta Assessoria e Consultoria.	O único que aborda questões de gênero estruturais e presentes na literatura.

Belo Horizonte	MG	2013	Decreto, Diagnóstico, Tendências, Plano Gestão Demanda e Melhoria da Oferta, Plano de Implantação Gestão e Monitoramento, Relatório Síntese.	Plano realizado pela empresa LOGIT, 46 pessoas na equipe, 19 mulheres.	Projeto Eu Respeito!: solidariedade e segurança para idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida: sensibilização de respeito aos assentos nos ônibus destinados prioritariamente a idosos, pessoas com deficiência e mulheres grávidas.
Blumenau	SC	2018	Decreto, Relatório, Diagnóstico, Prognóstico.	Não tem informação, Plano realizado pela empresa Concremat Engenharia.	"Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos."
Cachoeiro de Itapemirim	ES	2014	Plano, Projeto de Lei, Relatório	Plano realizado pela empresa LOGIT, 36 pessoas na equipe, 9 mulheres.	Lei Municipal 4.389/1997: Altera dispositivos da Lei 3.339/1990, que dispõe sobre a reserva de lugares para deficientes físicos, mulheres em estado de gravidez avançado e idosos no transporte coletivo municipal.
Cacoal	RO	2018	Plano	8 pessoas na equipe, 7 mulheres.	Permite que, no período noturno, mulheres, idosos e deficientes desçam fora dos locais de parada oficiais.
Itanhaém	SP	2016	Plano, Cicloviário.	Prefeitura Municipal - Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente.	Norma para o desembarque de mulheres no período noturno - Lei 3933 de 25/06/14.
Rio de Janeiro	RJ	2019	Decreto, Plano, Relatório, Diagnóstico, Prognóstico, Implantação.	34 pessoas na equipe, 12 mulheres.	Dados separados por Gênero, diversificam o perfil do ciclista típico, buscando instigar o uso da bicicleta por mulheres, crianças e idosos.

Salvador	BA	2018	Lei, Decreto, Plano.	103 pessoas na equipe, 44 mulheres.	Incentivar o uso de bicicletas por mulheres; ONG Movimenta La Frida Bike: segundo a página da ONG o "Movimenta La Frida Bike" é uma organização formada por cicloativistas negras que tem como objetivo incluir e fortalecer a mobilidade das mulheres nos planos de transporte, sendo também uma ferramenta para a emancipação da mulher na sociedade.
----------	----	------	----------------------	-------------------------------------	---

Fonte: os autores (2021), com base nos planos de mobilidade brasileiros.

As medidas encontradas na pesquisa aos planos de mobilidade concentram-se principalmente em: reservar lugares para mulheres nos transportes públicos (3), permitir que as mulheres saiam à noite fora das paradas oficiais (2) e incentivar o uso de bicicletas por mulheres (2). A reserva de lugares para mulheres nos transportes públicos pode trazer benefícios como priorizar a segurança e o conforto das mulheres durante a viagem, e contribuir com a acessibilidade, especialmente em situações de maior vulnerabilidade. Permitir que as mulheres saiam à noite fora das paradas oficiais contribui com o aumento da segurança delas, pois busca reduzir o risco de violência durante o trajeto para casa, especialmente em horários e locais considerados mais perigosos. Incentivar o uso de bicicletas por mulheres permite que as mulheres se movimentem com mais autonomia e liberdade nos espaços públicos, a bicicleta pode ser uma opção mais segura que outros meios de transporte em alguns casos, e pedalar é uma atividade física que promove a saúde e o bem-estar. Embora sejam medidas importantes, podem ser insuficientes para enfrentar as causas mais profundas de desigualdade e insegurança.

Um plano menciona explicitamente o problema estrutural, ao citar: "a questão de gênero na mobilidade urbana diz respeito mais aos problemas de transporte enfrentados pelas mulheres, ligados à sua posição na sociedade e suas diferenças anatômicas (...)" (Plano Municipal De Mobilidade Urbana De Andradina - PMMU, 2015, p.23). Mas este plano, ainda que levante a questão, não cria medidas específicas. Outro exemplo é o plano da cidade de Blumenau que cita a necessidade de atenção para as demandas das mulheres, mas não especifica ações, e também não dá providências. Não obstante, ambos revelam um primeiro passo na direção da incorporação da perspectiva de gênero no planejamento da mobilidade urbana. Mas, no geral, pode-se dizer que quando há menção nos planos de mobilidade urbana brasileiros quanto à mobilidade das mulheres, é de forma muito superficial, tão somente com sinalizações ou medidas paliativas. Essas limitações sinalizam que medidas de mobilidade com perspectiva de gênero precisam ser complementadas por políticas urbanas de longo prazo.

