

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO

Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho

Isabella Marilac de Lima Passos

MULHERES E BICICLETA:

Análise da aplicação da estratégia de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte

Belo Horizonte

2020

Isabella Marilac de Lima Passos

MULHER E BICICLETA:

Análise da aplicação da estratégia de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte

Monografia apresentada ao Curso de Administração Pública, - CSAP da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Administração Pública, Planejamento e Gestão Governamental.

Orientadora: Carolina Portugal
Gonçalves da Motta

Belo Horizonte

2020

Passos, Isabella Marilac de Lima.

M9
21m Mulher e bicicleta [manuscrito] : análise da aplicação da estratégia de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte / Isabella Marilac de Lima Passos. – 2020.

[11], 113 f. : il.

Monografia de conclusão de Curso (Graduação em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, 2020.

Orientadora: Carolina Portugal Gonçalves da Motta

Bibliografia: f. 110-118

1. Mulher – Minas Gerais. 2. Identidade de gênero – Minas Gerais. 3. Desigualdade de gênero – Minas Gerais. 4. Políticas públicas. 5. Mobilidade urbana – Bicicleta – Belo Horizonte. I. Motta, Carolina Portugal Gonçalves da. II. Título.

CDU 396(815.11)

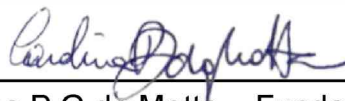
Isabella Marilac de Lima Passos

MULHER E BICICLETA:

Análise da aplicação da estratégia de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Administração Pública da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Administração Pública.

Aprovada na Banca Examinadora



Prof Carolina P G da Motta – Fundação João Pinheiro



Prof Rosania Rodrigues de Sousa – Fundação João Pinheiro



Prof. Renato Somberg Pfeffer – Fundação João Pinheiro

Belo Horizonte, 17 de Agosto de 2020

AGRADECIMENTOS

Para executar este trabalho me apoiei no sonho de uma vida com direitos e igualdade gênero. Vida em que existissem cidades ideais para mulheres, onde elas pudessem transitar com liberdade e segurança.

Dessa maneira, agradeço, em primeiro lugar, a todas as mulheres que não vivem ou viveram nas cidades dos meus sonhos. Mulheres que enfrentam os ambientes públicos diariamente, que já foram vítimas de assédios e outras violências, que tiveram suas vidas interrompidas por conta do machismo estrutural e que lutam, lutaram ou ainda lutarão pela igualdade de gênero.

Em especial, à minha mãe, Roberta, que me ensina a viver o feminismo no dia a dia, para além dos conceitos e das teorias. Você é a minha maior referência de luta e eu amo evoluir ao seu lado.

À Carolina Portugal, minha orientadora, pela inspiração advindas da sala de aula, das horas de orientação e dos casos de vida que compartilhamos. Obrigada pelo apoio no surto da escolha e no da troca de tema. Sentirei saudades dos nossos encontros. A todas as outras professoras e professores que fizeram do ensino, compromisso e luta. Em especial à Carolina Munoz, por me despertar o interesse neste tema tão maravilhoso da transversalidade de gênero.

A parceria e incentivo de tantas outras mulheres: Neusa, Viviane, Neide, Ana Cristina, Maria Alice, Lily, Luiza, Ana Flavia, Ana Luiza, Carla, Rafaella, Amanda, Izabela, Julia, Alice e Ana Laura. Obrigada por serem amor, força, poesia e ouvidos, na ordem necessária em que preciso. É um prazer imenso compartilhar a vida e a luta com vocês.

Ao meu pai, pelo vocabulário diverso, pelo amor ao estudo, pela vontade de querer ver o novo, por me ensinar a andar de bicicleta e pelo bom gosto musical que serviu de escape nas horas de cansaço.

À Belo Horizonte, pelas ruas, praças e viadutos que eu amo ocupar. Foco desta pesquisa por querer que, um dia, nenhuma mulher sinta medo de ocupar seus espaços públicos. E a todos e todas que lutam diariamente para fazer de BH uma ciclocidade sustentável. Seguimos!

E eu pergunto a vocês: seguiremos nos recusando a falar sobre igualdade de gênero? Até quando? (Marielle Franco)

RESUMO

Uma das principais marcas das cidades brasileiras, incluindo Belo Horizonte, são as altas taxas de motorização. É nítido que o automóvel ganhou muito espaço nas ruas e no planejamento urbano. Porém, estudos comprovam que esta utilização exagerada dos transportes motorizados tem gerado diferentes malefícios para população, como grandes congestionamentos, maiores gastos públicos e poluição. Dessa forma, tem-se buscado cada vez mais ferramentas possíveis de reverter esse quadro e deixar as cidades mais sustentáveis, proporcionando maior qualidade de vida para seus habitantes, o que Belo Horizonte também tem feito, criando inclusive um Plano de Mobilidade por bicicletas (PlanBici). No período de isolamento social que se está vivendo no ano de 2020, por conta da Covid-19, têm surgido diversos estudos que apontam a importância da bicicleta para a mobilidade urbana, como uma alternativa sustentável e que garante certo distanciamento social e a mobilidade da população. Ainda, além de ser sustentável, a bicicleta representa uma forma de apropriação do espaço público. Todavia, quando se analisa os padrões de uso por gênero das bicicletas, nas grandes cidades brasileiras, as mulheres representam em média 8% do total dos ciclistas, demonstrando, assim, a presença de uma enorme desigualdade de gênero. Além dessa diferença, tem-se que as mulheres estão mais comumente inseridas em trabalhos de pior renda que os homens, são muito ligadas ao espaço doméstico (enquanto os homens são ligados ao espaço público e mais comumente são os planejadores urbanos), de modo que a desigualdade de gênero é um fenômeno multicausal e que, para que ocorra uma ruptura real da desigualdade, demanda-se políticas que considerem a desigualdade de gênero de forma transversal. Nesse sentido, se o Estado pretende apoiar o uso desse veículo não motorizado, é importante que ele identifique a existência de desigualdade de gênero, e atue transversalmente para que suas políticas não excluam as mulheres da construção de um projeto de sustentabilidade. A partir disso, o objetivo deste presente trabalho é analisar a aplicação da estratégia da transversalidade de gênero nas políticas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Estratégia que condiz, por parte do poder público, a consideração da igualdade de gênero em todas as suas políticas, de forma transversal e

conjunta. Os principais resultados apontam que a questão de gênero não é considerada pela política de mobilidade urbana por bicicleta em Belo Horizonte e que há a demanda, por parte de ativistas de diferentes coletivos de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte de que isso ocorra.

Palavras-Chave: Gênero. Mulheres. Estratégia de transversalidade de gênero. Mobilidade urbana por bicicleta. Belo Horizonte

ABSTRACT

One of the main brands of Brazilian cities, including Belo Horizonte, is the high rates of motorization. It is clear that the car has gained a lot of space on the streets and in urban planning. However, studies show that this excessive use of motorized transport has generated different harms for the population, such as major congestion, higher public spending and pollution. Thus, more and more possible tools have been sought to revert this situation and make cities more sustainable, providing greater quality of life for their inhabitants, which. Belo Horizonte has also done so, including creating a Mobility Plan for bicycles (PlanBici). In the period of social isolation in 2020, due to Covid-19, several studies have emerged that point out the importance of the bicycle for urban mobility, as a sustainable alternative and that guarantees a certain social distance and mobility of people. population. In addition to being sustainable, the bicycle represents a form of appropriation of public space. However, when analyzing the patterns of use by gender of bicycles, in large Brazilian cities, women represent on average 8% of the total number of cyclists, thus demonstrating the presence of enormous gender inequality. In addition to this difference, it is clear that women are more commonly involved in jobs with a lower income than men, they are closely linked to the domestic space (while men are linked to the public space and are more commonly urban planners), so that gender inequality is a multi-causal phenomenon and that, in order for a real break in inequality to occur, it demands policies that consider gender inequality across the board. In this sense, if the State intends to support the use of this non-motorized vehicle, it is important that it identifies the existence of gender inequality, and acts transversely so that its policies do not exclude women from building a sustainability project. Based on this, the objective of this work is to analyze the application of the strategy of gender mainstreaming in bicycle mobility policies in Belo Horizonte. Strategy that matches, on the part of the public power, the consideration of gender equality in all its policies, in a transversal and joint way. The main results point out that the gender issue is not considered by the urban mobility policy by bicycle in Belo Horizonte and that there is a demand, by activists from different urban mobility groups in Belo Horizonte, for this to happen.

Keywords: Gender. Women. Gender mainstreaming strategy. Bicycle urban mobility. Belo Horizonte

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|----|
| Figura 1 – Marcos globais da Conferência regional sobre a mulher na América Latina e Caribe..... | 34 |
| Figura 2 – A pirâmide inversa do tráfego..... | 54 |
| Figura 3 - Ciclovias Existentes em Belo Horizonte em 2010..... | 57 |
| Figura 4 - Rede Ciclovária Completa – Proposta para 2020..... | 58 |
| Figura 5 – Trecho da ciclofaixa temporária em Belo Horizonte – 2020..... | 96 |
| Figura 6 – Zona 30 – Rua Diamantina..... | 97 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1 – Informações sobre as entrevistadas..... | 65 |
| Tabela 2 - Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte por bicicleta – 2015-2018..... | 69 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 – Total de ciclistas registrados nas contagens – Belo Horizonte - 2010/2018..... | 70 |
| Gráfico 2 – Número de usuários por modal, segundo sexo– 2002 e 2012..... | 73 |
| Gráfico 3 – Número de usuários por destino, segundo sexo -2002 e 2012..... | 75 |
| Gráfico 4 – Número de usuários por Meio de Transporte, segundo sexo – 2002 e 2012..... | 77 |
| Gráfico 5 – Proporção de Homens e Mulher utilizando a bicicleta pela Contagem de Ciclistas – 2010/ 2019..... | 79 |
| Gráfico 6 – proporção de mulheres segundo a Finalidade do Uso da Bicicleta – 2015..... | 80 |
| Gráfico 7 – proporção de mulheres segundo Tipos de violências sofridas enquanto pedalam..... | 81 |
| Gráfico 8 - Ambiente urbano versus uso da bicicleta, por gênero..... | 83 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BH – Belo Horizonte

BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

COMEG - Comitê Municipal de Equidade de Gênero

COMURB - Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Denatran - Departamento Nacional de Trânsito

FJP – Fundação João Pinheiro

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INMUJERES - Instituto Nacional de las Mujeres

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

OD – Pesquisa Origem Destino

ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONG - Organização Não Governamental

ONU – Organização das Nações Unidas

PBH - Prefeitura de Belo Horizonte

PlanBici - Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta de Belo Horizonte

PlanMob-BH - O Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

SUMÁRIO

| | | |
|------|--|-----|
| 1. | INTRODUÇÃO | 14 |
| 2. | ENFOQUES CONCEITUAIS DE GÊNERO | 18 |
| 2.1. | Gênero: um conceito em transformação | 18 |
| 2.2. | Evolução conceitual | 22 |
| 2.3. | Interseccionalidade | 25 |
| 3. | ENFOQUES DE GÊNERO NAS POLÍTICAS DO ESTADO | 28 |
| 3.1. | Espaços Públicos e Privados | 28 |
| 3.2. | Esforços de incorporação do gênero nas políticas públicas | 30 |
| 3.3. | Feminismo Institucional Latino-americano | 33 |
| 3.4. | Agenda Latinoamericana e brasileira | 35 |
| 3.5. | Institucionalização da Perspectiva de Gênero no Estado e algumas estratégias de intervenção como a Estratégia de Transversalidade de Gênero (gender mainstreaming) | 41 |
| 4. | PRESENÇA DAS MULHERES NA CIDADE - GÊNERO E PLANEJAMENTO URBANO | 49 |
| 4.1. | Mulheres e o planejamento urbano alguns apontamentos teóricos | 49 |
| 4.2. | A mulher e as cidades brasileiras | 56 |
| 4.3. | Mobilidade Urbana por bicicleta para o Desenvolvimento Sustentável | 58 |
| 5. | IMPLEMENTAR A TRANSVERSALIDADE DE GÊNERO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE BICICLETA EM BELO HORIZONTE | 68 |
| 5.1. | Reconhecendo a desigualdade | 70 |
| 5.2. | Essa desigualdade é um assunto público? | 90 |
| 5.3. | Cenário das Políticas em Belo Horizonte | 96 |
| 5.4. | Transversalizar a perspectiva de gênero | 102 |
| 6. | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 109 |

7. REFERÊNCIAS 113
8. Apêndice A – Roteiro das Entrevistas 122

1. INTRODUÇÃO

Em uma perspectiva histórica o espaço público das cidades parece ser de domínio masculino e, o espaço dito feminino seria o do interior das residências. Em decorrência disso, a mulher estaria subordinada aos espaços privados e ao anonimato e os homens aos espaços públicos e a política, de modo que segregação da divisão do trabalho entre doméstico e social é refletido nesses ambientes (CALIÓ, 1997, p.5) e há a criação de uma hierarquia social que oprime as mulheres.

Essas diferenças, socialmente impostas aos gêneros, foram estrategicamente colocadas como diferenças biológicas e repassadas, como tal, durante gerações. (MILLETT, 1975, p. 235).

Calió (1997) afirma que enquanto a opressão capitalista está presente na vida pública, a opressão patriarcal está no ambiente privado. Dessa maneira, deve-se levar a junção dessas duas formas de opressão ao considerar as mulheres dentro do ambiente urbano. Porém, a urbanização moderna ignorou essa lógica e formou cidades que tratam os seres como dispersos de gênero. Em decorrência disso, criou-se uma falsa sensação de igualdade.

Porém, as mazelas do ambiente público recaem mais sobre as mulheres que, ainda, são invisibilizadas. (VILLAGRÁN, 2014, p.201). Nesse sentido, segundo dados divulgados pela BH em Ciclo, em 2019, as mulheres representavam aproximadamente 9,6% dos ciclistas belorizontinos, sendo o maior registro computado até agora. Isso não ocorre apenas em BH. Neste mesmo ano, na cidade de São Paulo, apenas 6% dos ciclistas eram do sexo feminino¹. É válido ressaltar que Belo Horizonte possui diferentes instrumentos de planejamento que favorecem o uso da bicicleta, além de atores internacionais que se mobilizam e reafirmam as vantagens de seu uso.

Além das desigualdades entre os sexos apontadas nos parágrafos anteriores e que podem explicar parte das diferenças entre o percentual de

¹ <http://vadebike.org/2019/03/por-que-ha-poucas-mulheres-pedalando-andando-de-bicicleta/>

homens e de mulheres usuários de bicicletas, outras causas apontadas referem-se a questão da insegurança viária, roubos e assédios.

É importante que o poder público reconheça essas desigualdades, pois, só assim irá combatê-las. Diante disso, é necessário se questionar se essa desigualdade é levada em consideração pelos planejadores de políticas na tentativa de promoção da igualdade. Porém, para que um tema se torne alvo de uma política pública, é necessário que haja sua formulação como problema e que esse problema ganhe espaço na agenda pública. Atores articulados, recursos disponíveis e contexto externo são exemplos de elementos que podem interferir na incorporação de elementos na agenda das políticas públicas (GUZMÁN, 2001, p.12)

Entretanto, a inserção de uma política de gênero na agenda pública pode não ser suficiente para minar a desigualdade. Segundo Astelarra (2004), a desigualdade de gênero é algo estrutural na formação do Estado, logo, a aplicação da dimensão de gênero não deve ser responsabilidade de políticas específicas e sim de toda ação estatal. Assim, a estratégia de transversalidade de gênero seria a mais indicada para reduzir essas desigualdades, uma vez que amplia a ação institucional do Estado em torno da perspectiva de gênero.

A estratégia de transversalidade de gênero consiste no reconhecimento, por parte do poder público, de que as desigualdades de gênero não são específicas de uma única esfera ou área das políticas públicas, de modo que essas devem ser tratadas em todas as políticas, transversalmente e de forma conjunta para que sejam eficientes na redução das desigualdades de gênero. Assim, essa estratégia afirma que, por mais que uma política não aparenta ser sexista ela, ainda, causa impactos diferentes entre os homens e mulheres. Logo, se a condição de gênero não for considerada, as desigualdades continuarão a ocorrer ciclicamente.

É necessário, portanto, o reconhecimento da desigualdade a partir da análise dos papéis de gênero. Diante disso, é preciso que se revise as ações do Estado, a fim de encontrar as que não consideram a dimensão gênero. Ademais, para que a transversalidade ocorra, é necessária a existência de atores capacitados que sejam capazes de formular ações públicas que incorporem a perspectiva de gênero.

Nesse sentido, este trabalho pretende verificar se há a aplicação da estratégia de transversalidade da perspectiva de gênero nas políticas públicas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Pretende-se responder se há e quais são as estratégias usadas pela política de mobilidade urbana por bicicleta em BH no sentido de reduzir as desigualdades.

Para tanto, o trabalho tem os seguintes objetivos específicos:

a) verificar na literatura o conceito de gênero, transversalidade de gênero e planejamento urbano e outros que são pertinentes para as políticas públicas;

b) discorrer sobre os marcos legais da política pública de mobilidade nacional e local (BH), verificando os pontos que se relacionam com gênero;

c) verificar, a partir da percepção de atores selecionados (da sociedade civil, poder público) se há alguma iniciativa da política que seja voltada para a redução de desigualdades de gênero, nas políticas de mobilidade urbana e, dentre outros fatores, se conhecem boas práticas nessa área.

Dessa forma, parte-se, no capítulo 2, da revisão teórica e conceitual dos elementos representativos de gênero para tentar compreender os fenômenos culturais que englobam o assunto. Logo, se discutirá as transformações do conceito de gênero, tanto quanto as desigualdades e as novas perspectivas de análise. A revisão se estenderá a área de planejamento urbano, no capítulo 3, buscando relacionar os elementos teóricos de gênero com a análise do espaço público.

Buscou-se realizar uma análise da agenda pública regional, na qual o Brasil está inserido, em torno da igualdade de gênero. Para que seja possível verificar os marcos e acordos e articulá-los com os elementos conceituais. Além de revisar a estratégia de transversalidade da perspectiva de gênero, para entender suas características e possibilidades de transformação social.

Para além disso, a partir da revisão teórica, conceitual e histórica, pretendeu-se analisar, no capítulo 4, a experiência de Belo Horizonte no que tange as políticas de mobilidade por bicicleta. Para isso, este trabalho apresenta análise dos dados referentes ao tema, além da revisão crítica dos

documentos de planejamento de mobilidade por bicicleta e apresentações de entrevistas semiestruturadas com mulheres ciclistas no capítulo 5. Optou-se por entrevistar apenas mulheres, ciclistas, pois elas são o alvo de políticas de mobilidade urbana por bicicleta.

Este trabalho se justifica através da sua contribuição como sobre uso de estratégia de transversalidade de gênero, pois é uma área onde há pouca investigação, mas representa grande importância frente o fortalecimento de políticas públicas e gestão em torno da igualdade de gênero. Nesse sentido, o trabalho apresenta o uso desta perspectiva no estudo da política de mobilidade urbana por bicicleta, que podem ser favorecidas para a sua aplicação e mitigação da desigualdade.

Ademais, colabora para a discussão em torno da mobilidade por bicicleta, que é um tema importante quando se pensa em cidades sustentáveis. E pode servir de embasamento para alertar o poder público sobre a existência dessa desigualdade e, para além disso, mostrar os pontos que precisam ser melhorados, uma vez que traz a perspectivas das próprias usuárias.