Chama atenção a significativa desconsideração da mobilidade de gênero, tendo em vista que desde 2015 há orientações neste sentido, quando foi criado pelo Ministério das Cidades o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Esse caderno fala sobre os padrões de deslocamentos diários das mulheres serem diferentes, relaciona também os problemas de transporte enfrentados pelas mulheres, ligados à sua posição na sociedade e às suas diferenças anatômicas (Ministério Das Cidades, 2015, p.127):

"A questão do gênero na mobilidade urbana relaciona-se mais aos problemas de transporte enfrentados pelas mulheres, ligados à sua posição na sociedade e às suas diferenças anatômicas. A participação crescente das mulheres no mercado de trabalho leva-as a utilizar as infraestruturas de transporte e de circulação com maior frequência. As mulheres ocupam 48% do mercado de trabalho e são 26,7% da população habilitada para a direção de automóveis. O padrão de deslocamentos diários das mulheres é distinto e, em geral, mais complexo do que o dos homens, por realizarem uma maior diversidade de atividades, acumulando tarefas domésticas. Ainda cabem predominantemente às mulheres as atividades de abastecimento da casa, condução de crianças à creche, escola ou posto de saúde e outras que implicam a realização de várias viagens ao longo do dia, para diferentes lugares da cidade, muitas delas realizadas a pé."

O Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana aponta problemas específicos enfrentados pelas mulheres em seus deslocamentos diários:

"A falta de calçadas e localização inadequada dos pontos de travessia de ruas e a superlotação dos veículos de transporte público são problemas mais graves para as mulheres, sobretudo quando grávidas, acompanhando crianças. A redução de oferta de viagens por transporte público nos períodos entre picos e falta de política tarifária integrada que permita a realização de viagens múltiplas também são agravantes para as mulheres, na medida em que muitas delas acumulam diversas tarefas ao longo do dia. Outro problema grave é o assédio sexual que ocorre no interior do transporte público, provocando o constrangimento das passageiras" (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p.127).

Também faz orientações específicas sobre algumas ações que podem melhorar as condições de conforto no uso do transporte público para as mulheres:

"Incorporação de elementos de projeto, equipamentos e dispositivos mais adequados à sua anatomia como altura de degraus, balaústres, roletas etc.; adoção de políticas tarifárias que facilitem o perfil de deslocamentos das mulheres exigidos em sua jornada de trabalho e na condução das tarefas domésticas; tratamento adequado dos passeios para garantir segurança nas caminhadas e rebaixamento de guias e outros dispositivos para a circulação de carrinhos de bebê" (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p.127).

Percebe-se, pelo Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, que o Estado tem plena consciência dos constrangimentos físico e psicológicos que as mulheres passam muitas vezes em seus trajetos. Apesar das orientações que este caderno descreve, pouco se refletiu nos planos de mobilidade analisados.

PERSPECTIVA DAS(OS) PLANEJADORAS(ES) ENVOLVIDAS NA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA BRASILEIROS

No total, identificamos 8 mulheres e 8 homens que participaram como planejadoras(es) nos 8 planos de mobilidade que mencionam de alguma forma questões ou medidas de gênero. Contactamos todas(os), quer diretamente por e-mail, quer através das entidades responsáveis pela formulação dos planos. Após várias tentativas, conseguimos entrevistar 4 mulheres e um homem. É crucial reconhecer que não é apenas às mulheres que cabe a responsabilidade de abordar essas questões. Desenvolver um modelo urbano mais inclusivo reside na nossa habilidade coletiva.

As funções das(o) entrevistadas(o) no desenvolvimento dos planos considerados foram de coordenação; produção do diagnóstico do plano; produção do cronograma do plano; planejamento de ciclismo e sistema viário; pesquisas para identificar os desafios de mobilidade enfrentados pelos moradores da cidade; produção de mapas; participação na estruturação de consultas e audiências públicas.

A entrevistada 2 falou sobre a questão das propostas do plano de mobilidade urbana estarem muito alinhadas com as exigências da secretaria de transporte da cidade, ou seja, alinhadas com a gestão pública. Para que a formulação do plano de mobilidade não acontecesse de forma independente, além da formulação do plano ter sido realizada juntamente com a secretaria de transporte e com a empresa consorciada, tinha também a parte da participação social.

A participação pública, permite que diferentes grupos sociais sejam ouvidos e participem na formulação de políticas públicas para as suas cidades.

Mas apesar dos processos de elaboração dos planos serem, obrigatoriamente, participativos, não houve menção ou solicitação de nenhuma organização para que medidas específicas para as mulheres fossem incluídas no plano, conforme relato da Entrevistada 1:

“(...) de toda participação que eu tive, não me lembro de ter um tipo de menção ou um pedido específico, pode ter tido alguma coisa abordando gênero, porque uma das pessoas que estava coordenando esse projeto era uma mulher e tinha essa visão. Era uma coisa que não se discutia efetivamente, na época era uma coisa muito vanguarda, vamos dizer assim. Não existia esse tipo de discussão, eu particularmente não me lembro de nenhum momento ter isso especificamente para a cidade. Nenhuma menção à mulheres, ou gênero, ou algum tipo de políticas específicas.”

Esse fato chama a atenção, pois a mobilização da sociedade civil poderia desempenhar um papel crucial na inclusão da pauta de gênero no planejamento da mobilidade urbana. As planejadoras e o planejador disseram que, na época da formulação dos planos, a agenda de gênero não estava tão presente no debate público quanto agora, e o foco era mais no incentivo ao transporte ativo, ciclismo e pedestres. A Entrevistada 3 relatou que a prefeitura até teve preocupação com a agenda de gênero, mas nenhuma proposta específica foi feita:

"(...) não teve nenhuma diretriz de nenhuma organização nesse sentido não, tinha algumas preocupações sim diante da prefeitura na questão de gênero, mas nunca foi expressado isso nesse sentido de ter uma proposta ou de ter uma preocupação específica com isso" (Entrevistada 3).

Em relação às questões específicas para mulheres a Entrevista 4 descreveu que:

"(...) resgatando essa memória não me recordo de ter tido nenhum tipo de profissional, nenhum profissional envolvido no processo que tenha alertado para a importância dessa dimensão, de a gente olhar para as mulheres, para medidas que poderiam melhorar tipo, qualidade de vida, a forma de como elas se locomovem na cidade, acho que o que talvez aconteceu, que pode ser uma resposta para essa pergunta quem elaborou o plano foi a consultoria onde eu trabalhava, eu coordenei a elaboração do plano de mobilidade de Cacoal, mas a consultoria [omitido] era um consultoria que tinha a presença de muitas mulheres na equipe. Então, eu acho que isso foi o diferencial porque ter mulheres envolvidas no processo de elaboração dos diagnósticos, prognósticos, em todos os produtos e processos participativos. Eu acredito que a gente, automaticamente, e também por uma questão de posicionamento comum, e esses profissionais estão em outros lugares, olham para questão de gênero como sendo uma chave, que acho que não necessariamente a gente deu enfoque para essa temática."

Três planejadoras e o planejador relataram que gênero é um tema que ainda não está presente nas discussões sobre mobilidade, que nunca pararam para refletir sobre o assunto – não por descaso, mas por costume. Segundo elas e ele nas décadas de 1960 e 1970, o automóvel esteve no centro da agenda da mobilidade, deslocando-se para o transporte público nas décadas de 1980 e 1990 e para o transporte ativo nas décadas de 2000 e 2010. Mas as planejadoras acreditam que é uma questão de tempo para o gênero e outras questões sociais entrarem na agenda da mobilidade. Nas palavras da Entrevistada 2: "(...) naquela época, a questão de gênero ainda não estava tão forte assim como está agora, então eu acho que era um contexto um pouco diferente do atual".

Quanto às dificuldades citadas pela literatura (Elvir, 2016; Kern, 2019; Loukaitou-Sideris, 2016; Sánchez De Madariaga, 2010, 2013; Santoro, 2008), tais como calçadas inexistentes ou precárias, calçadas mal iluminadas, ausência de segurança no transporte público, ou tarifas não integradas, três entrevistadas acreditam que nesses planos não há nada que determine efetivamente uma melhoria significativa. Elas opinaram que ainda existe algum desconhecimento, mesmo entre os(as) planejadores(as), sobre as diferenças nos padrões entre homens e mulheres e as necessidades específicas delas. A Entrevistada 3 apontou que:

"(...) no plano de mobilidade da cidade de Salvador, foi feito no diagnóstico uma análise separada de acordo com o gênero, o aspecto feminino, e dois aspectos nas questões de desenvolvibilidade, questão de comportamento, escolha modal e por aí foi, porém nesse aspecto da questão da dispersão das viagens, da questão de origem e destino diferentes, isso em nenhum momento foi abordado. Foi abordado uma questão de comportamento inicial e depois foram indicados algumas diretrizes, algumas preocupações, mas sempre preocupado de maneira geral com a questão de segurança, ou seja, orientações no sentido de: olha depois de tal horário é indicado que o ônibus pare fora do ponto para atender a mulher de uma forma mais perto, mas nesse sentido de atender uma dispersão maior."

Conforme o relato acima, a preocupação, quando existe, de modo geral diz respeito à segurança, com algumas cidades (2) adotando orientações para que os ônibus parem fora dos pontos regulares, caso sejam considerados inseguros em determinados momentos, por exemplo. Outra medida destacada por uma entrevistada como benéfica neste sentido é o aumento da frequência de ônibus, com o objetivo de fazer com que as pessoas esperem menos no ponto de ônibus. Todas as entrevistadas falaram sobre a questão da segurança das mulheres. A Entrevista 4 relatou que:

"(...) a cidade é culpada pela imobilidade feminina ou pela dificuldade que as mulheres passam para se locomover e nesse sentido além da dificuldade por conta da oferta de infraestrutura existem outros. A forma como a violência pública atinge o corpo feminino, como as mulheres vão optar por fazer uma rota muito maior para poder chegar em casa, porque é uma rota que tem muito mais comércio, é uma rota bem mais iluminada, e isso incorpora muito tempo a mais no deslocamento delas, às vezes ao invés de pegar um ônibus ou só andar, ela dá um jeito de pegar uns dois. Então tem essa camada da violência, estamos vindo de uma semana em que estamos vendo muito violência sexual no transporte coletivo, assédio sexual, e é outra camada importante. Tem também as mulheres com filhos, porque como os deslocamentos de cuidado recai para mulher ou mesmo transportando pessoas com deficiência, outro público muito atingido pelo descaso da cidade. Então a criança passa por baixo da catraca suja a roupa, a mãe tem que suspender a criança, às vezes está com outra no colo, o carrinho de bebê não passa na rua ou quando a mulher tá grávida e às vezes não consegue um assento para sentar. Então tudo está em interação o tempo todo, e se eu tivesse que propor melhorias para o plano de Cacoal eu deixaria mais claro essa dimensão, esse cuidado com a questão de gênero".