Para tal propósito, o presente trabalho está dividido em 6 seções. Seguido dessa introdução, tem-se na seção dois a abordagem dos elementos teóricos e conceituais de gênero. Em seguida, é apresentado uma revisão sobre gênero e planejamento urbano, trazendo a questão das mulheres na cidade e sua interseção com as políticas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Na seção quatro, discute-se o enfoque de gênero nas políticas do Estado, através da dicotomia do público e privado, da incorporação de gênero nas políticas, a agenda regional de gênero e as definições da estratégia de transversalidade. Apresenta-se, por fim, a seção cinco referente a análise proposta, dividida entre a metodologia usada para sua realização e em seguida a apresentação da análise.

2 ENFOQUES CONCEITUAIS DE GÊNERO

Este capítulo aborda os enfoques teóricos e conceituais de gênero, ressaltando suas transformações ao longo do tempo, suas principais expositoras. Aborda também algumas perspectivas de análise mais atuais. Busca-se com isso explicar e compreender os fenômenos sociais próprios dos assuntos de gênero.

2.1 Gênero: um conceito em transformação

Em 1950, John Money utiliza-se pela primeira vez do conceito de gênero para expressar a diferença psicológica em que cada pessoa percebe sua identidade como homem ou mulher. Dessa forma, segundo Money, a identidade de gênero depende de como o indivíduo foi educado desde criança podendo, assim, se diferenciar de seu sexo biológico. Ou seja, a educação recebida por cada pessoa teria capacidade de mudar sua percepção referente ao sexo.

Já na década de 1960, Robert Stoller, psiquiatra norte americano, defendeu em sua obra "*Sex and gender: the development of masculinity and femininity*"² que o conceito de gênero não teria significado biológico e sim psicológico e cultural. De acordo com sua publicação, para se designar a conceitos biológicos, os termos corretos seriam macho e fêmea, enquanto ao gênero seriam feminino e masculino. Assim como Money, Stoller defendia que as percepções de gênero e biológica poderiam se diferenciar. (FIGUEROA; CONDE, 2007, p.4)

Porém, o conceito de gênero só foi inserido nas ciências sociais em 1977, pela antropóloga Gayle Rubin que questionava a relação de dominação dos gêneros. "O conceito sexo/gênero é um conjunto de disposições o qual a sociedade transforma a sexualidade biológica em produtos da atividade humana." (RUBIN, 1993. P.2) Com isso, Rubin traz uma perspectiva em que se

² Sexo e gênero: o desenvolvimento da masculinidade e feminilidade. (tradução nossa)

analisa o sistema de hierarquias sociais ressaltando a forma de opressão feminina. (SUZZI, 2016, p.196)

Marta Lamas, antropóloga mexicana, em seu texto “Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género” (1999) resalta as diferenças entre sexo biológico e gênero através da revisão em torno do desenvolvimento desses conceitos durante a história. A autora afirma que o feminismo acadêmico anglo-saxônico foi o responsável por introduzir o uso da categoria de gênero com o objetivo de diferenciar as construções sociais e culturais da biologia. Afirma-se isso, pois, seria mais fácil introduzir as questões de igualdade questionando as diferenças científicas antes das políticas.

Lamas também se indaga sobre as dificuldades do uso desses conceitos. Em primeiro lugar, traz um questionamento sobre as diferenças entre os idiomas. O termo *gender* é usado no inglês para se referir de maneira única aos sexos, enquanto no espanhol, assim como português, é utilizado de maneira geral para definir um tipo, classe ou espécie. Assim, tende-se que somente as pessoas que estão por dentro da discussão de gênero entenda o conceito como uma relação entre os sexos ou construção cultural.

Fala-se, cada vez mais, sobre a perspectiva de gênero; no entanto, ao analisar essa perspectiva, verifica-se que gênero é basicamente usado como sinônimo de sexo: a variável gênero, o fator gênero, não é outra coisa se não mulheres. (LAMAS, 1999, p. 145, tradução nossa).³

O uso da palavra gênero para se referir às mulheres advém da busca pela legitimidade acadêmica. Lamas utiliza dos estudos de Joan Scott⁴ para ilustrar suas hipóteses. Segundo Scott (1986), as feministas dos anos 80 substituíam a palavra mulher, por gênero em busca de maior neutralidade. Constata-se isso, pois quando se usa o termo “mulheres” a obra se destacava pela sua posição feminista. Enquanto isso, o termo gênero não é capaz de representar a relação de poder na qual mulher é oprimida.

³ Cada vez se habla más de la perspectiva de género; sin embargo, al analizar dicha perspectiva se constata que género se usa básicamente como sinónimo de sexo: la variable de género, el factor género, son nada menos que las mujeres.

⁴ Joan Scott é uma historiadora norte americana que em 1986, publicou o artigo “Gênero: uma categoria útil para análise histórica” na American Historical Review da Oxford University Press, e se tornou referência na discussão dos conceitos de gênero. (DABAT e ÁVILA)

Assim, “gênero é um elemento constitutivo das relações sociais baseadas na diferença que distinguem os sexos” (SCOTT, 1986, p.289). Scott, portanto, desvenda o gênero como forma primária das relações de poder e o utiliza para se situar no debate teórico, a fim de decodificar os significados que as culturas colocam como as diferenças dos sexos (LAMAS, 1999, p.149).

Nesse sentido, a historiadora se apodera de quatro elementos que para ela constituem o gênero: símbolos e mitos, conceitos normativos, instituições e organizações sociais e identidade. O primeiro, símbolos e mitos, é referente as representações de gênero que foram difundidas pelas culturas. Como exemplo, Scott cita Eva e Maria usada como símbolos para representar as mulheres na cultura cristã ocidental.

O segundo elemento seria conceitos normativos que revelam as interpretações desses símbolos. Algumas doutrinas religiosas e educativas, por exemplo, criam conceitos de valor sobre o que é ser mulher e homem e os colocam em uma posição de norma, fazendo com que não possam ser questionados. Tem-se, então, o terceiro elemento que seria essas instituições e organizações sociais que se interagem com as relações de gênero, formando uma representação unicamente binária.

Por fim, o quarto elemento diz respeito a identidade subjetiva. Segundo Lamas (1999), esta é a parte fraca do estudo de Scott, uma vez que ela mistura a identidade subjetiva com a identidade genérica. Isto é afirmado pois, neste tópico há um reconhecimento dos tratamentos que analisam a construção da identidade de gênero de forma coletiva, sugerindo um estudo genérico.

Porém, em 2011, Scott produz outro artigo “Gênero: ainda uma categoria útil para análise?”. Neste documento, a autora afirma que o conceito de gênero foi trazido a um lugar comum, porém, ressalta a persistência de alguns questionamentos sobre evolução dos conceitos e, principalmente, da questão da relação de poder entre os gêneros. E a partir disso a categoria gênero segue sendo útil para análise. (SCOTT, 2011, p.1)

Dessa forma, Scott (2011) apresenta diferentes definições de gênero que se estabeleceram a partir de diferentes contextos. Para ela, algumas

peças tomaram o conceito de gênero como uma maneira educada de referir-se a qualquer coisa relacionada ao sexo. Enquanto para outras pessoas, o termo gênero tomou forma de implicações subversivas capaz de atacar os valores e a moralidade da família.

Já para as defensoras da igualdade de gênero, o conceito estabelece os papéis sociais culturalmente construídos, com acentuada evolução conceitual. Nas décadas de 1970 e 1980, o conceito de gênero forneceu uma maneira de repensar os determinantes das relações entre os sexos, sendo importante para o trabalho teórico dessas mulheres. Embora não tenha sido possível chegar em um uso geralmente aceito, o “gênero” foi responsável por abrir um conjunto de perguntas analíticas sobre:

Como e em que condições os diferentes papéis e funções foram definidos para cada sexo; como os vários significados das categorias ‘homem’ e ‘mulher’ variavam de acordo com o tempo, contexto, lugar; como os padrões regulatórios para o comportamento sexual foram criados e aplicados; como as questões de poder e direitos contribuíram para as definições de masculinidade e feminilidade; como estruturas simbólicas afetaram a vida e as práticas das pessoas comuns; como identidades sexuais foram forjadas dentro e contra prescrições sociais. (SCOTT, 2011, p.3)

A questão do conceito de gênero não depende da palavra em si e sim dos usos críticos que se fazem dela. Pode-se dizer que, em diferentes vezes, o termo é usado para dar significado aos papéis femininos e masculinos ao invés de questioná-los. Mas, quando é analisado criticamente seus significados produzidos sobre os corpos, além das relações de poder ali inserida, o conceito se torna útil. Logo, o conceito deve ser colocado na **construção da diferença sexual** e não somente nos papéis que foram atribuídos a cada sexo. (SCOTT, 2011, p.4)

Outro fator que é essencial para a compreensão da análise de gênero seria a capacidade reprodutiva das mulheres. De Barbieri (1993) analisa o controle do corpo feminino através da possibilidade única de poder gerar outra pessoa. Dessa forma esse corpo está diretamente relacionado com a sobrevivência da espécie, uma vez que se a sociedade pretende transmitir seu legado através de outras gerações, o corpo feminino é valioso e necessário.

A possibilidade única do corpo feminino se tornar então um poder outorgado socialmente. Sociedades as quais haja dominação masculina, os homens se apropriam da capacidade reprodutiva da mulher por meio do controle dos seus corpos. Assim, cria-se um controle reprodutivo, sexual e de trabalho, em que se redireciona o trabalho da mulher para impossibilitá-las de escapar e dominar a sociedade pelo reconhecimento da reprodução. (DE BARBIERE, 1993, p.153)

Ainda segundo De Barbieri (1993), explicar a perspectiva de gênero como conflito permite ressaltar diferentes aspectos das relações sociais. Dessa forma, é possível analisar: os sistemas de parentesco através do estudo das formas de casamento e suas normas, por exemplo. A divisão social do trabalho segundo os gêneros, que permite verificar o controle dos corpos femininos e o reconhecimento do sistema de gênero como um sistema de poder.

2.2 Evolução conceitual

O conceito de gênero se insere na teoria feminista como uma nova perspectiva capaz de analisar criticamente as relações entre os sexos. Diante disso, desde a década de 1970 os estudos se utilizam do conceito para desvendar as ideologias sexistas e seus princípios fundamentais. Assim, o termo ganhou relevância no meio e pode ser considerado um ponto-chave das teorias. (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.147)

Embora esses estudos iniciais da década de 1970 tenham construídos importantes desempenhos teóricos, o conceito de gênero ainda era uma questão complexa. Em primeiro lugar, foi tido “como uma construção cultural de significados e comportamentos dos dados biológicos do sexo.” (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.147).

Em segundo lugar, cria-se um questionamento se a construção de gênero está inteiramente ligada ao sexo biológico. Isto foi responsável por abrir espaço para visão que analisava, também, fatores históricos e ideológicos que participam dessa construção. Assim, os significados de gênero atribuem signos

aos corpos sexuais, que podem ser variantes culturalmente, mas mantendo a posição de hierarquia. (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.147).

Dessa forma, tem-se que o conceito de gênero sofreu diferentes evoluções durante a história e foi adotando diferentes sentidos. Sentidos os quais, muitas vezes, se misturavam com os conceitos de sexo biológico e sexualidade, por exemplo. Sendo assim, é imprescindível destacar o papel das feministas para fortalecer esse conceito em sua maneira mais ampla de análise.

Osborne e Molina (2008), em seu texto “Evolução do conceito de gênero” trazem um compilado de estudos feministas essenciais para a conceituação da palavra gênero. Segundo os autores, Simone De Beauvoir em “Segundo Sexo” (1948), embora não falem propriamente sobre “gênero” traz contribuições importantes sobre a diferença entre sexo biológico e as dimensões sociais e culturais que se atribuem ao gênero: “Não se nasce mulher, torna-se mulher.” (BEAUVOIR, 1967 apud OSBORNE; MOLINA, 2008).

Outra contribuição de Beauvoir fala sobre a relação de poder entre os gêneros. A autora fala que as atribuições construídas ao gênero feminino aprisionam as mulheres em uma condição de alteridade, inessência e imanência. Estes fatores fazem com que elas percam seu caráter de sujeitos e as coloca, sempre, em uma posição de inferioridade aos homens (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.150).

Desde o nascimento a mulher sabe que algumas coisas lhe são proibidas. Porém, existem aspectos culturais sólidos, como mitos e educadores, que são usados para educá-la e colocá-la em uma posição de alteridade. Esta posição leva a mulher a ser passiva em sua condição de não ser livre, uma vez que lhe mostra as falácias da cumplicidade e as possíveis resistências que enfrentará ao tentar sair desse lugar socialmente construído para ela. (BEAUVOIR, 1967, p.39)

Às mulheres sempre foi ensinado que a conquista de um marido seria seu maior empreendimento. O homem passa, então, a ser o outro essencial para que a mulher cumpra a ordem social, culturalmente, destinada a

ela. Enquanto isso, para o homem a mulher é vista como o outro inessencial, o que lhe retira seu caráter de sujeito. (BEAUVOIR, 1967⁵, p.67)

Assim, o trabalho que a mulher executa no interior do lar não lhe confere autonomia; não é diretamente útil à coletividade, não desemboca no futuro, não produz nada. Só adquire seu sentido e sua dignidade se é integrada a existências que se ultrapassam para a sociedade, na produção ou na ação: isto significa que, longe de libertar a matrona, êle a coloca na, dependência do marido e dos filhos; é através deles que ela se justifica: em suas vidas ela é apenas uma mediação inessencial. (BEAUVOIR, 1967, p.209)

Já no caso do estado de imanência, para Beauvoir significa o estado em que a mulher se aceita como inferior aos homens. Dessa forma, nota-se uma passividade frente ao que foi construído a ela. “A imanência pode ser resultado da opressão ou pode ser realizada como escolha, e acontece quando o ser se demite de sua condição de sujeito soberano.” (VIANA, 2010, p.121)

Kate Millet, por sua vez, em seu livro *Política Sexual* (1969), dizia que o sexo era uma categoria impregnada de política. Isto, pois, para a autora, todas as relações de poder, como a de raça e classe, deveriam ser analisadas através de uma ótica política. Tem-se, então, que as relações entre os sexos, também, podem ser consideradas uma relação de dominação em que o poder se encontra sob posse masculina (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.151).

Em 1975, Gayle Rubin produziu o ensaio “The traffic in Women”, que discutia quais são as relações que fazem com que o corpo da mulher passa a sofrer opressões. Nesse sentido, ela também questiona a diferença entre sexo e gênero, argumentando sobre a maneira em que a sociedade enxerga os produtos culturais da atividade humana como se fossem a realidade biológica. (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.152).

Rubin se destaca ao questionar a utilização dos termos patriarcado e modo de reprodução. Para ela, referir-se ao patriarcado como a opressão feminina exercida, universalmente, pelos homens, é colocar essa condição como inata, o que esvazia a luta feminista. Já o termo modo de reprodução é responsável por vincular sexo a reprodução, reforçando o papel social

⁵ Versão original, em inglês, publicada em 1949

empregado às mulheres e a divisão dos trabalhos. (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.152).

Judith Butler, em *Problemas de Gênero* (1992), contraria as premissas heterossexuais construídas através das teorias de gênero. A autora defende que as orientações sexuais, assim como a feminilidade e a masculinidade, são socialmente construídas. Assim, sustenta a ideia de que o gênero deve ser estudado como critério de identidade, uma vez que é constituído por práticas genéricas criadas através de proibições e exclusões diferenciadas a cada gênero. E para combater essas exclusões é necessário quebrar esses regulamentos, principalmente, os que ditam o binarismo de gênero. (OSBORNE; MOLINA, 2008, p.155).

2.3 Interseccionalidade

Embora todas as mulheres sofram com a desigualdade de gênero, algumas sofrem pela combinação de outros fatores, como sua orientação sexual, sua classe social e a cor de sua pele. Para estudar a maneira em que a opressão de gênero se combina outros sistemas de discriminação e criam novas desigualdades, utiliza-se da ferramenta de análise: interseccionalidade. “A análise interseccional visa revelar as identidades variadas, expõem os diferentes tipos de discriminação e desvantagem que resultam da combinação de identidades.” (AWID, 2004, p.2)

Em *Mulheres, Raça e Classe*, Angela Davis (1981) considerou possíveis formas de opressões estruturais que se associavam com a de gênero. Embora não utilizasse o termo “interseccionalidade”, Davis utiliza-se de outros parâmetros antirracistas e antissexista, por exemplo, para elaborar sua análise em torno da feminilidade. (RIBEIRO, 2016, p.100)

A interseccionalidade emergiu como marco conceitual na década de 1980, na busca por entender a situação das mulheres negras nos Estados Unidos. Ganha atenção, atualmente, através dos estudos das feministas dos países em desenvolvimento. Esta análise é necessária, pois considera o cruzamento de diferentes tipos de discriminação como uma forma única.

Enquanto isso, os marcos conceituais de gênero focavam apenas nas questões de gênero, sem dar a devida importância para as demais. E outros marcos consideram que as discriminações são determinadas por diferentes fatores com pesos subjetivos. (AWID, 2004, p.3)

Para colocar em prática esta ferramenta, é necessário pensar de maneira diferente sobre identidade, igualdade e poder, ou seja, não se concentrar em categorias predefinidas e sim em tudo que engloba o acesso aos direitos e oportunidades. É importante enxergar, como questão central dos direitos humanos, a erradicação da discriminação junto com a exaltação da diversidade. Por fim, deve-se fazer uma análise de “baixo pra cima”, de maneira a buscar entender as diferentes vivências e formas de repressão sofridas pelas mulheres. (AWID, 2004, p.4)

Nesse sentido, ao pensar interseccionalidade deve-se perceber que as opressões são estruturantes e indissociáveis, e que não se deve lutar para rompê-las separadamente. É necessário que se rompa com toda essa estrutura de opressão. Logo, a pauta feminista não se deve fechar às outras formas de opressão, é importante que o discurso incorpore suas existências para efetuar, de fato, a emancipação. (RIBEIRO, 2016, 101)

Assim, estudos interseccionais devem pensar conjuntamente aspectos conceituais que são importantes para as análises de gênero, tais como identidade, igualdade e poder, conjugados ao acesso aos direitos e oportunidades que devem ser igualitários para todos os seres humanos e sem se esquecer de analisar a partir do ponto de vista do indivíduo e das diferentes classes.

No contexto brasileiro, também é possível perceber a existência de intelectuais negras que já falavam sobre as interações do racismo e machismo, antes do termo interseccionalidade ser cunhado por Kimberlé Crenshaw⁶. Lélia Gonzales, por exemplo, se destaca por trazer o colonialismo como forma de análise, representando os lugares que são predefinidos para homens e

⁶ “Kimberlé Crenshaw (1959) é uma estudiosa afro-estadunidense responsável por cunhar o termo “interseccionalidade” ao analisar o que ela designa como “sistemas discriminatórios” (racismo, patriarcalismo, opressão de classe, etc), ou, ainda, “eixos discriminatórios”/ “eixos de poder/ “eixos de subordinação””(MARQUES, 2016)

mulheres negras na sociedade brasileira. É válido ressaltar, também, Neusa Santos Souza que dava uma relevância nas discussões de classe, ao se tratar do racismo. Para ela, “em um país com história escravocrata, raça informa classe e, conseqüentemente, gênero.” (ASSIS, 2019, p.34)

Portanto, é importante, nos estudos a análise de outras formas de desigualdade que podem se cruzar e ampliar, ainda mais, desigualdades de gênero. É importante que essas desigualdades estejam visíveis, para que possam ser contornadas. Ademais, é válido ressaltar que esses cruzamentos são indissociáveis, logo, não se pode garantir a igualdade em um sem garantir no outro.

3 ENFOQUES DE GÊNERO NAS POLÍTICAS DO ESTADO

Os enfoques clássicos das políticas públicas carregam paradigmas patriarcais que foram cristalizados. Assim, embora o Estado faça políticas para promover a igualdade de gênero, elas se esbarram e se enfraquecem perante esses costumes que foram normalizados.

Portanto, este capítulo articula elementos teóricos com a análise do status quo do Estado e pretende questionar os enfoques clássicos das políticas públicas. Ademais, também é colocado os marcos regionais e nacionais para a igualdade de gênero.

3.1 Espaços Públicos e Privados

As atividades e os papéis humanos foram determinados através dos limites criados entre o público e o privado. As distinções entre essas esferas foram modificadas historicamente, assumindo de grandes distinções a aproximações. Porém, o ambiente público foi e ainda é sinônimo de reconhecimento e poder, enquanto o privado continua marcado pelo ocultamento das atividades familiares (PÉREZ, 2001, p.5).

Para além, a crítica feminista ressalta que dentro da dicotomia público-privado existem relações de poder que foram construídas culturalmente. O espaço público, associado a figura masculina, o permite visibilidade, enquanto o espaço privado e invisível se relaciona ao feminino. No entanto, para as mulheres o espaço privado não é o lugar vantajoso de exercício da liberdade individual e sim aquele que prepara esta condição para o gozo de outra pessoa. (PÉREZ, 2001, p.5)

Dessa forma, tem-se que embora as mulheres tenham seu papel social destinado ao espaço privado, esse espaço não é para sua própria utilização. Afirma-se isso, pois foi imposto, historicamente, às mulheres as tarefas de cuidado, ou seja, quando ela está no âmbito doméstico ela não o

usufrui para seu descanso ou privacidade e sim para construir e manter o ambiente tranquilo para usufruto de seus familiares.

Outro ponto dessa crítica seria questionar a separação dessas duas esferas. Consta-se isso, pois as políticas públicas também afetam a vida privada e tanto elas, como as relações de trabalho, são impregnadas de desigualdades de gênero. Para além disso, a visão da mulher como arquiteta do bem estar privado acaba por restringir sua participação na vida pública, uma vez que a encarrega de atividades domésticas, criando assim jornadas duplas (PÉREZ, 2001, p.5).

A separação do público e do privado é responsável por invisibilizar o espaço privado e, por conseguinte, as mulheres. Essa separação cria uma falsa ideia de que este ambiente não detém importância social, ou seja, não deve ser estudado ou tratado como assunto público. Em decorrência disso, o corpo feminino que está atrelado à essa esfera, perde seu status de cidadão e o trabalho doméstico, também, perde seu status de trabalho formal.

O pessoal é político também significava que a democracia era importante em casa como em qualquer outro lugar e que a democracia em casa era uma pré-condição para a democracia no exterior. Nesse sentido, a divisão sexual do trabalho e a distribuição sexual do poder faziam parte da política tanto quanto as relações entre classes e também exigiam mudanças políticas (PHILLIPS, 1995, p.95 *apud* PÉREZ, 2001, p.6).

Logo, além de questionar essa separação dicotômica, se faz necessário a discussão sobre as relações de poder que existem na vinculação das mulheres ao ambiente privado. Quando se analisa este ambiente separadamente ou sem um enfoque feminista, a desigualdade de gênero existente ali é relativizada - além de ocultar a necessidades de mudança políticas que interfiram, também, no espaço privado. Essa assertiva se explica, pois, se o assunto não é considerado assunto público, ele não pode ser modificado através de políticas públicas.

Assim, a crítica feminista que levantava esses questionamentos, foi responsável por incorporar novas questões na agenda pública. Dessa forma, questões antes consideradas restritas ao ambiente privado ganharam discussão pública e ficou entendido que assuntos, como violência doméstica,

não são problemas individuais, mas que estão estruturados por sistemas de poder. Além disso, também redefiniram o que é político e democrático, ampliando seus significados para outros espaços da vida. (PÉREZ, 2001, p.6)

3.2 Esforços de incorporação do gênero nas políticas públicas

Fica necessário, então, analisar os esforços e o processo feito para incorporação de gênero nas políticas do Estado. Dessa forma, é importante ressaltar a mobilização do movimento feminista na luta contra a discriminação das mulheres e as políticas que não consideram as desigualdades de gênero. Assim, deve-se entender o que são os feminismos, em sua pluralidade de lutas e conceitos além de sua relação com o estado.

Segundo Silva e Camurça (2013), o feminismo pode ser definido de duas maneiras. A primeira seria uma teoria de análise crítica que evidencia e denuncia as desigualdades de gênero, sendo uma teoria em evolução constante. Já a segunda, seria um movimento social de ação contínua, realizado pela própria mulher na luta por emancipação dos seus papéis impostos e por transformações estruturais. Ademais, também, destacam a pluralidade das expressões do movimento, que podem andar em conjunto ou em conflito uma com as outras.

O feminismo e sua busca pela igualdade entre homens e mulheres passaram por diferentes ondas. Em um primeiro momento, considerada a primeira onda do feminismo, que perdurou do sufrágio aos anos 50, existia uma busca pela igualdade entre os sexos. A segunda onda durou dos anos 60 até a década de 1980 e foi marcada pela busca da igualdade de gênero. A terceira onda, por sua vez, caracterizada pela igualdade entre as diferenças identitárias, foi iniciada nos anos 90. (REVERTER, 2011, p.223)

É importante destacar que desde a segunda onda, na década de 1970, as lutas em busca da igualdade se focalizaram em forçar mudanças mais estruturais. Para além da criação de leis, era necessário promover uma transformação nas instituições democráticas a fim de alavancar a promoção da igualdade por meio de políticas públicas. Dessa forma, com os esforços das

feministas houve uma evolução na elaboração dessas políticas que começaram a incluir em si a perspectiva de gênero. Por conseguinte, foram se formando instituições especializadas no combate à discriminação contra a mulher. (REVERTER, 2011, p.224).

Diante disso, em 1975, a Organização das Nações Unidas (ONU) recomendou a criação de agências de igualdade entre os gêneros. Essas agências se tornaram fundamentais para a efetivação de políticas de gênero e sua atividade foi nomeada de feminismo institucional. Criou-se, então, um consenso em que se esperava a atuação do Estado para melhoria da qualidade de vida das mulheres e para o enfrentamento a opressão (REVERTER, 2011, p.224).

As atividades realizadas por essas agências são chamadas de feminismo institucional. Tem-se, então, que o feminismo institucional é importante, pois traz uma ideia da necessidade do Estado em realizar políticas públicas que promovam o feminismo. Porém, é válido ressaltar que o Estado é uma instituição que detém raízes patriarcais, assim, a maneira em que as políticas são feitas podem contribuir para a replicação do patriarcado ao invés de seu combate.

Nesse sentido, é possível notar que o enfrentamento feito pelo Estado para combater a opressão patriarcal tem seu foco apenas em situações extremas, como a violência doméstica. Embora seja necessário, tais ações pontuais não são suficientes para alterar o status quo de desigualdade, uma vez que não enfrenta o sistema patriarcal em si e sim age na reparação de suas anomalias já realizadas. (REVERTER, 2011, p.226)

Além disso, o espaço destinado às mulheres na agenda pública é o espaço do setor social. Esse setor é caracterizado por possuir menos recursos que os outros, logo, menos poder. Em consequência disso, as políticas voltadas à igualdade entre os gêneros são subvalorizadas, fazendo com que se reproduza a subordinação do espaço privado, no espaço público. (PÉREZ, 2001, p.6)

Outro fator que evidencia o problema estatal na realização das políticas de igualdade seria a compreensão das necessidades femininas por

meio de um aparato machista. No caso de políticas de bem estar, por exemplo, as mulheres mais vulneráveis que recebem assistência social são consideradas “clientes dependentes”, pessoas dotadas de uma cidadania a parte das dos outros. Assim, cria-se uma ideia da mulher como ser subordinada às políticas públicas e marcada pelo seu gênero, raça ou classe. Assim, cria-se uma ideia de consideração das mulheres como subordinadas das políticas (REVERTER, 2011, p.226)

Logo, depreende-se que a perspectiva de gênero usada nas políticas do Estado acaba por despolitizar a luta feminista. No caso de mulheres com outras identidades também excluídas, reforçam a ideia de clientes das ações de bem estar. Isto cria novas formas de clientelismo, esvaziando a luta pelo direito a igualdade entre os gêneros e a transformando em uma competição pela busca de recursos. (REVERTER, 2011, p.227)

Porém, essas políticas são importantes para impulsionar mudanças estruturais. Assim, é necessário haver uma maneira distinta de realizá-las, via poder democrático. Segundo Magdalena León (1994), é essencial que se tenha participação feminina na deliberação dessas políticas, para que seja possível atender os reais interesses. De acordo com ela, é necessário considerar o Estado através de duas dimensões: como forma de controle da vida da mulher, mas, também, como um veículo de transformações.

Apesar do Estado ainda representar um poder de opressão às mulheres, é necessário criar estratégias de cooperação. Pode-se trabalhar de dentro do Estado ou com ele, em uma busca por ampliar as possibilidades de transformação e alcance dos direitos. Assim, é possível notar a mudança nas ações de diferentes grupos do movimento feminista, que mudaram a estratégia de confronto para a de cooperação, mesmo que seja difícil essa negociação. (LEÓN, 1994, p. 17)

Portanto, constata-se que o feminismo é um movimento múltiplo formado por diferentes vertentes. Uma dessas vertentes, o feminismo institucional, apresenta algumas dificuldades, pois o Estado é uma instituição patriarcal e usá-la para resolver os problemas patriarcais pode apenas reproduzir o problema. Porém, essas ações são importantes para questionar a ordem de gênero dentro do próprio Estado e por meio dele.

Sendo assim, embora seja de difícil negociação as políticas estatais entre as representantes do movimento feminista e os representantes do Estado, essas políticas são importantes para promoção do feminismo. Logo, o feminismo institucional, também, é uma maneira de se opor ao patriarcado exercido pela sociedade e pelo próprio Estado.

3.3 Feminismo Institucional Latino-americano

Diante do que foi comentado na seção anterior, é possível observar que as feministas se apoderaram do poder estatal em busca de maiores possibilidades de alcance da igualdade. Porém, essas relações com o Estado foram construídas de diferentes maneiras ao redor do mundo, alguns lugares de maneira mais branda e outros de maneira mais conflituosa. Assim, é necessário entender de que forma se deu e se dá a relação feminista com os estados na América Latina e, principalmente, no Brasil.

Matos e Paradis (2012) realizaram um ensaio que trata sobre os feminismos latino-americanos e suas relações com o Estado. Para elas, para além de uma instituição política, o Estado é um recurso de poder, capaz de mobilizar atores, recursos e oportunidades. Porém, destacam-se a certa inclinação de gênero que é parte da estrutura desse poder, disfarçada de uma suposta neutralidade de gênero essas inclinações são institucionalizadas e dão forma ao aparato estatal.

É válido ressaltar que Estados com maior abertura aos enfoques atuais, não só de gênero, como o de raça e orientação sexual, por exemplo, são aqueles radicalmente democráticos. Logo, os organismos estatais constituem um importante recurso de poder para as mulheres. Prova disso são as novas políticas de igualdade de gênero que veem sendo adotadas em diferentes países da América Latina. (MATOS; PARADIS, 2012, p.93)

Contudo, para ampliar o entendimento da relação feminista com os Estados latino-americanos, é crucial entender a ampliação do movimento nesse território. Segundo Matos e Paradis (2012), embora os feminismos latinoamericanos sejam diversos e diferentes a depender do país analisado,

existem entre eles certo tipo de unidade. Consta-se disso, pois essas identidades feministas compartilham da mesma construção, formada por meio de encontros regionais e internacionais idealizados pelas mesmas organizações.

A relação do feminismo com o Estado, no entanto, não começou de maneira positiva para as nações latinoamericanas. A segunda onda do feminismo, nos anos 70 e 80, se deu em um contexto de ditaduras militares em diferentes lugares nesse território. Dessa forma, a luta feminista foi marcada por uma luta contra a opressão estatal, que lhes tiravam a liberdade e as tratavam com violência. Portanto, os feminismos foram construídos com bases à aversão ao Estado (MATOS; PARADIS, 2012, p.95).

Após a democratização a luta feminista mudou. O desenvolvimento da agenda começou a se articular através dos espaços dos encontros regionais, movimentos marcados por espaços de confronto e conformidades. Assim, a luta feminista que antes era focalizada em acabar com a opressão estatal, se pluralizou tomando diferentes identidades. Isto deu forma a novos enfoques feministas, que procurasse abranger lutas plurais e interseccionais. (VARGAS, 2008, p.25)

Por conseguinte, a relação do feminismo com o Estado também mudou. Ainda segundo Matos e Paradis (2012), o feminismo estatal pode ser considerado conceito chave da quarta onda feminista na América Latina. Tentativas de institucionalização do feminismo e legitimação da igualdade de gênero entraram como foco da agenda do Estado. Assim, pode-se dizer que o feminismo estatal pode ser encontrado nos diversos países da América Latina, embora existam diferenças entre eles.

Portanto, é possível verificar que ocorreram mudanças na relação entre as feministas e os Estados latino-americanos. O primeiro momento foi marcado pela aversão feminista ao Estado, uma vez que se encontravam em uma ditadura. Após a democratização, a relação se modificou se tornando mais cooperativa em detrimento da criação de uma agenda regional feminista, idealizadas pelos próprios Estados e instituições não governamentais. Assim, cabe entender como se dá a formação dessa agenda.

3.4 Agenda Latinoamericana e brasileira

Quando se trata de América Latina, é importante ressaltar que é uma das regiões mais desiguais do mundo. Ainda quando se observa as desigualdades de gênero nota-se que as mulheres sofrem com barreiras de acesso econômico superiores aos homens. Constata-se isso, pois existem diferentes desigualdades no mercado de trabalho, como as diferenças salariais entre gêneros e o trabalho doméstico, atribuído socialmente às mulheres, não remunerado.

Os movimentos feministas, durante a história, foram responsáveis por reivindicar os direitos das mulheres. No caso da América Latina, esse processo de inserção veio junto com o processo de democratização, o qual as mulheres lutavam pelos seus direitos civis e políticos. Assim, tem-se que a inserção das questões de gênero na agenda pública é um processo que começa a ser possível devido a luta feminista e a articulação de diferentes atores.

A formação da agenda regional se deu pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). Uma comissão regional da ONU, criada em 1948 e que tem por objetivo promover o desenvolvimento e a interação dos países situados nessas regiões. (NAÇÕES UNIDAS, 20??). Durante a sua décima quinta sessão, em 1973, os governos membros⁷ solicitaram um estudo sobre a participação das mulheres no desenvolvimento e sobre possíveis medidas para eliminar toda a discriminação. Dessa forma, este marco deu início à consolidação da Agenda Regional de Gênero.

Esta Agenda tem como objetivo abarcar os compromissos dos governos da América Latina e do Caribe com os direitos e autonomia das mulheres, os incorporando a cada atualização de obrigações assumidas. Além

⁷ Todos os países da América Latina e do Caribe são membros da CEPAL, junto com algumas nações da América do Norte, Europa e Ásia, que mantêm vínculos históricos, econômicos e culturais com a região. No total, os Estados-membros da Comissão são 46 e 14 membros associados, condição jurídica acordada para alguns territórios não independentes do Caribe. (ONU, 20??)

disso, é um compilado de acordos que se vincula com a agenda dos movimentos de mulheres feministas nas regiões. (CEPAL, 2016) Este vínculo é importante, pois traz um papel de destaque aos movimentos facilitando na fiscalização e cobrança do cumprimento dos compromissos por parte da sociedade.

Segundo a CEPAL (2019), em 1977 se celebrou a primeira Conferência Regional sobre a Integração da Mulher ao Desenvolvimento Econômico e Social da América Latina, em Cuba, fórum intergovernamental sobre os direitos das mulheres. Neste encontro foi acordado o Plano de Ação Regional, o primeiro documento que delimitava caminhos para o fortalecimento da igualdade de gênero. Ademais, ficou decidido, nesta data, a responsabilidade da CEPAL em convocar novas conferências regionais de maneira permanente e regular, com frequência não superior a três anos.

Convoca-se regularmente, com uma frequência não superior a três anos, para identificar a situação regional e sub-regional em relação à autonomia e aos direitos das mulheres, apresentar recomendações sobre políticas públicas de igualdade de gênero e realizar avaliações periódicas das atividades realizadas no país. Ela é realizada em conformidade com acordos regionais e internacionais. (CEPAL, 2019)⁸

As conferências regionais contam com a participação dos países membros da CEPAL, além de organizações governamentais e não governamentais que tenham congruência com o tema. Ao início de cada encontro é escolhido um conselho que geralmente tem a presidência formada pelo país anfitrião e diferentes vices presidências respeitando um sistema de rotação regional. O conselho é responsável por atuar como uma ponte entre os governos e a CEPAL e garantir a regularidade e a permanência das reuniões. (CEPAL, 2019)

Desde a primeira conferência, em 1977, se realizaram mais 13 conferências. Isto as consolidou como um dos principais fóruns de negociação da agenda feminista regional, capaz de articular os países membros, as Nações Unidas e os movimentos pró mulheres. Nesse sentido, elas são

⁸ “Es convocado regularmente con una frecuencia no superior a tres años, para identificar la situación regional y subregional respecto de la autonomía y los derechos de las mujeres, presentar recomendaciones en materia de políticas públicas de igualdad de género y realizar evaluaciones periódicas de las actividades llevadas a cabo en cumplimiento de los acuerdos regionales e internacionales.”(CEPAL, 2019)

responsáveis por dar a devida importância à institucionalidade e a transversalidade das políticas de gênero no Estado. Além de questionar sobre formas de financiamentos específicos para essas políticas.

Figura 1 – Marcos globais da Conferência regional sobre a mulher na América Latina e Caribe



Fonte: CEPAL, 2019.

Portanto, esses Estados são referência no comprometimento com as pautas feministas, uma vez que esta é a única região do mundo a qual seus

líderes se reúnem há 40 anos em busca da igualdade de gênero e autonomia das mulheres. Além disso, a agenda tem o caráter acumulativo. Ela se atualiza a partir de novos documentos que trabalham os novos contextos socioeconômicos e, com isso, reafirma os compromissos já assumidos anteriormente pelos Estados membros. (CEPAL, 2017).

O Brasil, por participar da CEPAL participou também dessas discussões. Para além disso, é interessante ressaltar a institucionalização do feminismo, especificamente no Brasil, foi por meio da luta pela democratização que as mulheres se constituíram como sujeito político. Elas lutaram, também, junto com os trabalhadores urbanos em busca da diminuição da pobreza. Além de querer melhores condições trabalhistas, como melhores salários, as mulheres começaram a reivindicar temas referentes à sua condição de mulher, como violência doméstica e saúde sexual. (FARAH, 2004, p.3).

Dessa forma, tem-se que as mulheres participavam de movimentos sociais, mas não de movimentos tipicamente feministas. Porém, a partir do momento que foi trazido temas centrais feministas, ocorreu uma convergência com os pensamentos feministas. Isso gerou maior mobilização em torno da entrada das questões de gênero na agenda pública. (FARAH, 2004, p.3) A citação, retirada do *Jornal Brasil Mulher*⁹, demonstra a convergência entre a luta feminista e democrática:

Queremos falar dos problemas que são comuns a todas as mulheres do mundo. Queremos falar também das soluções encontradas aqui e em lugares distantes: no entanto, queremos discuti-las em função de nossa realidade brasileira e latino-americana [...]. Finalmente, *Brasil Mulher* deseja incorporar-se à imprensa democrática que, em meio a batalhas, o Brasil vê surgir. (BRASIL MULHER, 1975 *apud* ZANOTTA, 2016, p.5)

Por conseguinte, na década de 1980, o Estado brasileiro começou a implantar políticas públicas voltadas para as mulheres. Criou-se, por intermédio das feministas brasileiras, em 1983 o Conselho Estadual da Condição Feminina, que propôs a criação da primeira Delegacia de Polícia de Defesa da Mulher, em 1985. Em 1988 foi apresentado aos constituintes a “Carta das Mulheres”, em que se pode observar a singularidade brasileira através da

⁹ Primeiro jornal dirigido às mulheres, elaborado por mulheres participantes de partidos da esquerda marxista. Durou de 1975 a 1980. (ZANOTTA, 2016, p.4)

divisão da carta que tratava em primeiro momento dos direitos sociais, como a criação do Sistema Único de Saúde, e depois tratava dos direitos das mulheres. (ZANOTTA, 2016, p.7)

Cabe destacar que essa mobilização em torno da Constituição de 1988, fez com que mulheres de diferentes posições ideológicas se unem-se para elaboração da carta. Como resultaram obtiveram 80% de suas demandas aprovadas na Constituição. Porém, isso não demonstrou aumento significativo na representatividade feminina na política. (COSTA, 1998).