Nesse sentido, o Entrevistado 5 apontou que o plano de mobilidade apesar de não ter medidas específicas para as mulheres inclui medidas que podem beneficiar indiretamente as mulheres, como melhorar o transporte público e tornar o ciclismo e a caminhada mais seguros e acessíveis. Segundo ele, as mulheres são mais propensas a trabalhar em empregos de baixa remuneração, o que pode dificultar o acesso a opções de transportes seguros e acessíveis.

Uma importante orientação relacionada a melhoria da sensação de segurança que foi relatada diz respeito à iluminação pública, que acaba impactando no transporte ativo, e as mulheres geralmente caminham mais que os homens (Criado Perez, 2019; Itdp, 2018; Sánchez De Madariaga, 2010, 2013). Nesse sentido a Entrevista 4 descreveu que:

"A gente na verdade buscou soluções como por exemplo atenção à questão de iluminação, travessia, as mudanças da cidade do período noturno, deu atenção para o entorno das escolas que é algo também para redução de limite de velocidade, melhoria da sinalização em todos equipamentos, acredito que os equipamentos de saúde também, lembro que a gente também notou que tinham muitas mulheres andando na rua quando a gente fez diagnóstico, muitas mulheres pedalando (...)."

Outra medida específica que poderia ser adotada, citada por duas entrevistadas (2 e 4), é a integração temporal no transporte público, que possibilitaria aos passageiros um maior número de viagens integradas ou maior tempo pagando uma única passagem – o que beneficiaria as viagens em cadeia, mais comuns entre as mulheres (MARSHALL, 2018). Ainda, a melhoria da infraestrutura para o transporte ativo foi destacada como beneficiando indiretamente as mulheres. Nesse sentido a Entrevistada 2 descreveu que:

"(...) como eu disse a gente não chegou a pensar em questões específicas das mulheres e podia ter pensado por exemplo a questão do cartão de integração, as mulheres têm viagens mais encadeadas em maior número, então por vezes elas poderiam ter direito a maior número de integração ou por mais tempo no cartão do ônibus. (...) Então, talvez até uma análise qualitativa se isso está bom ou não para mulher, algumas acham que sim e outras acho que não, que a segregação é ruim".

Com relação ao que poderia ser melhorado na elaboração dos planos, todas(os) responderam que o gênero deveria ter sido considerado em todas as etapas do planejamento, desde a formação da equipe e definição do escopo até a avaliação e revisão. Nas equipes dos 8 planos (as cidades que têm essa informação sobre a formação da equipe são: Belo Horizonte, Cachoeiro de Itapemirim, Cacoal, Rio de Janeiro e Salvador) de 227 pessoas nas equipes, 91 são mulheres e nenhuma está em cargo de liderança ou de tomada de decisão. A falta de mulheres em cargos de gestão ou liderança faz com que a questão de gênero esteja ausente da maioria das decisões. Nesse sentido a Entrevistada 2 apontou que:

"(...) outra questão poderia ter tido era a questão corporativa das empresas, como é a presença de mulheres em cargos de gerência ou estratégia das empresas de transportes é importante para dar um tom nas decisões, uma visão feminina, normalmente a gestão feita pelos homens. Outra questão é o transporte ativo, a diferença como o transporte ativo é usado pelas mulheres, o que pode ser melhorado com foco nas mulheres, acho que principalmente essas questões".

Sobre como entendem que o planejamento da mobilidade urbana e a perspectiva de gênero se cruzam, três planejadoras responderam que estavam cada vez mais conscientes de que os papéis de gênero são socialmente definidos e que as práticas de planejamento tidas como neutras têm historicamente prejudicado as mulheres. O Entrevistado 5 falou que não é especialista em questões de gênero e a Entrevistada 1 afirmou que: "(...) somos ainda muito ignorantes nesse tema, tá muito no início, a discussão ainda está só no começo. Precisamos realmente começar a entender que existe essa diferença para depois começar a projetar a planejar cidades mais equitativas". Curiosamente, todas(os) declararam também que até pouco tempo desconheciam o tema, não lhe davam a devida atenção.

Por outro lado, a Entrevista 3 apontou que "acredita ser é uma questão de evolução, de ir incorporando questões e conteúdos para cada vez ir melhorando os trabalhos e abrangendo as coisas conforme são". As entrevistadas acreditam que somente por meio de políticas afirmativas será possível garantir a diversidade nos espaços de tomada de decisão.

Todos(as) declararam que até pouco tempo desconheciam o tema, ou não lhe davam a devida atenção. Por outro lado, percebeu-se que na equipe da cidade de Cacoal tinha uma profissional com conhecimento sobre a temática, diferente das(os) outras(os) entrevistadas(os), mas ainda assim não foi incorporado para dentro desse plano de mobilidade urbana. Por fim, as entrevistadas relataram que, embora os planos tenham sido aprovados, não sabem se foram efetivamente implementados. Isso demonstra uma certa apatia em relação a efetividade destes planos. A lacuna entre planejamento e implementação é reconhecidamente uma dificuldade dos planos urbanos, não só no Brasil (Bugs, 2019). Em geral, o planejamento e a sua implementação são tidos como processos separados. Logo,

pode-se inferir que mesmo nos 8 planos com alguma referência ou indicação de ação voltada à mobilidade de mulheres, não há garantia de que sejam executadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo, o primeiro a realizar uma análise sistemática, sob a perspectiva de gênero, dos planos de mobilidade urbana no Brasil mostra que a atenção às desigualdades de acesso à cidade e diferenças de padrões de mobilidade urbana é incipiente. Levantamos todos os planos de mobilidade desenvolvidos nos municípios brasileiros até 2021 e constatamos que eles são praticamente cegos em relação ao gênero: apenas 3,9% (8 de 203) citam as palavras 'gênero', 'mulher' e/ou 'mulheres'; e um número ainda menor apresenta algum tipo de menção à temática.

Apesar de a literatura científica mostrar a importância da inclusão do gênero tanto no planejamento urbano quanto na mobilidade urbana há algum tempo, e de manuais já indicarem orientações práticas, assim como o Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbano, criado pelo Ministério das Cidades, não houve impacto sobre os planos de mobilidade urbana brasileiros, conforme este estudo apurou. Talvez quando esses planos mudarem o foco da provisão de infraestrutura para incentivar a acessibilidade, a incorporação da perspectiva de gênero poderá ganhar espaço. A análise qualitativa mostra que a inclusão da perspectiva de gênero nos planos de mobilidade não ocorre pelos seguintes motivos, principalmente: falta de conhecimento técnico e consciência social sobre essa temática, escassa presença de mulheres em cargos de gestão ou liderança, e inexistência de voz coletiva para pressionar a consideração da pauta.

Dito isso, percebe-se que apenas orientações sobre essas questões não são suficientes, é necessário que se regulamentem as questões sobre a mobilidade feminina para que de fato sejam efetivadas nos planos de mobilidade urbana brasileiros. Cabe mencionar que o Estatuto da Cidade, que regulamenta as políticas públicas urbanas no país, não cita o assunto. Atualmente, o tema é pauta inclusive de agendas internacionais, demonstrando a urgência de se mudar esta condição. Mudanças de posicionamento já são realidade em algumas cidades de países desenvolvidos, e é preciso avançar também em países com realidades distintas e desiguais como o Brasil.

Se os planejadores urbanos falharam em incorporar as questões de gênero nos planos de mobilidade urbana analisados, isso se deve, em larga medida, à escassa formação técnica sobre o tema. Soma-se a isso, a lacuna de dados desagregados que dificulta a construção de um conhecimento atualizado e completo sobre os mais diversos perfis de mulheres e suas atividades nas cidades. Isso nos leva a refletir que a perspectiva de gênero precisa se tornar parte dos programas educacionais voltados para as áreas de arquitetura, urbanismo, planejamento urbano e regional, transporte e engenharias de transporte, pois são esses profissionais que irão planejar e moldar a mobilidade de cidades futuramente.

A falta de capacitação técnica e de abertura para a compreensão de realidades cada vez mais complexas tem como consequência a quase inexistência de debate e propostas sobre gênero nos planos de mobilidade urbana examinados. Atualmente, o tema é pauta inclusive de agendas internacionais, demonstrando a urgência de se mudar esta condição. Como mencionado, mudanças de posicionamento já são realidade em algumas cidades de países desenvolvidos, e é preciso avançar também em países com realidades distintas e extremamente desiguais como o Brasil.

Nos oito planos brasileiros em que encontramos alguma medida direcionada para mulheres, nenhuma das equipes possuem mulheres em cargos de liderança, demonstrando que os principais tomadores de decisões das cidades ainda são homens, e tudo nos leva a crer que não se preocupam sobre como suas decisões interferem no cotidiano das mulheres. Assim, entendemos como crucial que mais mulheres tomem assento nos lugares de tomada de decisão nas secretarias municipais relacionadas às questões urbanas, bem como se mobilizem nos processos participativos.

Também discutimos como a forma com que as cidades são planejadas ocasionam dificuldades para as mulheres a vivenciarem, sobretudo as que se encontram em situação de maior vulnerabilidade. É sabido que fatores culturais, simbólicos, normativos e institucionais interferem diretamente no acesso desigual delas às cidades. Em que pese a pouca participação da sociedade civil nos planos analisados, entendemos que a demanda por justiça social e equidade cada vez mais pressionará tomadores de decisão, técnicos e profissionais a incorporar este tema em suas práticas e aplicar ações concretas que visam criar cidades mais equitativas e seguras para todas as pessoas.