Após a democratização, as políticas se descentralizaram e com isso, as questões relativas às mulheres foram dirigidas aos diferentes níveis de governo. Uma vez que o movimento de mulheres era em torno da democratização, sua efetivação fez com as pautas, também, se descentralizassem sem formar uma reivindicação única e consolidada.

Mais recentemente, fortaleceu-se a tendência de formulação de propostas de políticas públicas, passando esse espaço a se constituir em espaço privilegiado na luta pela superação da desigualdade entre mulheres e homens na sociedade brasileira. Ilustram essa tendência o Encontro sobre Gênero e Políticas Públicas, promovido pelo Instituto Polis, em São Paulo, em novembro de 2000; o Encontro Nacional Mulher e Poder Local, organizado pelo IBAM, de 13 a 14 abril de 2000, no Rio de Janeiro; e o Encontro sobre Indicadores de Gênero, promovido pelo IBAM, no Rio de Janeiro, em fevereiro de 2001. Indicativo também dessa ênfase é o projeto "Gênero nas administrações - desafios para prefeituras e governos estaduais", organizado pela Fundação Friedrich Ebert Stiftung entre 1998 e 1999. (FARAH, 2004, p.5)

A agenda internacional, fora a regional já citada, também influenciou a agenda pública brasileira, através da participação do Estado em encontros e conferências mundiais. Nesse sentido, é necessário ressaltar a Conferência Mundial sobre a Mulher, que foi realizada em Pequim em 1995. Essa conferência merece destaque, pois formou uma plataforma de ação que deu bases para o Brasil construir sua agenda de gênero, junto com os legados de sua trajetória. (FARAH, 2004, p.6)

Durante a Conferência, o Estado brasileiro participou ativamente através de um diálogo amplo com a sociedade civil e os movimentos feministas. Essa articulação se tornou essencial no desenvolvimento das políticas públicas no Brasil e no comprometimento da incorporação da transversalidade da perspectiva de gênero: “Desta maneira adotamos e nos comprometemos, como governos, a implementar a Plataforma de Ação que se segue, e garantimos a inclusão de uma perspectiva de gênero em todos os nossos programas e políticas.” (ONU, 2013, p.149 e p.153)

3.5 Institucionalização da Perspectiva de Gênero no Estado e algumas estratégias de intervenção como a Estratégia de Transversalidade de Gênero (gender mainstreaming)

Como é possível perceber, a perspectiva de gênero é um assunto presente na agenda regional e nacional brasileira. Embora esse cenário dê respaldo ao processo de igualdade de gênero na agenda pública, o desenvolvimento de políticas públicas que atendam essa demanda continua por enfrentar algumas dificuldades.

Nesse sentido, é necessário entender o que deve ser feito para que esse tema seja objeto de políticas públicas. Segundo Sara Martín (2016), para que isso ocorra, o tema deve ser visto e formulado como problema, além de possuir uma solução considerada viável e ser incluído na agenda política. A base da relação dos atores, por meio do governo, e o contexto sociocultural, demonstrado por meio dos atores sociais e a influência internacional, são responsáveis por promoverem essa inclusão na agenda.

Já para Virginia Guzmán (2001), para formular uma questão como problema público e incorporá-lo na agenda, é válido executar uma análise sócio-política complexa. Essa análise passaria por diferentes temas, como a construção de uma nova estrutura possível de interpretar a realidade social, as relações de poder intrínsecas no tema, as alianças e estratégias políticas e a constituição dos sujeitos sociais relacionados.

Dessa forma, para entender os motivos que algum tema necessita de uma política pública, é importante formulá-lo como problema. Porém, não são todos os problemas públicos que ganham espaço na agenda pública. Como são interpretados, o poder vigente, os recursos disponíveis, a articulação dos atores, o contexto externo e interno da instituição, são exemplos de diferentes condições que podem interferir na incorporação do problema na agenda pública. (GUZMÁN, 2001, p.12)

Quando se trata da desigualdade de gênero é perceptível a existência de barreiras que dificultam sua inserção na agenda pública. Existem subsistemas como educacionais, políticos e econômicos que institucionalizam o sistema de gênero, fazendo com que essa desigualdade não seja reconhecida por todos. Assim, a necessidade de uma política que tente diminuir ou apagar o caráter estrutural do patriarcado acaba por ser ignorada. (MARTÍN, 2016, p.298).

As barreiras culturais são uma das principais restrições que impedem a criação de políticas de igualdade gênero. Afirma-se isso, pois a cultura patriarcal impede que essa questão seja de interesse público, afastando sua integração à agenda. A ideia de que os papéis de gênero sejam naturalmente desenvolvidos, por exemplo, servem de base para a propagação da desigualdade. Diante disso, deve-se desconstruir esses tabus culturais através da produção de conhecimento e de informação, para que essa desigualdade seja entendida pela sociedade e pelos atores tomadores de decisão. (MUNOZ, 2020, p.2).

Em diferentes políticas estatais observa-se a replicação dos papéis de gênero como algo natural. Essa assertiva pode ser considerada quando uma política é voltada ao sexo ao invés do gênero, negando a construção cultural nesses papéis. Prova disso são as políticas voltadas às mulheres que as considera somente como reprodutora social, reafirmando seu papel como cuidadora e às travando enquanto ser empoderado e autônomo. (BANDEIRA, 2004, p. 10).

Enquanto sua relação com o gênero é possível classificar as políticas de três maneiras diferentes. A primeira seriam as políticas cegas ao gênero, essas são as destinadas à população em geral, porém, podem fazer

com que se reproduzam as desigualdades de gênero e, por conseguinte, excluam as mulheres. A segunda são as políticas específicas para as mulheres que as consideram como usuárias por meio dos estereótipos de gênero, criados a partir da cultura patriarcal. Já a terceira, são as políticas transformadoras que pretendem transformar a desigualdade de gênero por meio de uma distribuição equitativa e democrática. (INMUJERES, 2007, p.25)

As políticas que consideram a dimensão de gênero devem ser adaptadas para suprir as necessidades dos diferentes contextos em que serão aplicadas. Existem algumas estratégias que são responsáveis por orientar as políticas de combate à desigualdade de gênero. (MUNOZ, 2020 p.3) Segundo Astelarra (2004), as três principais estratégias de intervenção são: igualdade de oportunidades, ação positiva e transversalidade.

De acordo com Astelarra (2004, p.7): “se o Estado é ou deveria ser quem garante a igualdade entre os cidadãos, a existência dessas desigualdades deve ser tratada através de políticas públicas que favoreçam a equalização.”. Nesse sentido, é importante entender o funcionamento dessas estratégias principais para analisar qual ação estatal seria mais efetiva quando se trata da transformação da desigualdade.

A estratégia de igualdade de oportunidade na tradição liberal significa que todos os indivíduos deveriam ter o mesmo acesso as oportunidades. Logo, o Estado é importante para igualar essas oportunidades e as pessoas que se sobressaíssem teriam essa posição por mérito próprio. Assim, as desigualdades não poderiam ser consideradas, pois todos partiriam do mesmo ponto de privilégios. (ASTELARRA, 2004, p.12)

Dessa forma, essa estratégia tem como premissa garantir às mulheres as mesmas oportunidades que detém os homens, ou seja, assegurar que ascendam ao mundo público o qual foram excluídas. Para isso seriam necessárias ações de revisões das legislações existentes, pois esses instrumentos também reproduzem as desigualdades, além de educar as mulheres para a realização das atividades públicas e conscientizá-las de seus direitos. (ASTELARRA, 2004, p.12)

A política de igualdade de oportunidades é importante para analisar as leis que reforçam a discriminação e consertá-las ou criar novas. Porém, só a mudança legal não é suficiente para exercer transformação na realidade social das mulheres. Prova disso seria o acesso ao mercado de trabalho, embora políticas de igualdade de oportunidades tenham feito com que a mulher ascendesse ao mercado de trabalho, sua participação não se iguala a dos homens. Elas entram no mercado de trabalho, porém, encontram barreira de acesso que as fazem ocupar cargos inferiores ao dos homens ou cargos semelhantes, mas com salários inferiores. (ASTELARRA, 2004, p.13)

Fica evidente, portanto, a existência da desigualdade entre gêneros logo no ponto de partida no acesso ao mundo público. Assim, é necessário a criação de mecanismos que favoreçam as mulheres em detrimento dos homens. A ação positiva, então, entra como uma estratégia mais avançada que a igualdade de oportunidades, uma vez que pretende corrigir a desvantagem inicial sofrida pelas mulheres. (ASTELARRA, 2004, p.13)

Ainda de acordo com Astelarra (2004), a ação positiva demonstra um avanço frente a igualdade de oportunidades no que tange o acesso da mulher ao ambiente público. Porém, a discriminação permanece presente, já que essa ascensão da mulher não modifica seu papel no ambiente privado. Em consequência disso, cria-se a dupla jornada já que a mulher ainda é a responsável pela tarefa doméstica. Logo, as duas estratégias citadas são importantes, mas, não suficientes para o combater a discriminação de gênero.

A fim de aprofundar as ações públicas em busca da igualdade de gênero, surge a terceira estratégia citada por Astelarra (2004), e a mais importante para este estudo, que é a transversalidade de gênero. A transversalidade pretende igualar o acesso entre os gêneros por meio da ampliação da ação institucional do Estado. Sendo assim, é necessário que todas as instituições estatais se sintam responsável por promover políticas de igualdade, ou seja, a estratégia de gênero deve ser algo transversal nas políticas públicas.

Nesse caso, tem-se que a aplicação da dimensão de gênero não deveria ser responsabilidade das políticas específicas e sim de toda a atuação pública. Constata-se isso, pois toda a relação entre gêneros está condiciona ao

machismo estrutural, logo, por mais que a política não aparente ser sexista ela causa um impacto diferente entre homens e mulheres. Portanto, essa dimensão deve ser considerada em todos os âmbitos estatais, para avaliar o impacto que uma política pode causar para cada gênero. (ASTELARRA, 2004, p.15). A concretização dessa estratégia, no entanto, não é algo trivial, já que o patriarcado é uma cultura tão arraigada que os agentes públicos muitas vezes não identificam que estão agindo como tal e agem conforme seus predecessores, em um comportamento cíclico e de difícil ruptura.

Atender as diferenças em que as políticas chegam para os homens e as mulheres representou um desafio para o Estado. Afirma-se isso, pois a perspectiva de gênero não deveria ser incorporada apenas por ações pontuais ou instituições específicas para as mulheres, e sim por todas políticas públicas e setores do Estado (BANDEIRA; MELO, 2005, p. 49). Logo, as questões de gênero devem ser responsabilidade de todo ator estatal, ou seja, devem ser consideradas desde a tomada de decisão até a implementação. (CEPAL, 2017, p.18).

A transversalidade de gênero foi reconhecida, pela IV Conferência Mundial sobre a Mulher em Pequim (1995), como uma estratégia importante para promoção da igualdade de gênero. Dessa maneira, seus Estados membros firmaram o compromisso de implantar essa estratégia por meio da integração da perspectiva de gênero em toda atuação estatal. A revisão de implementação indicada, também, contava com essa perspectiva em sua avaliação. (BANDEIRA; MELO, 2005, p. 50).

Embora diferentes países tenham se comprometido em promover a transversalidade de gênero, essa estratégia encontra limitações em sua implementação. A incorporação da perspectiva de gênero é a estratégia mais desejável para combater as desigualdades, porém, assim como as outras políticas de gênero ela, também, encontra dificuldades. É necessário que haja uma transformação estrutural no interior do Estado, pois só a estratégia por definição não é capaz de reverter o quadro da desigualdade. (MUÑOZ, 2020, p.4)

É possível dizer que dentro de um Estado existam áreas em que a transversalidade pode ser aplicada com menos resistência. De acordo com

Pollack e Hafner-Burton (2000), algumas áreas apresentam janelas de oportunidades, como convergência com a igualdade de gênero ou estruturas de mobilização, que facilitam a implementação da estratégia. Ademais, a recente obrigatoriedade respaldada na presença de sanções, também pode ser considerada uma facilitadora.

Essas diferenças de áreas fazem com que a política de gênero seja implementada por servidores que não estão habituados com o tema. Em decorrência disso, há uma limitação no reconhecimento da desigualdade de gênero. As barreiras de gênero, ou seja, os obstáculos e as limitações que as mulheres são expostas em sua vida, são diversas e por isso são mais difíceis de serem identificadas. (MUÑOZ, 2020, p.4)

Outra limitação seria os preconceitos de gênero baseados nos estereótipos socialmente construídos. Nesse sentido, a implementação de uma perspectiva de gênero pode ser sabotada por esse preconceito que coloca as diferenças de gênero como algo comum e natural à biologia dos sexos. Isto faz com que não se reconheça a especificidade do gênero na hora da implementação da política. (MUÑOZ, 2020, p.5)

Portanto, é necessário que o Estado desenvolva algumas capacidades para que incorpore de fato a perspectiva de gênero em suas políticas. Assim, deve-se criar uma compreensão efetiva do tema para aplicar esse conhecimento de maneira crítica na análise da realidade. Após essas compreensões e questionamentos a máquina pública terá que criar políticas que realmente abordem essas questões. (MUÑOZ, 2020, p.7)

Uma das etapas básicas da perspectiva de gênero é o diagnóstico da situação de mulheres e homens em um determinado contexto social. Por meio desse diagnóstico, são obtidas informações pertinentes e necessárias para compreender as condições que produzem discriminação contra as mulheres e lacunas de gênero, em relação às responsabilidades, direitos e benefícios. (INMUJERES, 2007, p.17)¹⁰

¹⁰ Uno de los pasos básicos del análisis de género es el diagnóstico de la situación de mujeres y hombres en un determinado contexto social. A través de este diagnóstico, se obtiene información pertinente y necesaria para comprender las condiciones que producen la discriminación de las mujeres y las brechas entre los sexos, en relación con las responsabilidades, derechos y beneficios.

Para a implementação dessa perspectiva, o diagnóstico da realidade deve ser desagregado por sexo. Afirma-se isso, pois é imprescindível que lacunas de gênero sejam observadas para ressaltar a necessidade da eliminação da opressão. As lacunas de gênero são uma maneira de indicar estatisticamente a desigualdade de gênero. Comparam-se as diferenças entre homens e mulheres com características similares para poder, assim, perceber as consequências das desigualdades. (INMUJERES, 2007, p.18)

Embora diferentes políticas aparentem ser neutras em gênero, seus impactos podem reproduzir padrões sexistas, uma vez as mulheres não detêm os mesmos privilégios que os homens. Nesse sentido, é importante que se faça uma análise de gênero que dê visibilidade para se identificar as desigualdades existentes e, por conseguinte, criar medidas que possam ser de fato eliminá-las. (PNUD, 2006, p.79)

Sendo assim, é válido ressaltar as estatísticas e os indicadores de gênero como uma importante ferramenta para o auxílio da análise de gênero, uma vez que são geradores de informação. As estatísticas representam numericamente a desigualdade sofrida pelas mulheres e ajudam na eliminação dos preconceitos e estereótipos. Enquanto os indicadores podem ser utilizados para comparar a situações e contextos que merecem atenção das políticas. (CEPAL, 2016)

Fica evidente, portanto, que a transversalidade representa uma importante estratégia para combater a desigualdade de gênero. Porém, é um desafio para o Estado fazer com que todos os setores considerem essa desigualdade.

Sendo assim, é necessário que os atores que apoiem a causa feminista se articulem, ainda mais, para produzir conhecimento e informações capazes de legitimar a necessidade da igualdade de gênero e transformá-la em um assunto público. O Estado necessita reconhecer essa desigualdade como um problema urgente e incorporar a perspectiva de gênero em suas políticas, para poder ultrapassar as práticas simplórias e combater de verdade as barreiras culturais.

É de primordial entendimento o fato das políticas públicas não chegarem de maneira igual a homens e mulheres. Dessa forma, não se deve mais permanecer com a ideia de que apenas políticas específicas e voltadas às mulheres serão suficientes para combater a desigualdade de gênero. Se não considerar a perspectiva de gênero em todas as políticas, elas possivelmente continuarão a replicar as desigualdades, logo, é importante vincular as questões de gênero de modo que as políticas sejam equitativas.

Portanto, é essencial ações que capacitem a Administração Pública. Todos os servidores devem reconhecer a necessidade da adoção da perspectiva de gênero em suas políticas. Para que isso ocorra é necessário se aprofundar nos entendimentos das barreiras culturais de gênero, para identificar os estereótipos que causam cegueira de gênero. Além de ampliar a capacidade de análise, através das estatísticas e indicadores de gênero que demonstram quantitativamente a opressão patriarcal.

A transversalidade de gênero por si só não representa o fim da desigualdade de gênero, porém, é a estratégica política que mais permite enfrentá-la. (MOLINA, 2012. p. 205) Assim, é dever de qualquer Estado democrático, que considere as mulheres tão cidadãs quanto os homens, adotar essa estratégia e buscar corrigir a desigualdade de gênero.

4 PRESENÇA DAS MULHERES NA CIDADE - GÊNERO E PLANEJAMENTO URBANO

Este capítulo visa trabalhar as desigualdades de gênero em torno do planejamento urbano das cidades. Na primeira seção verifica-se como isso se dá de acordo com as teorias em breves exemplos mundiais e no item dois como isso se dá nas cidades brasileiras, em geral. Já o item três trabalha a mobilidade urbana por bicicleta e sua relação com o desenvolvimento sustentável

4.1 Mulheres e o planejamento urbano alguns apontamentos teóricos

O espaço público e o privado receberam diferentes conotações modificadas historicamente. Os limites formados entre um espaço e outro foram e são responsáveis por moldar as atividades humanas. Diante disso, é válido ressaltar que na antiguidade a oposição entre o público e o privado se encontravam, principalmente, na liberdade e na necessidade. (PÉREZ, 2007, p.1)

O antigo pensamento político se baseava nas divisões do mundo público e o privado. O público seria, assim, o mundo da polis, ou seja, o campo político que ocorrem as atividades relacionadas com o mundo comum visto como a esfera da liberdade. Enquanto o privado seria a esfera familiar, das atividades relativas à necessidade de conservação da vida. Estas atividades eram relacionadas, pois era por meio da vitória das necessidades do âmbito familiar, que se obtinha as condições para acender à liberdade na polis.

O privado e o público constituem o que poderíamos chamar de invariável estrutural que articula as sociedades priorizando os espaços: o espaço que é atribuído aos homens e o que é atribuído às mulheres. Apesar de suas óbvias diferenças históricas, essa distribuição tem características recorrentes: as atividades mais valorizadas socialmente, aquelas de maior prestígio, são realizadas pelos homens, em praticamente todas as sociedades conhecidas. Pode haver uma exceção rara, mas são as atividades mais valorizadas que configuram ou constituem o espaço público: é o espaço mais valorizado por

ser o reconhecimento, o que é visto, o que é exposto ao olhar público, de definição. (ARENDET, 2007, p 40)

A noção de espaço público se associa, então, ao espaço da cidade o qual a polis é construída e identificada como comunidade. Este espaço, onde se ocorre os fatos políticos, foi dominado pelos homens. Por conseguinte, o contraponto de gênero e seus papéis frente ao espaço público e privado, foi responsável por reservar às mulheres o espaço privado, de anonimato e invisibilização.

Esta concepção de diferenças de gênero quanto ao espaço público e privado foi responsável por gerar cidades sexistas. Os estudiosos, durante muito tempo, não perceberam que esta divisão estava expressa, também, no planejamento urbano. O corpo feminino não era reconhecido nas cidades, tanto sua presença quanto a opressão sofrida por ele. Assim, o espaço urbano acabou por refletir a segregação por meio da “divisão do trabalho em doméstico/social e sua consequente repartição mulher/homem, privado/público.” (CALIÓ, 1997, p.5)

As desigualdades estruturais, como o racismo e o machismo, são ignoradas pelas diretrizes do urbanismo. A moradia, segundo a Carta de Atenas (1993)¹¹, seria função principal para organização da cidade. Isto gera centralidade do núcleo habitacional, mas continua sem reconhecer o lugar do trabalho doméstico, o deixando sobre a esfera privada e, por conseguinte, sobre a responsabilidade feminina (HARKOT, 2018, p.34).

Segundo Calió (1997), a desigualdade de gênero percebida no espaço urbano não provocava tanto interesse quanto questões econômicas e culturais, por exemplo. Porém, esta situação está sendo modificada através do enfoque de gênero que permite analisar o cenário de acesso às cidades entre homens e mulheres. Sendo possível, assim, dissertar sobre as diferenças de circulação e utilização do espaço.

¹¹ Carta de Atenas é um documento que reúne resultado do trabalho de diferentes arquitetos em busca de mudanças necessárias ao urbanismo contemporâneo. Sua composição ocorreu durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas em 1933. Le Corbusier, 1887-1965. A Carta de Atenas (versão de Le Corbusier: tradução de Rebeca Scherer]. — São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

Para analisar a questão da mulher dentro do ambiente urbano é necessário levar em consideração a junção do patriarcado com o capitalismo. Tem-se que a exploração capitalista está presente na vida pública, enquanto a opressão patriarcal se esconde no ambiente privado. A urbanização moderna não enxergou que a exclusão social, para além das classes, atingia, também, os sexos. Logo, as cidades foram construídas sobre a desvalorização do trabalho doméstico em detrimento do trabalho assalariado. (CALIÓ, 1997, p.5)

Outro fato que segundo a autora afeta a maneira em que a mulher se utiliza da cidade advém, também, do seu papel social. Ao ter suas necessidades voltadas ao cuidado do lar, seu tempo de utilização do espaço urbano advém da busca de cumprir essas atividades. Dessa maneira, a mulher que tem seu tempo voltado ao cumprimento do trabalho doméstico, tem sua utilização do espaço condicionada a isto.

Ainda de acordo com Calió (1997), ao ignorar esta lógica capitalista patriarcal, as cidades não são devidamente estudadas. Ignora-se a metade feminina ao tratar todos os seres como isentos gêneros, como se ser mulher não trouxesse experiências singulares as mesmas. Diante disso, cria-se uma falsa sensação de igualdade, uma vez que a mulher é considerada um corpo assexuado na multidão, criando, assim, a invisibilização desse sexo para os estudos.

O planejamento urbano hierarquizado é responsável por transmitir estas opressões de gênero para os espaços urbanos. Em decorrência disso, a cidade é marcada por sua não neutralidade de gênero e expressa os comportamentos sociais opressores. Logo, tratam-se todos indivíduos utilizadores desse espaço, como fossem iguais e neutros. Isto contribui para reproduzir a dinâmica patriarcal instaurada na sociedade, uma vez que tratam os homens como a norma do espaço. (VILLAGRÁN, 2014, p.201)

Fica claro, portanto, que o espaço urbano é cerceado pelo gênero, uma vez que o acesso à cidade é desigual entre homens e mulheres. E isso gera outras desigualdades que serão percebidas durante toda vida feminina de utilização do espaço público.

Para introduzir o enfoque de gênero no meio urbanístico, diferentes feministas estudaram a cidade por meio da análise de gênero. Jane Jacobs, por exemplo, em 1961 criou o livro *Morte e vida de grandes cidades* que criticava a maneira em que o ambiente urbano excluía as mulheres. Para Jacobs, os planejadores das políticas urbanas, que eram majoritariamente homens, criavam planos que excluía a vida doméstica.

Assim o doméstico foi afastado dos outros aspectos da vida. Essa assertiva é considerada ao notar que os locais de trabalhos, que remetem a vida masculina, são afastados do ambiente habitacional. O homem se distancia do ambiente doméstico e isto fortalece a divisão sexual do trabalho. Ou seja, o modelo urbano foi construído separando os homens de suas casas e, portanto, reservando este papel às mulheres (JACOBS, 1961, p. 65).

No entanto, não é trivial a comparação do urbano norte americano, sobretudo nova iorquino (cidade onde viveu Jacobs), com o brasileiro. As cidades brasileiras não são espraiadas como as norte-americanas, na qual a classe média reside em áreas suburbanas residenciais. Aqui é a população de baixa renda a que é expulsa das áreas mais centrais (concentradoras de serviços), em direção à periferia dos grandes centros. Isso traz uma desigualdade para as mulheres ainda maior (e uma necessidade ainda maior que a política tenha uma leitura interseccional): para ter acesso ao emprego muitas tem que passar por diversas horas de deslocamento, em coletivos lotados, deixando seus filhos com conhecidos ou parentes (avós, geralmente) já que o acesso a creches públicas também é insuficiente para a demanda existe e suas rendas são insuficientes para as demandas existentes. Assim isso, ainda reproduz a situação de precariedade vivida por elas em seus filhos.

Outra autora que trouxe a categoria de gênero para o estudo urbano foi Dolores Hayden¹². Hayden, também, criticava o planejamento urbano que afasta as mulheres dos locais de trabalho. Em uma perspectiva norte americana das décadas de 1970 e 1980, em que as mulheres estavam saindo para o mercado de trabalho, a autora coloca que o princípio¹³ que pretende manter as mulheres no ambiente privado as afasta física, social e economicamente. (VIEIRA, 2013, p. 93)

A autora, também, defende que o patriarcado e o capitalismo exercem pressão sobre o planejamento das cidades. A separação dos locais de residência e os de trabalho geram problemas, acentuando as desigualdades de gênero. Os homens, vistos como provedor da família, recebiam maiores salários e trabalhavam em fábricas separadas do ambiente privado. Este local, por sua vez, era administrado pela mulher que deveria exercer sua manutenção para receber diariamente o homem trabalhador (VIEIRA, 2013, p. 93).

Vieira (2013) também coloca que Dolores Hayden expressava que para melhorar o papel da mulher no lar é necessário que melhore sua posição econômica na sociedade. Mas, para melhorar sua posição econômica e entrar no mercado de trabalho as responsabilidades socialmente destinadas a ela, devem ser modificadas. Dessa forma, deve-se superar a análise de divisão do ambiente privado e público e todos seus desdobramentos, como as condições de vida da mulher no mercado de trabalho e seu acesso a este.

Calió (1992) ressalta que o papel social voltado ao ambiente doméstico faz com que a mulher se sinta oprimida quando se utiliza do espaço

¹² “Dolores Hayden é historiadora urbana, arquiteta e professora da Universidade de Yale, Estados Unidos. É autora de livros premiados sobre o caráter e a concepção das cidades e dos subúrbios americanos: *Building suburbia: green fields and urban growth, 1820-2000* (Pantheon, 2003) e *A field guide to sprawl (with aerial photographs by Jim Wark, WW Norton, 2004)*. Contribuições importantes para crítica feminista em: *The grand domestic revolution: a history of feminist designs for american homes, neighborhoods, and cities* (MIT Press, 1981); e *Redesigning the american dream: gender, housing, and family life* (WW Norton, 1984, rev. ed., 2002) em que a autora explora o cuidado da habitação e da criança, seguindo a experiência dos Estados Unidos, em contraste com a Inglaterra, França, Suécia e União Soviética.” (VIEIRA, 2013, p. 93)

¹³ “A woman’s place is in the home, que norteou o projeto arquitetônico e o planejamento urbanístico nos Estados Unidos durante todo o século XX” (VIEIRA, 2013, p. 93)

urbano para outras funções sem ser a do cuidado, por exemplo. Assim, quando se é percebido um corpo feminino na rua para exercer outras ações sociais, este corpo causa estranheza. É possível que essa mulher sofra algum tipo de coerção, enquanto se estivesse exercendo o papel que lhe foi imposto, como cuidando de seus filhos em uma praça, essa mulher seria respeitada como mãe e possível esposa de algum homem.

Dessa forma, mesmo que a mulher não esteja no ambiente privado do lar, ela se encontra em ambientes de lar expandido, ou seja, aqueles lugares públicos que são voltados à economia doméstica (Calió, 1992, p.97). Tem-se, então, que embora a mulher não esteja utilizando somente do espaço da casa, ela está confinada a usar os espaços públicos que são de necessidades do lar, como escolas e hospitais (GONZAGA, 2004, p.189).

Apesar de existirem diferentes mulheres que trabalham em ambientes públicos, elas também sofrem com a pressão patriarcal. Constata-se isso, pois o ambiente capitalista necessita de mulheres para trabalharem em postos de trabalho que fazem parte dos signos femininos. Criam-se, portanto, “guetos do trabalho feminino” que podem ser considerados como prolongamento de seu papel social (GONZAGA, 2004, p.189).

A mulher apresenta-se cada vez mais imersa ao mercado de trabalho. As cidades contam com a utilização de sua mão de obra, fazendo com que haja maior emancipação de seu papel social. É possível, assim, romper com as mazelas as quais as mulheres foram predestinadas, ou seja, elas conseguem obter renda, conhecimento e aumentam seu ciclo social. Porém, o espaço público ainda a trata como inferior, a pagando salários menores e a condicionando, ainda, ao trabalho doméstico criando, desse modo, duplas jornadas (GONZAGA, 2004, p.190).

As mulheres, por serem invisibilizadas nas cidades, não reconhecem os espaços urbanos como públicos e próprios. O acesso aos ambientes lhe é restrito, porém, esta tomada de consciência não é o ponto fundamental da estruturação das desigualdades e sim sua consequência. Logo, é necessário admitir que o patriarcado faz parte da constituição das cidades, para que se possa analisar as reproduções de opressão no ambiente urbano como o fim de uma estrutura produzida para privilegiar os homens. (GOUVEIA, 2007, p.56)

Em suma, depreende-se que o planejamento urbano, criado por homens, não foi capaz de pensar as subjetividades femininas. Não se foi imaginado que a mulher se libertaria do ambiente privado, conquistando em massa o mercado de trabalho. O espaço urbano então deveria ser um espaço de produção da cidadania, portanto, não lhe cabe o papel de reprodução das desigualdades. No entanto, a mulher pode sofrer retaliações por estar em um ambiente público que não é aquele de usufruto das necessidades domésticas. É necessário, portanto, que atores se mobilizem para que a mulher possa usufruir com liberdade no espaço que, também, é seu.

Políticas urbanas idealizadas sem enfoque de gênero reproduzem as desigualdades e podem transformar a cidade em um lugar de insegurança. Em decorrência disso, as mulheres aparentam como não pertencentes do lugar público e acessá-los lhe é perigoso.

E vale a pena enumerar os diferentes tipos, que são muitos, de problemas enfrentados pelas mulheres no contexto urbano, pois eles, por si só, já dão uma dimensão estratégica da vida das cidades: violência, terciarização acompanhada de feminização da força de trabalho comprada a baixos salários, aumento do número de mães solteiras e sozinhas, empobrecimento crescente das mulheres idosas e das chefes de família, além da dificuldade de acesso aos serviços sociais de habitação, lazer, cultura, educação, etc. (GONZAGA, 2004, p.187)

A mulher que se sente insegura em transitar pela cidade, tenta utilizá-la da maneira mais segura para si. Em decorrência disso, ela diariamente procura encontrar novas rotas que exclua os lugares que lhe são ameaçadores. Esses lugares podem ser considerados inseguros pela possível invasão do seu espaço pessoal pelos homens. Isso ocorre, por exemplo, em coletivos lotados nos quais as mulheres passam por situações constrangedoras e de assédio. Ademais, espaços sem regulação também apresentam características inseguras, como pouca iluminação e pouca fiscalização. (VALENTINE, 1989 *apud* HARKOT, 2018 p. 40).

Desse modo, a mulher pode começar a percorrer longas distâncias para chegar onde precisa. Pode optar, também, por meios de transportes que não sejam o mais adequados ao deslocamento necessário, porém que lhe apresenta maior segurança. Em consequência disso, o sexo feminino

desperdiça seu tempo que poderia ser utilizado para aprimorar-se ou para outras atividades e este fator acaba por aprofundar, ainda mais, a desigualdade de gênero.

4.2 A mulher e as cidades brasileiras

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil, 2018), produziu um estudo com intuito de revelar como a cidade é percebida diferente entre homens e mulheres. O documento levanta opiniões de diferentes mulheres sobre como elas se sentem ao utilizar os espaços da cidade e os instrumentos de mobilidade urbana do município de Recife e da região metropolitana.

Através deste estudo foi possível notar a existência de quatro pontos principais em que a mulher é submetida ao tentar ocupar a cidade. O primeiro seria a violência, principalmente, a violência sexual contra seu corpo. Outro, as consequências diárias causadas pela falta de qualidade do transporte público. O desrespeito dos habitantes cidades. Por fim, o descaso do poder público (ITDP Brasil, 2018, p.22).

Para comprovar os altos índices destas experiências, o estudo traz dados produzidos pela pesquisa Linha de Base da Campanha Cidade Seguras para Mulheres¹⁴. Segundo a pesquisa, cerca de 90% das mulheres entrevistadas já sofreram assédio em espaços públicos, 80% também denunciaram casos sofridos por agentes da segurança pública. Outra questão que chama atenção é os baixos índices de denúncia, no caso de Recife somente 4% das mulheres denunciaram os casos de assédio. (ITDP Brasil, 2018, p.87)

Embora toda mulher sofra com as desigualdades de gênero que são replicadas no ambiente urbano, algumas encontram ainda mais dificuldade no acesso às cidades. Ao trazer o conceito de interseccionalidade, é possível

¹⁴ Pesquisa realizada pela ActionAid Brasil, 2014. Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1498585783Linha_de_Base.pdf

afirmar que quando diversas formas de descriminalização se cruzam, a pessoa pode sofrer mais com as demonstrações de desigualdade de gênero.

É necessário considerar, dentro do recorte de gênero, também as outras formas de desigualdade que são responsáveis por potencializar a vulnerabilidades de algumas mulheres. “Mulheres negras e pobres, moradoras de áreas periféricas menos servidas de infraestrutura urbana, com pouca diversidade de atividades e serviços, que estão em um grupo mais vulnerável.” Dessa forma, é importante ressaltar que as necessidades dessas mulheres são diferentes de outras. (ITDP, 2018, p.11)

Segundo o relatório “Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima.” elaborado pelo movimento Nossa BH, os impactos da urbanização sem enfoque de gênero recaem mais sobre mulheres negras. Prova disso seriam os dados do IPEA, divulgados pelo relatório, que demonstram que mulheres negras tem menor remuneração no mercado de trabalho quando comparado com mulheres brancas e homens. Logo, o custo de deslocamento nas cidades as prejudica de forma superior em relação as outras pessoas. (NOSSA BH, 2019, p.20)

Portanto, fica perceptível que o espaço público é utilizado de maneira diferente por homens e mulheres. A falta de consideração dessa diferença fez com o planejamento excluíssem as mulheres e intensificassem a desigualdade entre os sexos. Logo, é necessário que exista um planejamento sensível ao gênero, que leve em consideração para além das diferenças dos papéis de gênero, as necessidades e interesses específicos de cada. (ITDP, 2018, p.10)

Segundo Calió (1997), o planejamento urbano ao ignorar as especificidades das mulheres, ignorou metade de seus utilizadores. Isto também fez com que retirasse delas seu pleno exercício de cidadania, uma vez que estar no espaço público é sinônimo de perigo. Dessa forma, é necessário que se feminilize os conceitos de Planejamento e enfrente as questões específicas das mulheres para garantir a cidadania e a democracia para todos.

Para promover a igualdade, não se deve tratar as necessidades dos homens e mulheres como se fossem as mesmas. Logo, é necessário que os

planejadores se questionem se as propostas de incorporação de gênero nos processos de desenho urbano realmente atendem as especificidades das mulheres. Ademais, também é importante contar com mais mulheres nos processos decisórios, só assim o planejamento urbano será capaz de aliviar as desigualdades impostas pelo gênero. (UN-HABITAT, 2012, p. 4)

4.3 Mobilidade Urbana por bicicleta para o Desenvolvimento Sustentável

É de suma importância considerar as experiências das políticas de mobilidade de Belo Horizonte, analisando as ações que favoreçam o uso da bicicleta na cidade e observando se há entre elas um recorte de gênero. O campo de planejamento de Belo Horizonte é avançado no quesito de valorização desse meio de transporte, existem estruturas legais que apoiam seu uso e uma sociedade civil organizada e ativa. Porém, o retorno nas políticas públicas é baixo ou inexistente.

Embora a bicicleta apareça no planejamento urbano das cidades, muitas vezes ela é considerada apenas pelo seu fator ambiental a desassociada dos outros modos de transporte. Dessa forma, o PlanMob nacional (plano de mobilidade) é um instrumento que demonstra avanços nesse sentido, pois considera todos esses modos ao tratar de mobilidade. Isto foi responsável por valorizar o deslocamento pessoal em detrimento do deslocamento feito por carros, que na maioria das vezes é o foco das cidades. (LAGE, 2017, p. 53)

Por PlanMob entende-se o guia construído pelo Ministério das Cidades em busca de orientar a construção de Planos de Mobilidade. Elaborado em 2007, durante o governo do ex presidente Luís Inácio Lula da Silva, objetivava trazer uma nova ótica, um planejamento urbano mais sustentável (BRASIL, 2007). Dessa forma, é possível observar a existência de um aparato legal que apoie a bicicleta e a coloca como prioridade em relação a outros tipos de transporte, como mostra na imagem a seguir:

Figura 2 – A pirâmide inversa do tráfego



Fonte: Binatti, 2016, p. 7. *apud* LAGE, 2017.

Segundo Lage (2017), a bicicleta aparece como parte importante nas políticas de mobilidade que abordem essa nova ótica, pois atende diferentes premissas da promoção da cidade sustentável. Prova disso é o fato do deslocamento por bicicleta representar melhorias nas condições de vida da sociedade, tanto para o ciclista que pratica exercício físico, quanto na redução de gases poluentes. Ademais, é uma ferramenta capaz de reduzir as desigualdades e promove o acesso aos serviços públicos.