A limitação deste estudo ocorreu na etapa das entrevistas, pois não nem todos os convites foram aceitos, e apesar de diversas tentativas de contactar as(os) planejadores urbanos não obteve-se sucesso. Em resumo, verificou-se que na quase totalidade dos municípios brasileiros que possuem planos de mobilidade aprovados até 2021, as demandas e necessidades das mulheres são praticamente esquecidas. Espera-se que a partir do crescente número de estudos que demonstram a pertinência da questão aliado a uma mudança de consciência coletiva, seja possível elaborar planos de mobilidade urbana brasileiros mais inclusivos e equitativos, diminuindo as grandes lacunas existentes no que diz respeito aos direitos das mulheres à cidade.

REFERÊNCIAS

ACTIONAID. **Em pesquisa da Action Aid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos.** 2016. Disponível em:

<https://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacosurbanos/#:~:text=24%20%2F%2005%20%2F%202016-,Em%20pesquisa%20da%20ActionAid%2C%2086%25%20das%20brasileiras%20ouvidas%20dizem%20j%C3%A1,em%20p%C3%ABablico%20em%20suas%20cidades.> Acesso em: 16 maio 2022.

BANISTER, D. **Equity and acceptability questions in internalising the social costs of transport.** In: oecd – organisation for economic co-operation and development; ecmt – european conference of ministers of transport. (Eds.). *Internalising the social costs of transport.* Paris: OECD, 1994. p. 153-175.

BLUMENBERG, E. Why low-income women in the US still need automobiles. **Town Planning Review**, v. 87, n. 5, p. 525-546, 2016.

BRAGA, C. K. V.; LOUREIRO, C. F. G.; PEREIRA, R. H. Analisando a variabilidade de estimativas de acessibilidade por transporte público a partir de dados de GPS. **Transportes**, 28(5), 169–184. Doi: 10.14295/transportes.v28i5.2175. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em: 10 mar 2021.

BRASIL. Lei no 14.000 de 19 de maio de 2020. **Altera a Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14000.htm Acesso em: 1 de ago. de 2023.

BUARQUE DE HOLLANDA, H. (org.). **Explosão feminista: arte, cultura, política e universidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

CAF – DEVELOPMENT BANK OF LATIN AMERICA. **Movilidad cotidiana con perspectiva de género.** 2021. Guía metodológica. Disponível em: <<http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>> Acesso em: 16 maio 2022.

CECCATO, V. Women's victimisation and safety in transit environments. **Crime Prevention and Community Safety**, 19(3-4), 163-167. Doi:10.1057/s41300-017-0024-5. 2017.

CEPAL - COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE. **Acerca de Assuntos de Género**. 2022. Disponível em: <<https://www.cepal.org/es/acerca-de-asuntos-de-genero>> Acesso em: 16 maio 2022.

CEPAL - COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE. **Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina**. 2017. Disponível em: <<https://www.cepal.org/es/publicaciones/43125-genero-transporte-experiencias-visio-nes-politica-publica-america-latina>> Acesso em: 16 maio 2022.

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Retratos da Sociedade Brasileira - Mobilidade Urbana**. Setembro de 2015. Disponível em: <https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2022.

COLLECTIU PUNT 6: CIOCOLETTO, A. et al. (Org.). **Urbanismo Feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida**, Espanha: Ed. Virus, 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **Lei com mais prazo para elaborar Planos de Mobilidade Urbana é sancionada**. Brasília. 7 de dezembro de 2023. Disponível em: <<https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/lei-com-mais-prazo-para-elaborar-planos-d-e-mobilidade-urbana-e-sancionada>>. Acesso em: 11 jun. 2024.

COSTA, A. A.; VIEIRA, C. A. Fronteiras de Género no Urbanismo Moderno. **Revista Feminismos**, v. 2, n. 1, 2014.

CRESSWELL, T., PRIYA UTENG, T. Gendered mobilities: Towards an holistic understanding. In T. P. Uteng & T. Cresswell (Eds.), **Gendered mobilities** (pp. 1–12). England: Ashgate Publishing, Ltd, 2008.

CRIADO PEREZ, C. "Chapter 1: Can snow-clearing be sexist?" In: **Invisible women: data bias in a world designed for men**. Abram Press, New York. 2019.

D'IGNAZIO C, KLEIN L. In: **Data Feminism** [Internet]. 2018. Disponível em: <<https://mitpressonpubpub.mitpress.mit.edu/6e1g6bgg>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

ELVIR, M. A. M. **Mulher e mobilidade Urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade de mulheres do Coque, Recife**. (Dissertação) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016.

ESTADÃO. **Mulheres são a maioria no transporte ativo e coletivo.** 2022. Disponível em: <[FEDERICI, S. A luta das mulheres e a produção dos comuns urbanos. 2022. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/feminismos/reencantamento-do-mundo-segundo-federici/>>. Acesso em: 21 jul. 2023.](https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/mulheres-sao-a-maioria-no-transporte-ativo-e-coletivo/#:~:text=O%20transporte%20ativo%20(a%20p%C3%A9, introduzem%20o%20recorte%20de%20g%C3%AAnero.>. Acesso em: 20 jul. de 2023.</p></div><div data-bbox=)

FENSTER, T. The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. **Journal of Gender Studies**, v. 14, n. 3, p. 217–231, nov. 2005.