Foi nesse contexto, de busca pela mobilidade sustentável, que a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) e o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB) elaborou o Plano de Mobilidade. O Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH), que é o decreto 15.317 de 2013, foi um marco para a nova política de planejamento sustentável e tinha como horizonte o ano de 2020. A fim de atingir maior distribuição modal, o plano apoia os modos não-motorizados e propõe maior controle do uso de veículos privados e motorizados. (AMARAL, 2015, p.184)

Para ampliar as alternativas de modais disponíveis as cidades devem construir políticas efetivas. Como consta no PlanMob – BH, o maior uso dos transportes coletivos e não motorizados será conquistado quando a população se sentir segura e confortável para utilizá-los. Logo, a cidade deve se

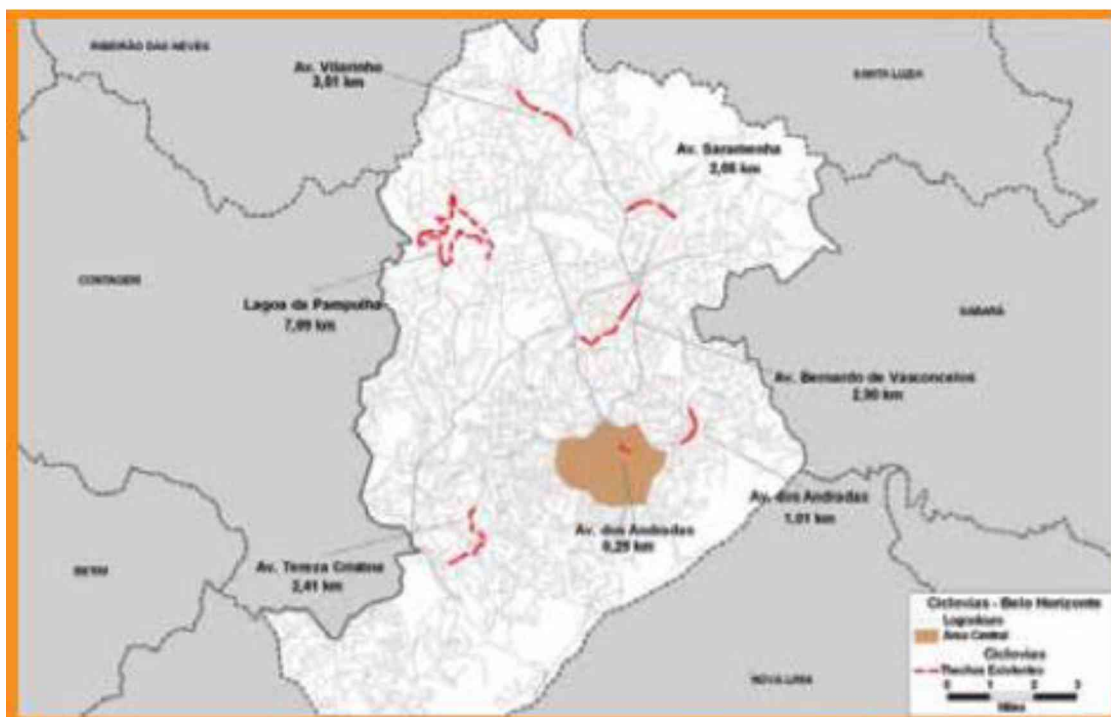
comprometer com a melhoria da infraestrutura nesses transportes, para além de campanhas de conscientização sobre seus benefícios.

Nesse sentido, o objetivo do Plano é realizar o planejamento da mobilidade urbana, por meio de uma visão sistêmica de mobilidade, para propor intervenções não isoladas que compreendem o todo e exploram as potencialidades de Belo Horizonte. Assim, pretendeu-se adquirir um retorno social maior através da busca por uma cidade sustentável, participativa e democrática. (BELO HORIZONTE, 2010, p.12)

Em primeiro lugar, o Planmob-BH diagnosticou os problemas existentes, por meio da análise de pesquisas que retratavam a mobilidade urbana do município. Depois foi feita uma projeção de como estaria a cidade em 2020, caso não ocorressem as devidas intervenções. Portanto, percebeu-se a partir do diagnóstico realizado durante a elaboração do Planmob uma saturação de congestionamento no sistema viário, um sistema de transporte de ônibus não organizado e de alto custo, um sistema sobre trilhos defasados e sem possibilidades de ampliação significativa. (BELO HORIZONTE, 2010, p.17)

De acordo com o Plano, “A partir das análises realizadas, verifica-se que o preço pela não adoção de medidas de priorização dos sistemas de transporte coletivo e não motorizados será bastante elevado em um curto horizonte de tempo.” Assim, é primordial destacar a análise dos modos não motorizados. Segundo o diagnóstico, a cidade possui seis ciclovias segregadas, com extensão total de 19 km, ou seja, bastante limitada. Sua infraestrutura é precária e não possui conexão com os outros modais.

Figura 3 - Ciclovias Existentes em Belo Horizonte em 2010



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte | Relatório Final (2010)

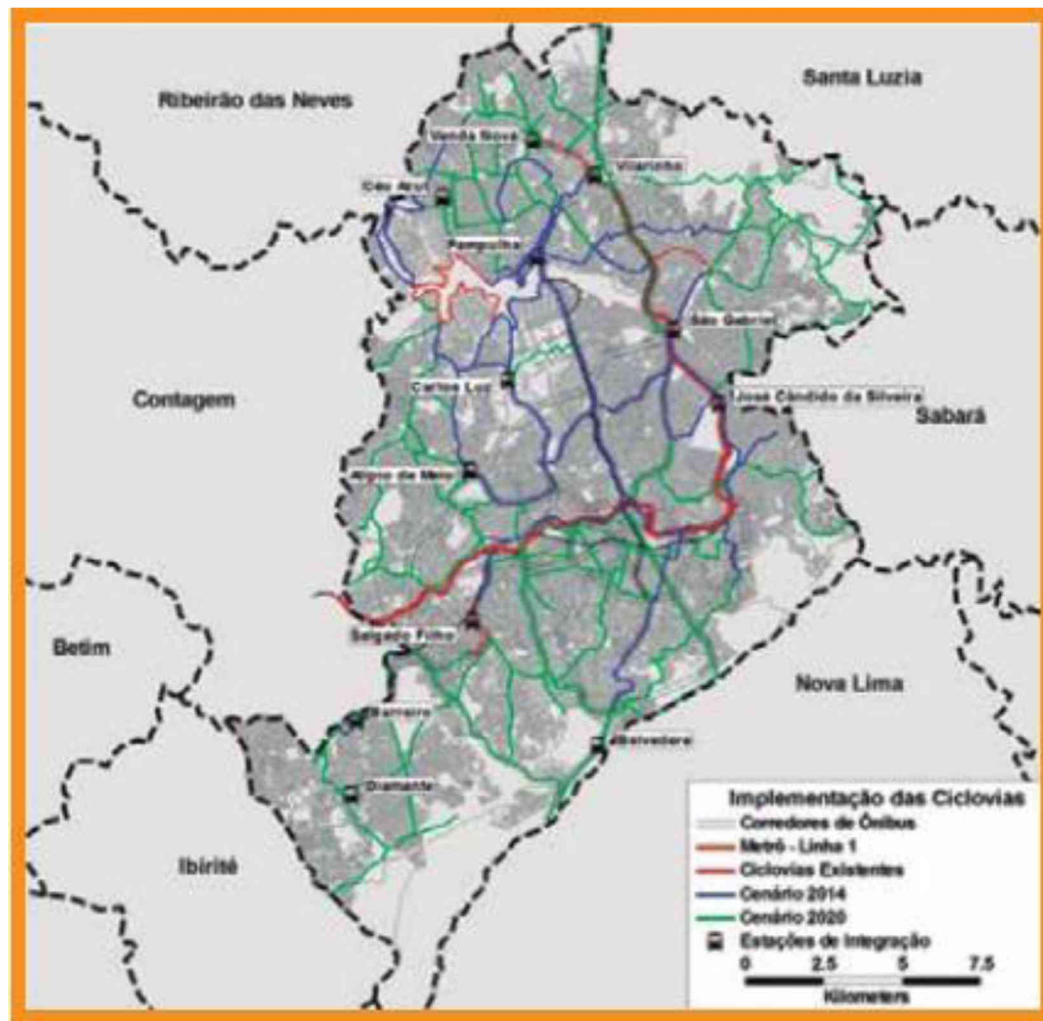
Nesse sentido, observa-se que não há incentivo para o uso de veículos não motorizados, tanto para deslocamento quanto para apoio aos outros sistemas. Logo, se faz necessário pensar a cidade para além de sua utilização por veículos motorizados e individuais. Deve-se, então, criar novas rotas de ciclovias que respeitem a topografia da cidade, fazer manutenções das ciclovias já existentes, além de sua ampliação e criar modos de conexão com outros sistemas, que incluem, também, a criação de bicicletários. (BELO HORIZONTE, 2010, p.19)

A proposta pelo uso da bicicleta foi incluída no Planmob-BH por meio da BHTrans através do programa Pedala BH. Idealizado em 2005, o Pedala BH é um programa de mobilidade por bicicleta que tinha Eveline Trevisan e Ricardo Lotti (cicloativista) em sua equipe de desenvolvimento. O programa também contava com estudos dos funcionários da empresa, além de incluir diferentes ciclistas contratados por meio do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) (LAGE, 2017, p.132)

Foi proposto, então, o investimento de recursos na construção de novas ciclovias em cinco áreas distintas na cidade, considerando suas tipologias específicas. Ademais, para segurança e conforto dos ciclistas, foi

estabelecido a implantação de sete tipos diferentes de infraestrutura cicloviária. A proposta tinha como objetivo dobrar o número das vias já existentes, para estimular o uso desse transporte e alimentar os outros sistemas coletivos. (BELO HORIZONTE, 2010, p.92)

Figura 4 - Rede Cicloviária Completa – Proposta para 2020



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte | Relatório Final (2010)

A figura acima mostra a rede cicloviária que foi prevista para 2020. Ela deveria ter sido implantada gradativamente e contava com extensão de 335km. Também foi planejado a implementação de uma infraestrutura de apoio que contava com bicicletários e paraciclos, além de indicar a criação de programas de incentivo ao uso das bicicletas. (BELO HORIZONTE, 2010, p.102)

As primeiras ciclovias foram implementadas em 2011, porém houve uma reestruturação na BHTrans que acabou por afastar diferentes agentes que

estavam envolvidos no Pedala BH. Diante disso, houve um sucateamento do programa, o que foi percebido pela desconsideração da estrutura de apoio e das campanhas de incentivo, construção de apenas 100km iniciais, que estavam previstos para 2014, e modificações nos projetos anteriores (LAGE, 2017, p.136).

Outra crítica ao programa era a falta de participação da sociedade civil. Belo Horizonte conta com diversos grupos de ciclistas que são insatisfeitos com a baixa participação popular e começaram a reivindicar um processo mais participativo. Diante disso, em 2012 foi proposto o GT Pedala, grupo de trabalho que cria uma forma de diálogo entre os cidadãos e o poder público sobre a mobilidade por bicicleta. (SOARES, 2015, p.35)

O Plano sofreu uma revisão em 2014, através do diagnóstico feito pelo Observatório de Mobilidade e apresentado na IV Conferência Municipal de Políticas Urbanas. Foi identificado nesse diagnóstico alguns avanços no que tange a implementação das ciclovias, como o aumento do número de ciclistas nas vias já implementadas. Porém destacam-se, também, diferentes grupos de BH que demonstraram resistências ao projeto. (LAGE, 2017, p.136)

No que se refere à revisão, de acordo com a PBH (2014) e dissertado por Lage, a malha cicloviária foi ampliada para 411 km além de implementar as Zonas 30. Por Zonas 30 entende-se vias limitadas a 30 km/h para ampliar a possibilidade de compartilhamento de vias por diferentes veículos. Dessa forma, tem-se que o Planmob-BH avançou ainda mais no incentivo ao uso da bicicleta na cidade. (LAGE, 2017, p.135)

Embora o Planmob-BH seja um documento importante que incentiva o uso da bicicleta, em nenhuma parte de seu documento há menção ao gênero. Assim, tem-se que o Plano não reconhece as diferenças de gênero. Dessa forma, cria-se uma barreira de gênero às mulheres, pois ao tratar todos os cidadãos como sexo neutro há uma replicação da soberania masculina.

O ano de 2012 também foi marcado por outro instrumento político de mobilidade urbana: a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, Lei Federal 12587/2012. Essa política foi amparada pelo artigo 21, inciso XX e no artigo 182 da Constituição Federal de 1988, que estabelecem que é dever da

União disponibilizar diretrizes para o planejamento urbano e competência dos municípios a política urbana que garanta as funções sociais da cidade. (BELO HORIZONTE, p. 21)

A política tinha como objetivo estabelecer diretrizes que norteariam a integração dos diferentes tipos de transporte a fim de alcançar melhoria da mobilidade nos municípios. Possibilitando, assim, uma cidade mais inclusiva e democrática. (BRASIL, 2012). Entre as diretrizes orientadas pela PNMU, estava a priorização dos modos de transporte não motorizado. Dessa forma, afirma-se que essa política, também, é uma diretriz de incentivo do uso das bicicletas nas cidades, porém, de nível federal.

Embora a cidade de Belo Horizonte seja contemplada por diferentes instrumentos que dão apoio ao uso da bicicleta a cidade é uma das mais motorizadas do país. Em 2017 a cidade possuía aproximadamente 70 veículos para cada 100 habitantes. Ademais, segundo análise dos dados da Pesquisa Origem/Destino (OD), o percentual do uso da bicicleta diminuiu com o passar do tempo. A partir desses dados é possível observar que a cidade estava na contra mão dos instrumentos de mobilidade. (BHTRANS; BH EM CICLO, 2017, p.3)

Devido a esse contexto, e com a nova gestão da cidade- do Prefeito Alexandre Kalil –, foi elaborado o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta de Belo Horizonte (Planbici). Através de uma reunião com a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, o prefeito demandou a criação de um plano voltado especificamente para o incentivo do uso da bicicleta na cidade. (BHTRANS; BH EM CICLO, 2017, p.4)

O Planbici foi desenvolvido por meio de um processo participativo que contou com o trabalho de ciclistas e representantes do poder público. Seu documento tenta abranger de maneira ampla seus responsáveis, prazos e custos, além de estar em consonância com o Planmob-BH, a PNMU e as estratégias do governo. Suas diretrizes são as seguintes:

1. Assegurar o conforto e a segurança de quem pedala em Belo Horizonte;
2. Aumentar a atratividade pelo deslocamento de bicicleta;

3. Garantir acesso por deslocamento em bicicleta aos equipamentos públicos, parques, praças e centralidades;
- 4 Promover a mudança do comportamento dos motoristas perante a presença dos ciclistas no trânsito, através de campanhas educativas;
- 5 Contribuir para a mudança de comportamento das pessoas, de forma que elas priorizem os deslocamentos em bicicleta nas centralidades e também nos deslocamentos entre regionais. (BHTRANS, 2017 p.3)

Além disso, o plano tem como meta principal o aumento para 2% nos deslocamentos diários por bicicleta até o ano de 2020, frente aos 0,4% apresentados em 2017 (BHTRANS, 2017, p.4).

Compreendendo que a expansão no número de ciclistas passa por ações e estratégias que vão além da infraestrutura, o plano foi construído em seis eixos: Infraestrutura e circulação; Integração modal e bicicletas compartilhadas; Comunicação, educação e mobilização; Governança, produção de dados e transparência; Legislação; e Financiamento. Essa divisão, além de abranger a política de mobilidade por bicicleta como um todo, facilita o monitoramento das ações propostas, que, muitas vezes, é bom ressaltar, não exigem custo, mas apenas o empenho da PBH/BHTRANS. (BHTRANS e BH em Ciclo, 2017, p.4)

O Planbici é separado por ações anuais, segundo sua vigência. Em seu documento é possível encontrar informações que desmistificam o uso da bicicleta como sendo um veículo perigoso, na tentativa de tentar atingir ainda mais usuários. Ademais, também é trabalhado outras formas de infraestrutura de apoio para além das ciclovias. Também o Planbici não apresenta nenhum direcionamento de gênero nas suas ações.

Portanto, percebe-se que o transporte por bicicleta é incentivado por diferentes legislações, pois está diretamente ligado a sustentabilidade. Essa assertiva pode ser dita em observância aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que compõem a Agenda 2030 da ONU. O ODS é composto por 17 objetivos com 169 metas a serem cumpridas até o ano de 2030. E nesse sentido, a mobilidade urbana entra como tema transversal de diferentes objetivos (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2018, p.3).

Dentre os objetivos em que a mobilidade por bicicleta pode contribuir, é válido ressaltar o objetivo 3 (três): Boa saúde e bem estar. Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), em 2014, 92% da população brasileira viviam em áreas em que o nível de poluição era superior

ao aceitável. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2018, p.6) Dessa forma, o uso de transportes não motorizados favorece a manutenção de uma vida saudável de toda a população, além de melhorar a qualidade de vida do ciclista por ser um exercício físico.

Outro objetivo importante de destacar, seria o objetivo 8 (oito): Emprego digno e crescimento econômico. Os congestionamentos representam ao Brasil grande prejuízo, além da falta de acessibilidade ser umas das principais causas de desemprego (IEA; FIRJAN, 2016, apud CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2018, p.11). Assim, investir em incentivos a veículos não motorizados pode aumentar a acessibilidade, principalmente dos mais vulneráveis, além de diminuir os impactos nos engarrafamentos.

Os objetivos 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e 13 (Combater as alterações climáticas) também merecem destaque. Estes são dois objetivos nos quais o uso da bicicleta contribui diretamente. É importante salientar, principalmente, o objetivo 5(cinco) que corresponde ao objetivo de igualdade de gênero. De acordo com pesquisa disponibilizada pela Organização Não Governamental (ONG) “Think Olga”, cerca de 64% das mulheres já sofreram assédio em transporte público (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2018, p.8). Ainda, a partir da perspectiva do conteúdo dos Planos eles parecem estar pouco ou nada relacionados com o objetivo cinco.

Além disso, segundo dados do IBGE (2018), as mulheres recebem por volta de 20% a menos que os homens em qualquer ocupação da pesquisa. Logo, o impacto dos gastos com transporte na vida das mulheres tende a ser maior do que dos homens. Assim, incentivar o uso de veículos individuais não motorizados é uma contribuição ao objetivo 5 de igualdade de gênero.

Em suma, depreende-se que existem diferentes iniciativas na cidade, que favorecem a mobilidade por bicicleta. Esses marcos, embasados na ideia de construir uma cidade sustentável, observando também os ODS criados pela ONU, foram fundamentais para criar na cidade de Belo Horizonte incentivos para o uso desse veículo.

Porém, essas políticas são debilitadas quando se trata da igualdade de gênero. Afirma-se isso, pois não há nos documentos nenhuma desagregação por gênero. É necessário compreender que homens e mulheres não partem do mesmo ponto de igualdade, uma vez que os homens têm privilégios sustentados no patriarcado estrutural.

Logo, é função do Estado atender as diferenças entre os gêneros, a partir da observação de que as políticas não chegam de maneira igual para ambos. Portanto, embora os instrumentos apresentados serem de suma importância para o desenvolvimento sustentável das cidades, eles não se preocupam com gênero e isto pode acabar por reproduzir as desigualdades presentes na sociedade e na cidade.

5 IMPLEMENTAR A TRANSVERSALIDADE DE GÊNERO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE BICICLETA EM BELO HORIZONTE

Nesse capítulo serão mostrados a metodologia utilizada no processo de coleta de dados e os resultados de pesquisas sobre mobilidade.

Buscou-se neste estudo analisar, a aplicação da estratégia de transversalidade de gênero para tratar as desigualdades na política de mobilidade por bicicleta, em Belo Horizonte.

Para isso, apresentou-se inicialmente uma revisão de literatura que foi vinculada, aos elementos teóricos e conceituais de gênero e planejamento urbano, com a finalidade de: caracterizar a perspectiva de transversalidade de gênero e analisar sua aplicação nessas políticas.

Realizou-se, também, uma pesquisa exploratória, através da análise de dados da Pesquisa Origem Destino (2012), da Contagem de Ciclistas (2018) e de outros bancos de dados e pesquisas disponibilizados publicamente. Isso, pois já existem informações pertinentes e concretas, que podem ser encontradas em diferentes pesquisas públicas. Estes resultados encontram-se no item 5.1 do presente capítulo.