G1 PORTAL DE NOTÍCIAS. **Relatos de assédio no transporte público aumentam 18 pontos percentuais em 2020 em SP.** São Paulo. 04 março de 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/04/relatos-de-assedio-no-transporte-publico-aumentam-18-pontos-percentuais-em-2020-em-sp-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

GAUVIN, L. et al. Gender gaps in urban mobility. **Humanities and Social Sciences Communications**. Berlim, v. 7, n. 1, pp. 10–21. 2020.

GENDER MAINSTREAMING IN URBAN DEVELOPMENT BERLIM. **Gender Mainstreaming in Urban Development Berlim**. 2011. Disponível em: <https://civitas.eu/sites/default/files/berlin_gender_mainstreaming_0.pdf> Acesso em: 28 dez. 2021.

GEURS, K. T.; VAN WEE, B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. **Journal of Transport Geography**. Volume 12, Issue 2, 2004. Pages 127–140, ISSN 0966–6923. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005. 2004.

GUIMARÃES, T.; LUCAS K. O papel da equidade no planejamento de transporte coletivo urbano no Brasil. **Transportes**, [S. l.], v. 27, n. 4, p. 76–92, 2019.

HAMILTON, K.; JENKINS, L. A Gender Audit for Public Transport: A New Policy Tool in the Tackling of Social Exclusion. **Social Research in Transport (SORT) Clearinghouse**. 37. 10.1080/00420980020080411. 2000.

HANNAM, K.; M. SHELLER; J. URRY. “Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings.” **Mobilities** 1: 1–22. 2006.

HORELLI, L. Engendering urban planning in different contexts—successes, constraints and consequences. **European Planning Studies**, v. 25, n. 10, 2017.

HORELLI, L. **Experiences of the EuroFem** – Gender and Human Settlements Network. Eurofem.net, 2020 [online]. Disponível em: <<http://www.eurofem.net/info/lhroma/>>. Acesso em: 10 fev. 2023.

INSTITUTO DATAFOLHA. **Assédio sexual entre as mulheres**. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-jasofreram-assedio-sexual.shtml>>. 2017. Acesso em: 16 maio 2022.

IPPUR - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. **Projeto Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos**. 2011. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/Livro_Os_planos_diretores_municipais_ps_EC_balano_critico_e_perspectivas.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2022.

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-ABR-2018.pdf> Janeiro, 2018. Acesso em: 14 fev. 2022.

_____. **O que é acessibilidade na mobilidade e nos transportes urbanos**. (2020a). Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/o-que-e-acessibilidade-na-mobilidade-e-nos-transportes-urbanos/>> ITDP Brasil. Julho, 2020. Acesso em: 14 fev. 2022.

_____. **O transporte de média e alta capacidade nas cidades brasileiras**. 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/10/Boletim4_MobiliDADOS.pdf> Outubro, 2019. Acesso em: 14 fev. 2022.

_____. **Sensibilidade de variáveis sociodemográficas na mobilidade urbana**. (2020b). Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2021/02/Sensibilidade-de-variaveis-sociodemograficas-na-mobilidade-urbana.pdf>> 2020. Acesso em: 14 fev. 2022.

JÚNIOR, J. C. M. R.; VIEIRA, R. Políticas públicas de transporte coletivo de passageiros: a segregação das mulheres em vagão exclusivo do metrô. **Rev. de Direitos Sociais e Políticas Públicas**, vol. 3, n. 2, Maranhão, jul./dez. 2017, p. 122-139. 10.26668/IndexLawJournals/2525-9881/2017.v3i2.2590.

KERN, L. (2019). **Feminist City: A Field Guide**. ISBN 9781771134576. Toronto. Between the Lines, 2019.

KOSKELA, H. Gendered Exclusions : women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler, Series B. Human Geography*, v. 81, n.2. pp. 111-124, 1999.

LEÃO, L. R. "**Somos tudo meio neurótica**": Emprego de táticas de autoproteção como mecanismos de resistência urbana nas decisões femininas de mobilidade. 2022. 166 p. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Gestão Urbana) – Programa de Pós Graduação em Gestão Urbana (PPGTU), Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2022.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro. 2001.

LIFE SITE NEWS. Gender-equal snow removal procedures left Stockholm paralyzed. Canadá, 2016. Disponível em: <<https://www.lifesitenews.com/news/gender-equal-snow-removal-procedures-left-stockholm-paralyzed/>>. Acesso em: 10 dez 2021.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. **Town Planning Review**, 87(5), 547-565. Doi:10.3828/tpr.2016.38. 2016.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. Fear and safety in transit environments from the women's perspective. **Security J** 27(2):242–256. 2014.

MARSHALL, A. **The Pink Transit Tax**: women spend more than man to get around NYC. 2018. Disponível em : <https://www.wired.com/story/nyc-public-transporte-pink-tax-gender-gap/?mbid=social_twitter_onsiteshare>. Acesso em: 27 jan. 202

MCKINSEY. '**The Power of Parity**: how advancing women's equality can add \$12 trillion to global growth'. 2015. Disponível em: <<https://www.mckinsey.com/featured-insights/employment-and-growth/how-advancing-womens-equality-can-add-12-trillion-to-global-growth>>. Acesso em: 13 mar 2021.