Ademais, foram realizadas entrevistas com 10 diferentes tipos de usuárias de bicicleta na cidade. A fim de dar maior de garantir maior abrangência de perspectivas e contrapontos, foi utilizado a técnica metodológica Bola de Neve, que conforme WHA (1994), condiz a um estudo o qual cada pessoa entrevistada indica outra para ser entrevistada, até que os conteúdos se tornem repetitivos. (BALDIN; MUNHOZ, 2011). Dessa forma as entrevistas ocorreram durante 28 dias, pois, infelizmente, era o prazo que se tinha disponível para tanto.

Tabela 1 – Informações sobre as entrevistadas

| Entrevistada | Idade | Cor | Participa (ou) de alguma organização civil sobre mobilidade | Participou de algum movimento de mulheres ciclistas | Data da Entrevista |
|--------------|-------|--------|---|---|--------------------|
| A | 29 | Branca | BH em Ciclo; Giro Rua; | GT Mulheres - BH em Ciclo | 18/06/2020 |
| B | 27 | Branca | BH Fixed; Bike Polo BH | 8M; Pedale Junto - Mulheres por BH (Água) | 30/06/2020 |
| C | 22 | Branca | Tarifa Zero | Terça das Manas; Bike Polo e Giro Rua | 02/07/2020 |
| D | 52 | Branca | Não | Não | 06/07/2020 |
| E | 36 | Branca | BH em Ciclo; Giro Rua; | GT Mulheres - BH em Ciclo | 06/07/2020 |
| F | 21 | Branca | Não | Não | 07/07/2020 |
| G | 51 | Negra | Não | Não | 08/07/2020 |
| H | 25 | Branca | BH em Ciclo; in cities; ONU | GT Mulheres; Auditoria de segurança pública | 09/07/2020 |
| I | 27 | Branca | Tarifa Zero; Nossa BH | Pedal de Mulheres | 10/07/2020 |
| J | 31 | Branca | Não | Massa crítica | 15/07/2020 |

Fonte: Elaboração própria.

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas, para garantir a espontaneidade e subjetividade da entrevistada. O roteiro da entrevista foi elaborado por meio de perguntas amplas e subjetivas, para não limitar as respostas das entrevistadas. Em um primeiro momento, foi discutido a relação da entrevistada com a bicicleta, buscando resgatar um pouco de sua história com o uso do veículo e lembranças positivas. Em segundo lugar, foi retratado as principais dificuldades sofridas por elas no uso da bicicleta na cidade, com o objetivo de buscar entender, também, as barreiras que seu gênero lhe proporciona. Por fim, foi solicitado a entrevistada informações mais específicas da incorporação da perspectiva de gênero no uso da bicicleta, para buscar entender as dificuldades e facilidades da aplicação da transversalidade de gênero por meio da percepção das próprias usuárias.

As entrevistas foram realizadas por meio de vídeos chamadas, em plataformas online, para que se obtivesse mais detalhes nas respostas e, por conseguinte, mais subjetividade. Sua realização por vídeo chamada ocorreu devido ao isolamento social, advindo devido as medidas de segurança de contágio ao COVID-19. Nesse sentido, é importante mencionar que inicialmente foi pensado no desenvolvimento de outro tema de pesquisa.

Porém, em virtude do isolamento social não foi possível desenvolvê-la, logo, a mudança para o tema atual ocorreu após o início do isolamento social.

Após realização das entrevistas, foi feita uma análise de discurso buscando compreender a narrativa para além da fala da entrevistada.

Escolheu-se de localidade a cidade de Belo Horizonte, em virtude da familiaridade da pesquisadora. Constata-se isso, pois é seu local de moradia, portanto, existe maior conhecimento das políticas e maiores facilidades em encontrar os agentes que deveriam ser entrevistados e em observar as infraestruturas urbanas, uma vez que é o local em que se vive, logo, se transita por ele.

5.1 Desigualdades na mobilidade urbana por bicicleta em BH

O Balanço Anual de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2019 (Balanço 2019), produzido pela BHTRANS em parceria com o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH), tem como objetivo avaliar e monitorar a implementação do PlanMob-BH. Esse documento analisa diferentes aspectos da mobilidade urbana no município, por meio de diversos indicadores, contemplados pela base de dados da BHTRANS. (BELO HORIZONTE, 2019, p.7)

O Balanço 2019 utiliza, também, de informações divulgadas pelas Pesquisas Domiciliares de Origem e Destino 2002 e 2012 (Pesquisa OD). Pesquisa elaborada em 2002 pela Fundação João Pinheiro (FJP) e em 2012 pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), para compreender o padrão de mobilidade de Belo Horizonte e sua região metropolitana (RMBH). (BELO HORIZONTE, 2016, p.14). Porém, esta pesquisa foi realizada pela última vez em 2012, logo, o Balanço 2019, que coleta dados além de 2012, possibilita maior abrangência à análise.

Dessa forma, dentre as informações divulgados pela Pesquisa OD 2002 e 2012, é importante destacar que em 2002 o percentual de viagens em automóvel era de 25%, subindo para 32,6% em 2012. Além disso, através da

base de dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Estado de Minas elaborou um levantamento que mostra que BH é a cidade com maior taxa de motorização do Brasil. Isto significa que a capital detém o maior número de automóveis por habitantes, cuja proporção alcança um carro para cada 1,76 habitantes.

Esses dados demonstram que BH sofre com o uso excessivo de carros na cidade. Constata-se isso, pois quanto mais alto o percentual de deslocamento feito por automóvel, maiores são as perdas socioeconômicas. Tal assertiva pode ser justificada pelos grandes congestionamentos, pelo crescimento da poluição sonora e do ar, além da perda do espaço público para carros em detrimento de habitantes. (BH EM CICLO; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2017, p.3)

Portanto, fica evidente a necessidade de reverter esse quadro. Apoiados pelos princípios legais PNMU, o PlanBici e o PlanMob-BH surgiram como instrumentos de planejamento urbano responsáveis por priorizar o uso de transportes não motorizados. Dessa forma, é válido ressaltar outro dado das Pesquisas OD 2002 e 2012: em 2002 o uso da bicicleta correspondia 0,7% dos deslocamentos, enquanto em 2012 seu uso caiu para 0,4%. Assim, o objetivo desses planos seria aumentar o percentual de uso da bicicleta, em 2020, para 2%. (BH EM CICLO; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2017, p.4). Sobre isso, a Entrevistada B fala o seguinte:

O que eu percebo de diferença, é que Belo Horizonte é muito mais violenta para os ciclistas que Florianópolis. Principalmente porque, claramente, as ruas de Belo Horizonte são feitas para carros e pra mais carros possíveis. Então, por exemplo, se você pega a avenida do Contorno (que é uma avenida que eu ando bastante) ela tem em alguns lugares mais de duas faixas, mas elas são sempre muito estreitas. Não tem espaço de corredor, nem de lateral pro ciclista e isso acaba deixando o espaço do trânsito muito mais violento pro ciclista em geral. Porque se você não pode andar no meio das pessoas, você não pode andar na calçada, que também é bem irregular, mas você não tem nem um espaço de recuo pra você andar, fica cada vez mais difícil. Significa em vários momentos disputar espaço entre carros e ônibus. (ENTREVISTADA B, 27 anos, 2020).

A entrevistada B compara o uso da bicicleta em Belo Horizonte e Florianópolis, comentando sobre o excesso de carros em BH e os problemas

que isso pode causar. Portanto, revela-se que a cidade que incentiva o uso de carros, acaba por retrair e prejudicar o uso de outros modos de transporte, como a bicicleta. Disputar lugar com carros nas ruas de Belo Horizonte é um problema que chega a ser violento, conforme o relato da entrevistada, e pode ser um impeditivo para os possíveis ciclistas.

Outra entrevistada que comenta sobre a cultura excessiva de carros na cidade é a entrevistada J de 31 anos. Segunda ela, algo bem problemático de BH seria a cultura de trânsito baseada em sobretudo carros, mas também ônibus. Relatou que já presenciou motoristas de ônibus sendo agressivos com ciclistas, uma vez que o certo é que dividam as faixas mais lentas, porém não se sentia segura em compartilhar essas faixas. Diante disso, era necessário pedalar para ela e para quem estava dirigindo.

A implantação e a amplificação de uma infraestrutura específica para bicicleta, por exemplo, é uma das diretrizes traçadas pelos planos para estimular o uso da bicicleta e inverter essa cultura de trânsito baseada em carros. (BH EM CICLO; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2017, p.4). Através de recursos próprios e parcerias privadas, recomenda-se a implantação de redes cicloviárias, paraciclos e bicicletários, além de atividades de incentivo ao uso desse veículo não motorizado. (BELO HORIZONTE, 2010, p.102)

É evidente que a construção de um aparato de apoio tenda a inverter a ótica de uma cidade prejudicada pelo uso excessivo de veículos automotores, para uma cidade mais sustentável, que incentive o uso da bicicleta. Nesse sentido, o Planmob-BH tinha 2014 e 2020 como horizontes de referência para sua pretensão de implantação das ciclovias e das infraestruturas de apoio.

Porém, quando se analisa alguns dados do balanço 2019, tem-se que em 2018 as ciclovias implantadas, em relação às planejadas, atingiram aproximadamente apenas 20%. Além disso, em 2018 a extensão da rede cicloviária não chegou a atingir nem 2% da rede viária total, conforme pode ser verificado pela tabela a seguir. Como em geral a rede cicloviária segue a margem da viária verifica-se que a proporção é muito pequena de ciclovias em BH.

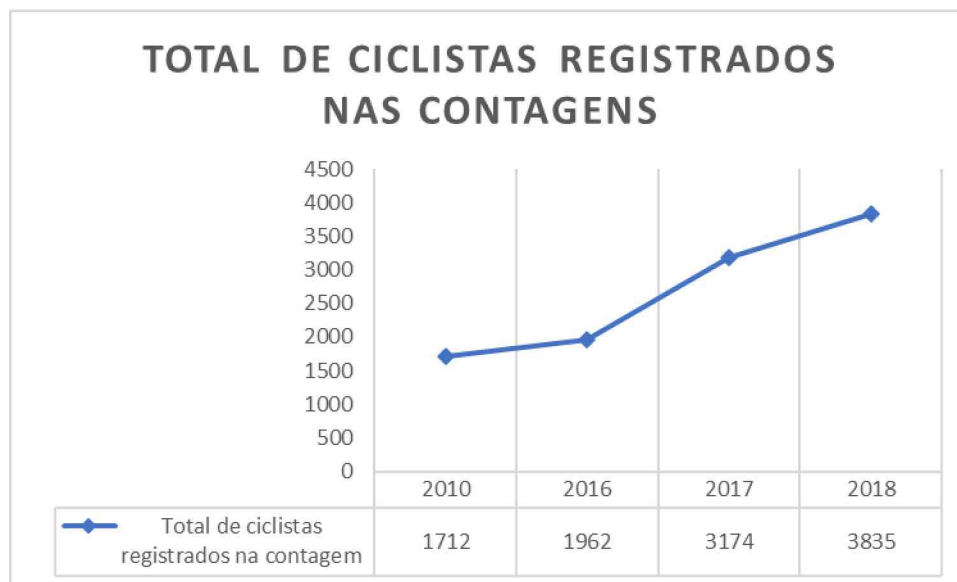
Tabela 2 - Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte por bicicleta
– 2015-2018

| Indicador | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Variação (%) |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| % da extensão da rede cicloviária implantada em relação ao planejado. | 21,89% | 23% | 23% | 21,8% | -4,9% |
| % da população que vive no entorno da malha cicloviária | | 15% | 15% | 15% | 0% |
| % da extensão da rede cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e rotas cicloviáveis e as ruas de zona 30) implantada em relação à rede viária total | 1,73% | 1,82% | 1,82% | 1,86% | 2% |

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Balanço 2019

Embora os investimentos em infraestrutura não terem sido satisfatórios, o número de ciclista na capital mineira cresceu cerca de 20% de 2017 a 2018. De acordo com o Relatório Analítico de Contagem de Ciclistas (2018), elaborado pela BH em Ciclo, o número de ciclistas em 2017 era de 3.174, enquanto em 2018 foi para 3.835 ciclistas. Comparado com os dados coletados desde 2010, primeiro ano da Contagem, o número de ciclistas cresceu em média 2,44% ao ano. (BH EM CICLO, 2018, p. 8).

Gráfico 1 – Total de ciclistas registrados nas contagens – Belo Horizonte – 2010/2018.



Fonte: Elaboração própria a partir de BH em Ciclo, 2018.

A Contagem de Ciclistas é um instrumento realizado pela BH em Ciclo em parceria com o ITDP Brasil, que tem como objetivo gerar dados relevantes para o planejamento de políticas de mobilidade por bicicleta. A partir de sua análise é possível avaliar e monitorar, também, os planos de mobilidade da cidade. Em 2018, a Contagem foi feita de maneira visual, durante os dias úteis do mês de agosto e em pontos selecionados das nove regionais. (BH EM CICLO, 2018, p. 7).

O PlanMob-BH estabeleceu como meta atingir 100km de ciclovias e ciclofaixas em 2014 e 200km em 2016. No entanto, em 2018 a cidade tinha apenas 86km de vias exclusivas para bicicletas e dentre essas vias muitas estavam sem manutenção e sinalização. Essa defasagem prejudica a utilização desse veículo, prova disso é que em 2018, cerca de 50% dos ciclistas que registrados transitando na Avenida Itaituba utilizavam a calçada para trafegar. Portanto, é evidente a necessidade de aumentar a área cicloviária, já prevista pelo Plano. (BH EM CICLO, 2018, p. 34)

Outro fator de destaque do Relatório de Contagem seria o uso das bicicletas compartilhadas. O ponto de contagem situado na Avenida Bernardo Monteiro tem estações de bicicletas compartilhadas em toda sua extensão, dessa forma é um ponto importante para analisar esse fator. Tem-se que de 2017 a 2018, a participação das bicicletas compartilhadas, nesse ponto, aumentou cerca de 10% demonstrando, assim, a potencialidade de investimentos nesse tipo de bicicleta. (BH EM CICLO, 2018, p. 26). Todavia, quando se considera a cidade como um todo, apenas 1,5% dos ciclistas contabilizados utilizavam da rede de bicicletas compartilhadas. Tal fato pode ser determinado pelas diferentes falhas apresentadas pelo sistema, que não funciona de forma média. Em contrato, foi acordado a disponibilização de 380 bicicletas, que seriam responsáveis pelo acréscimo de 1500 viagens por dia na capital e um aumento de 5% no total de usuários. Porém, o sistema contava com estações offline, sem manutenção e poucas bicicletas disponíveis. (BH EM CICLO, 2018, p. 36)

O BikeBH, nome dado ao então sistema de bicicletas compartilhadas, foi inaugurado em 2014. No entanto, seu contrato tinha validade de 5 anos e a BHTrans não realizou transição para um novo sistema, fazendo com que esse instrumento terminasse em 2019 e tendo as estações desativadas. Além disso, o valor de R\$388 mil, estabelecido por contrato, que deveria ter sido repasse para a PBH para investimento nas políticas de mobilidade por bicicleta, foram investidos minimamente nas mesmas políticas, o que demonstrou uma gestão precária dos recursos. (BH EM CICLO, 2019)

Esse sucateamento das bicicletas compartilhadas contradiz as diretrizes firmadas pelo PlanBici em 2017. De acordo com o Plano, essas bicicletas são importantes por possibilitar aos cidadãos a utilização da bicicleta mesmo sem ter uma própria, por ser uma maneira de integrar os transportes públicos da cidade e por aumentar as possibilidades de lazer para locais e turistas. Além de exaltar as qualidades desse tipo de sistema, o PlanBici salienta a necessidade de permitir que seu pagamento seja feito pelo cartão BHBus e que exista mais estações de bicicletas próximas a estações de ônibus. (BH EM CICLO; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2017, p. 9)

Em entrevista, E (36 anos), relata algumas falhas do sistema de bicicletas compartilhadas que foram observadas por ela:

As bicicletas compartilhadas funcionam muito, mas, tem um problema que é seríssimo, o acesso a elas é uma coisa muito complicada, porque, por exemplo, para usar uma bicicleta compartilhada em Belo Horizonte, você tem que ter um cartão de crédito e acesso a internet. São duas coisas que são difíceis, muita gente, principalmente da classe mais baixa, não tem cartão de crédito, sabe? A gente acha que todo mundo tem né, na bolhinha nossa, mas é um privilégio você ter cartão de crédito. Uma internet que funcione também é um negócio meio que restrito sabe? Não é todo mundo que tem, você vê o pessoal falando no Whatsapp, mas o Whatsapp tá no plano, você não consegue entrar em um outro site, galera deixa desligado, “neguim” fica pegando wifi. Belo Horizonte tem, supostamente, uma rede de internet Prodabel, só que é uma rede que não funciona. Ia ser perfeito, mas não é acessível, se depender do cartão de crédito é quase impossível. Compartilhado pra quem? Pra quem tem, se você não tem cartão de crédito e internet você não pode usar. (ENTREVISTADA E, 2020)

Quando se faz uma análise de gênero, é possível observar outro benefício trazido pelos sistemas de bicicletas compartilhadas: o aumento da facilidade de acesso às bicicletas, incentiva um número maior de mulheres a pedalar.

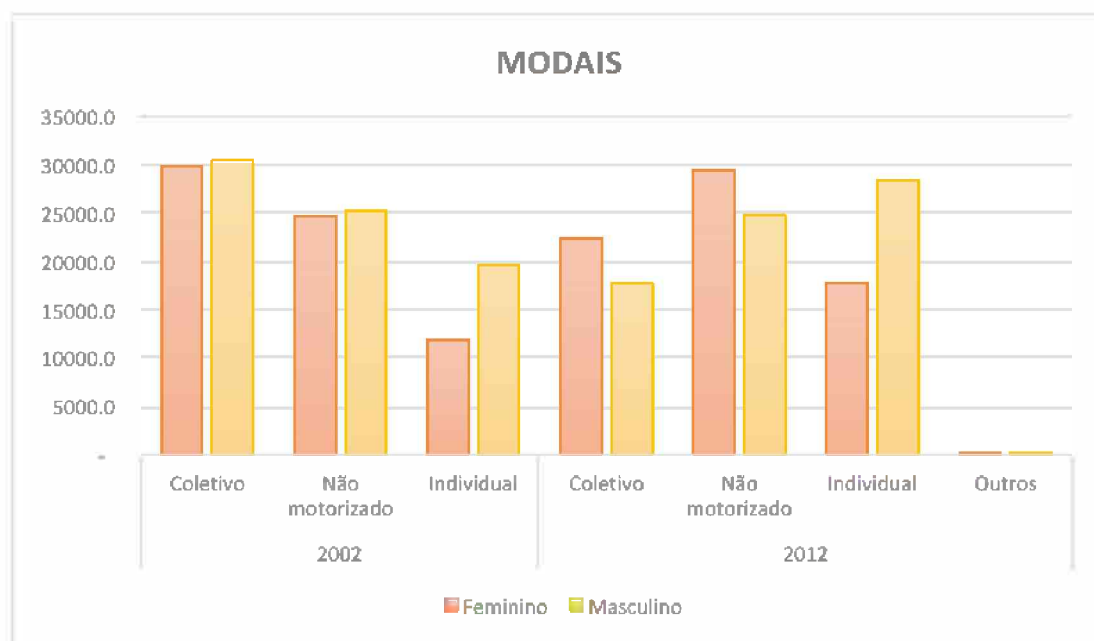
A gente tem algumas coisas que começam a mostrar um pouco melhor o quanto a gente pode mudar a sociedade sem muito investimento, por exemplo, os sistemas de bicicletas compartilhadas. Aproximadamente 8% das mulheres pedalam, em Belo Horizonte, comparado a 92% dos homens, são as pesquisas de Contagens de Ciclistas que a gente tem. Entendendo que esse homem e mulher aí tem a restrição de fenótipo, não se para e pergunta o que a pessoa se considera, é um julgamento estético, então, tem aí uma possibilidade erro. Mas quando a gente tá falando, por exemplo, dos sistemas de bicicletas compartilhadas, Belo Horizonte vivenciou isso, o percentual de utilização desse sistema por mulheres sobe muito. Em Belo Horizonte a gente chegou a ter 33% de todas as viagens feitas no sistema de bicicletas compartilhadas,

feitas por mulheres, comparada com a média de 7% da cidade. (TAMPIERI, 2020)¹⁵

A fim de reconhecer as desigualdades de gênero presentes nas políticas de mobilidade, é necessário estudar as lacunas de gênero. A partir da análise de dados estatísticos desagregados por gênero, é possível tornar as pessoas visíveis e perceber as distâncias entre homens e mulheres quando se trata de um tema em comum. Busca-se, assim, tornar perceptível os diferentes impactos que uma política pode causar em cada gênero.