MICKLOW, A.; KANCILIA, B. WARNER, M.E. "**The Need to Plan for Women,**" Planning with a Gender Lens Issue Brief. 2015. Disponível em: <<http://s3.amazonaws.com/mildredwarner.org/attachments/000/000/533/original/f8ffecaf94ed7e8f5f700ffe9bfbdb391>>. Acesso em: 30 mar. 2022.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. 2015. Disponível em:<<http://planodiretor.mprs.mp.br/arquivos/planmob.pdf>>. Acesso em: 27 out. 2023.

MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Arquitetura e Política: Ensaio para mundos alternativos**. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MOVIMENTA LA FRIDA. **Projetos**. Disponível em: < <https://www.lafridabike.com/nossos-projetos>.> 2017. Acesso em: 02 jun. 2022

MUXI, Z. M. Ahora es el momento. Urbanismo feminista. Em: **Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida**. Barcelona: Virus, 2019. p. 9–15.

O GLOBO. **8 em cada 10 mulheres brasileiras têm medo de andar sozinhas à noite**. O Globo, 27 de mar. de 2018. Disponível em < <https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/pesquisa-8-em-cada-10-mulheres-brasileiras-tem-medo-de-andar-sozinhas-noite.html> >. Acesso em: 12 maio 2022.

OLIVEIRA JÚNIOR, J. A. Direito à Mobilidade Urbana: a construção de um direito social. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 127, p. 63-75-75, 2011.

ONG SAMPA PÉ. **Índice técnico de caminhabilidade sensível a gênero de Curitiba**. 2019. Disponível em:<https://issuu.com/sampape/docs/20191203_curitiba_relato_cc_81rio_r02_compressed> Acesso em: 30 abril 2022.

PEREIRA H. M. Future accessibility impacts of transport policy scenarios: Equity and sensitivity to travel time thresholds for Bus Rapid Transit expansion in Rio de Janeiro. **Journal of Transport Geography**. v. 74, n.1, pp. 321-332, 2019.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE ANDRADINA - PMMU. 2015. Disponível em: <<https://www.andradina.sp.gov.br/portal/servicos/39/mobilidade-urbana/>> Acesso em: 10 jan. 2021.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. Housing, mobility and planning for equality in diversity: Cities, gender and dependence. In *IVAA social housing and city* (pp. 177–197). Madrid: Ministerio de Vivienda. 2010.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. Mobility of care: Introducing new concepts in urban transport. **Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe**. 33-48. 2013.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I.; ZUCCHINI, E. **Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas: From One to Many Tracks**. 10.1007/978-3-030-05042-9_7. 2019.

SANTORO, P. F. **Gênero e planejamento territorial: uma aproximação**. Campinas: ABEP, 2008.

SILVA, M. M. A. Mulheres e direito à cidade: Dilemas para igualdade de gênero no âmbito das políticas públicas de habitação. Seminário Internacional Fazendo Gênero. **Anais...Florianópolis**: 2017.

SILVEY, R.M. "Stigmatized spaces: gender and mobility under crisis in South Sulawesi, Indonesia" **Gender, Place and Culture** 7(2) 143-161. 2000.

SIQUEIRA, L. A. **Por onde andam as mulheres**: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. Dissertação de mestrado, UFPE, Recife, 2015.

TONKISS, F. **Space, the city and social theory**. Social Relations and Urban Forms. Polity Press, Oxford. 2005.

TRUE, J. Mainstreaming gender in Global Public Policy. **International Feminist Journal of Politics**. United Kingdom, v. 5, n.3, pp. 368-396, 2003.

URBAN DEVELOPMENT VIENNA. **Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development**. Municipal Department 18 (MA 18) – Urban Development and Planning. 2013.

URRY, J. **Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century**. London: Routledge. 2000.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity. 2007.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo : Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p. ISSN: 2179-5495. 2011.

VERA-GRAY, F; KELLY, L. Contested gendered space: public sexual harassment and women's safety work. **International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice**, p. 1-11, 2020.

VIANA, A. M. et al. Mapeamento da mobilidade cotidiana de cinco mulheres na cidade de Porto Alegre. **Anais do Encontro Internacional Cidade, Contemporaneidade e Morfologia Urbana**. Pelotas, v. 1. p. 201-220, 2018.

VILLAGRÁN, P. S. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. In: **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**, v. 19, n. 42. Caracas : Universidad Central de Venezuela, 2014.

WEKERLE, G. **A working guide to planning and designing safer cities**. In: TORONTO: CITY OF TORONTO PLANNING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT, 1992.

WEKERLE, G. Gender Planning in Public Transit : political process, changing discourse and practice. In **Gender and Planning: a reader**, eds. Susan S. Fainstein e Lisa J. Sevron. Nova Brunswick: Rutgers University Press, 275-300. 2005.

WORLD BANK. **World development report 2012: gender and mobility in the developing world**. World Bank Publications. 2012.