Em primeiro lugar, é válido ressaltar os dados desagregados por gênero da pesquisa OD 2012. Dentre os entrevistados 51% eram homens e 49% mulheres, sendo que as faixas de renda mais alta eram ocupadas majoritariamente por homens, enquanto a faixa dos que não possuem eram de prevalência feminina. Porém, quando se analisa escolaridade, as mulheres entrevistadas possuíam maior grau de escolaridade comparada aos homens. (Saraiva, 2017, p.64).

Gráfico 2 – Número de usuários por modal, segundo sexo– 2002 e 2012



Fonte: Saraiva (2017) – Dados Pesquisa OD 2002 e 2012.

15 Frase retirada da palestra: “A bicicleta em Belo Horizonte: a pesquisa como instrumento de luta, as ruas como palco das ações”. Realizada por Guilherme Tampieri, no dia 17/06/2020. Presente no link: <https://www.youtube.com/watch?v=Jm1QxZbg8aA>

Ao comparar os dados das pesquisas OD 2002 e 2012, observa-se que em ambos anos o uso de transporte individual era de prevalência masculina. Outro ponto é que os modos não motorizados em 2002 eram de uso majoritário dos homens, já em 2012 essa perspectiva se inverte e as mulheres se tornam maioria. O percentual de uso de transportes coletivos caiu de uma pesquisa para outra, enquanto os de uso individual cresceram.

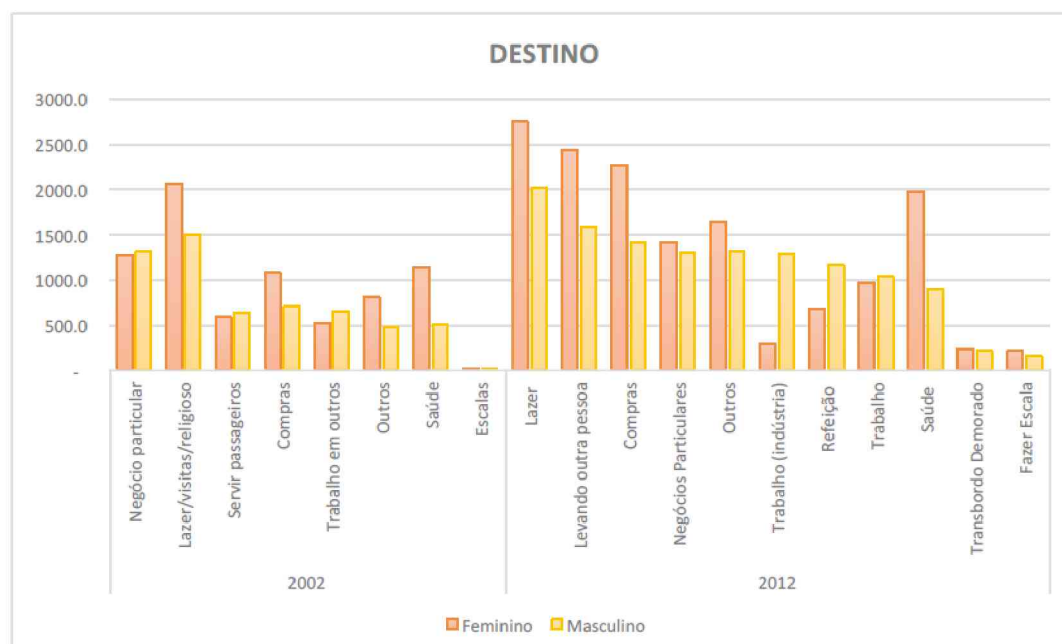
Cruzando os dados de renda com os de modais e separando por gênero, pode-se dizer quanto menor a renda, maior a tendência pelo uso de transportes não motorizados. Nesse sentido, a parte que detém maior renda, ou seja, os homens, também é a parte que mais usa transporte individual. Enquanto isso, as mulheres, uma vez que possuem menor renda, acabam sendo maioria no uso de transportes não motorizados.

A gente tem um grupo de gestoras mulheres em programas cicloviários no Brasil. Mas, isso também foi uma coisa que a gente entendeu, que os programas cicloviários, nas grandes capitais, estavam nas mãos de mulheres e a gente não acha que isso seja uma coincidência. A gente acha que isso é porque o automóvel sempre teve associado ao homem, a virilidade do homem. Então, quem cuida de automóvel nos poderes públicos são os homens e a bicicleta, como foi sempre renegada a um segundo plano, ela fica na mão de mulheres. (ENTREVISTADA D, 52 anos, 2020¹⁶)

Conforme afirmações da entrevistada D, o fato do automóvel está ligado ao homem faz com que ele seja o principal responsável pela gestão dessa pasta no poder público. Com isso, ressalta-se a necessidade de avaliar onde são investidos os gastos públicos e como eles atingem as mulheres e os homens diferentemente. No caso de um planejamento urbano, por exemplo, que tem seu foco em automóveis, os gastos públicos acabam por ser destinados, principalmente, aos homens.

¹⁶ A entrevistada D além de ciclista é funcionária de BHTrans

Gráfico 3 – Número de usuários por destino, segundo sexo -2002 e 2012



Fonte: Saraiva (2017) – Dados Pesquisa OD 2002 e 2012.

Para compreender outros aspectos da desigualdade, é importante fazer uma análise do destino das viagens. Em 2012, as mulheres foram maioria nos deslocamentos que tinham como destino: lazer, levando outra pessoa, compras, negócios particulares, outros, saúde, transbordo demorado e fazer escala. Enquanto os homens foram maioria em: trabalho industrial, refeição e trabalho.

Esses dados refletem a desigualdade nos papéis de gênero. Segundo Calió (1997) e Gonzaga (2004), presentes no capítulo 3 deste trabalho, os papéis socialmente impostos às mulheres fazem com que elas utilizem do espaço público como ambientes de lar expandido. Dessa forma, embora a mulher esteja nesse espaço ela se utiliza dele como forma de cumprir com as tarefas domésticas.

Prova disso seria a discrepância nos destinos de saúde os quais a mulher atinge a maioria, conforme observado no gráfico 3. Demonstra-se, assim, que a mobilidade é importante visualizador das opressões sofridas pela mulher. O fato do patriarcado ter como premissa o homem provedor da família, também, pode ser observado no gráfico através dele se deslocar mais que a mulher, apenas, para fins de trabalho industrial, refeição e trabalho.

A entrevistada H participou de uma pesquisa sobre a integração do transporte público com a bicicleta, a qual a bicicleta era vista como catalizadora de mudança urbana. Ela relata que os resultados obtidos foram promissores: cerca de 60% das pessoas falavam que se houvesse infraestrutura adequada, como ciclovia, bicicletário etc., elas utilizariam a bicicleta de forma integrada com o transporte público.

Porém, a entrevistada era responsável pela análise de dados e resolveu segregá-los por gênero, percebendo, assim, que essa porcentagem caía para a faixa de 10% quando se considerava as mulheres. Segundo ela, o fator que mais influenciavam o não uso da bicicleta por mulheres mais velhas era que esse meio de transporte não atendia suas necessidades. Isto, pois, essas mulheres utilizavam a cidade para cumprir com funções de cuidado, como levar e buscar crianças em creches.

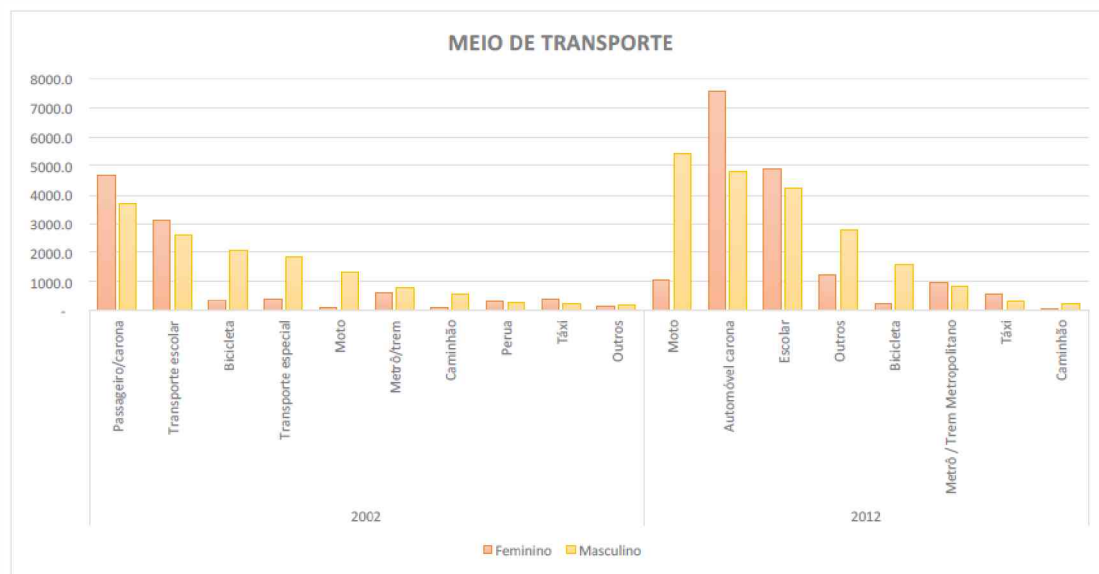
A posição de cuidadora do lar faz com que a mulher dispenda mais tempo circulando na cidade para realizar tarefas do trabalho doméstico. Logo, seu tempo de utilização do espaço público está condicionado a isso (CALIÓ, 1997, p.5). Possuir um meio de transporte seguro que agilize seu deslocamento, permite que ela tenha mais tempo para suas atividades livres e aprimoramento pessoal.

Segundo a entrevistada E, depois de utilizar a bicicleta como meio de transporte, seu horário de deslocamento caiu consideravelmente. Ressalta que o uso da bicicleta faz com que ela não se atrase mais, uma vez que o tempo de deslocamento é sempre o mesmo, já quando usa carro ou transporte coletivo, por exemplo, é possível que se atrase para os compromissos, devido os riscos de congestionamento. A entrevistada, também, fala que com a bicicleta o tempo procurando vaga de estacionamento cai e os gastos com rotativo ou estacionamento, não existem. Isso, segundo ela, facilita seu deslocamento quando vai ao centro da cidade.

Bicicleta é bem mais rápida e prática. "Cê" vai andar de ônibus demora e de bicicleta é rápido, enquanto você fica no ponto de ônibus, esperando 10, 15 minutos o ônibus, você já chegou no seu trabalho. É muito mais rápido e em qualquer lugar você pode guardar a bicicleta, qualquer espacinho no meu trabalho eu guardo a bicicleta. (ENTREVISTADA G)

Embora para diferentes mulheres o uso bicicleta não seja conveniente, devido a suas necessidades, é possível dizer que para outras esse meio de transporte signifique se locomover com mais rapidez.

Gráfico 4 – Número de usuários por Meio de Transporte, segundo sexo – 2002 e 2012



Fonte: Saraiva (2017) – Dados Pesquisa OD 2002 e 2012.

No que se refere ao meio de transporte, em ambos os anos as mulheres eram as maiores utilizadoras dos meios de carona. Esse fator, também, pode ser justificado pelo agravante da renda. Além disso, embora as mulheres utilizem mais dos modos não motorizados, quando se analisa os meios de transporte, o número de usuárias de bicicletas é substancialmente menor nos anos de 2002 e 2012.

Porém, o uso da bicicleta é vantajoso quando se trata de questões financeiras. É o que relata a entrevistada E (36 anos), que retomou o uso desse meio de transporte na época em que estava desempregada:

Final de 2015 eu fiquei desempregada, eu sou engenheira civil e trabalhava com obra e foi quando deu a crise total, as obras paradas, ai eu falei, vamos reduzir custo, “sacou?” porque minha ideia não era de arrumar emprego de imediato também sabe, [...] cortei academia, comecei a fazer compra em lugar mais popular e comecei a cortar o carro. Gasolina já tava aumentando demais, não tenho nenhuma função, posso fazer

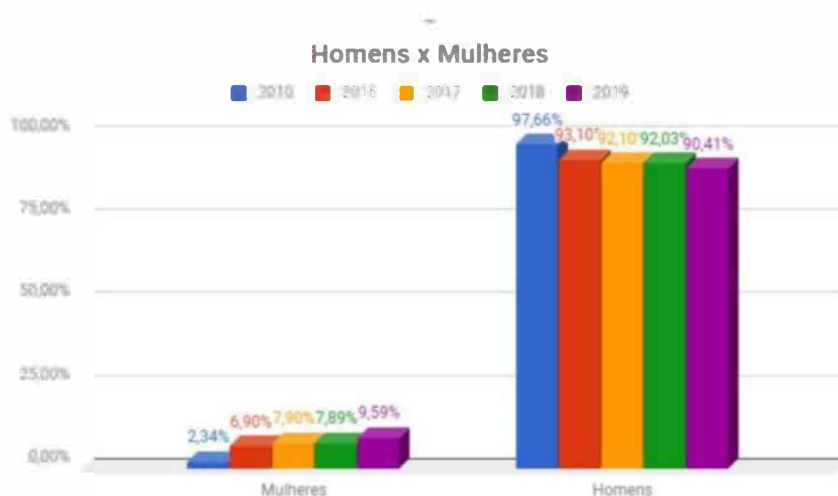
as coisas de bicicleta, aí comecei a pedalar sozinha em BH, aí comecei a pedalar urbana e ir pra muitos lugares.

Tem-se, assim, que a bicicleta é um meio de transporte importante quando o intuito é reduzir gastos. Conforme mencionado no Capítulo 3, por Gonzaga (2004), as mulheres, vistas como inferiores, recebem salários menores e ocupam majoritariamente as camadas mais pobres da sociedade. Nesse sentido, o uso da bicicleta seria de grande vantagem a elas, uma vez que é um meio de transporte mais barato financeiramente. O importante, nesse sentido, seria facilitar o acesso esse meio de transporte.

Segundo a entrevistada G de 51 anos, a Prefeitura deveria incentivar o uso da bicicleta dando mais facilidade às pessoas que queiram comprar. Afirma-se isso, pois uma bicicleta boa não é muito acessível, logo, é necessário dar mais oportunidades para ampliar o uso desse modo de transporte.

Com o objetivo de entender melhor a diferença do uso da bicicleta por homens e mulheres, buscou-se relatar os dados coletados pela BH em Ciclo no Relatório da Contagem de Ciclistas 2019 e da Pesquisa “Descobrimo como #BHPedala 2015”. No Contagem (BH EM CICLO, 2019) dentre os ciclistas indentificados 9,59% eram mulheres, porém tal dado foi apurado mediante identificação dos pesquisadores, ou seja, foram baseados em fenótipos e não auto identificação. Já a Pesquisa (BH EM CICLO, 2015) contou com 30% de presença por mulheres, que se auto identificaram através de questionário divulgados online, porém, dentre elas 16,83% indicaram não pedalar. (BH EM CICLO, 2015; 2019)

Gráfico 5 – Proporção de Homens e Mulher utilizando a bicicleta pela Contagem de Ciclistas – 2010/ 2019



Fonte: BH em Ciclo, 2019.

O gráfico de proporção de homens e mulheres mostra que durante os anos houve uma diminuição do uso por parte dos homens. Porém, a porcentagem de mulheres contabilizadas pela Contagem, aumentou significativamente de 2010 a 2016, quase quintuplicando sua representação. Ainda assim, o número de ciclistas consideradas mulheres, em 2019, é muito inferior quando comparada ao dos homens sendo elas 9,59% e os homens 90,41%, embora a população belorizontina seja composta 53% por mulheres, segundo o Censo 2010, realizado pelo IBGE.

Existe uma desigualdade clara, a partir do momento que se tem o número muito baixo de mulheres que andam de bicicleta. Isso é visível e se repete em várias cidades, então eu acho que é algo que é bastante estrutural. De uma forma ou de outra o poder público não volta o olhar para incluir mulheres no sistema cicloviário, na política de mobilidade por bicicleta. Eu entendo que essa desigualdade tem a ver com a questão dos diversos tipos de assédio, eu acho que isso, baseado na minha vivência, é super um problema. (Entrevistada I, 27 anos, 2020)

Assim, conforme relato da entrevistada I, a baixa utilização de bicicleta por mulheres, quando comparada aos homens, é um problema estrutural e perceptível em diferentes lugares. Segundo Villagrán (2014), presente no capítulo 3 deste trabalho, os espaços urbanos refletem as desigualdades de gênero. Quando se tratam os indivíduos de maneira neutra,

sem perspectiva de gênero, as opressões continuam sendo transmitidas, pois a norma estruturante é patriarcal.

Gráfico 6 – Proporção de mulheres segundo a Finalidade do Uso da Bicicleta – 2015



Fonte: BH em Ciclo, 2015.

Em relação a finalidade do uso da bicicleta, a pesquisa demonstra que em 2015, a maioria das mulheres usavam a bicicleta com a finalidade de lazer, seguido de exercício físico e depois transporte. Por sua vez, 14,89% das mulheres afirmaram que seriam potenciais ciclistas, enquanto 2,29% afirmaram que nunca utilizarão a bicicleta em Belo Horizonte. Nessa parte do questionário era permitido responder mais de uma opção.

Embora as mulheres sejam maioria em Belo Horizonte, elas são a minoria esmagadora no uso de bicicleta. É necessário compreender quais

dificultadores prejudicam o uso da bicicleta por elas. Nesse sentido, a Pesquisa “descobrimo como BH Pedala”, questionou os tipos de violências sofridas pelas mulheres no pedal, podendo elas responderem mais de uma opção.

Gráfico 7 – proporção de mulheres segundo Tipos de violências sofridas enquanto pedalam



Fonte: BH em Ciclo, 2015.

Cerca de 60% das mulheres já haviam sofrido assédio, 41,98% sofreram violência psicológica, 40,46% sofreram diferentes formas de exclusão por estarem de bicicleta, 39,31% sofreram violência física caracterizadas por fechadas, cuspes, socos e outras e 14,89% preconceito como racismo, sexismo, homofobia e outros. (BH EM CICLO, 2015, p.11).

No capítulo 3 deste trabalho, Calió (1992) ressalta que o corpo feminino no espaço público pode ser exposto a coerção social quando não está desempenhando funções socialmente impostas. Dessa maneira, as mulheres são oprimidas por diferentes formas de violência, apenas por estarem

ocupando o espaço público. Nota-se tal assertiva nas seguintes falas das entrevistadas:

Eu conheço uma colega minha que ia de bicicleta para o trabalho, mas um dia um cara xingou e ela parou de ir de bicicleta. Ela ficou com medo. Ela tem medo do trânsito, tem medo das pessoas porque as pessoas xingam. Por ser mulher você escuta mais xingo, escuta os elogios, mas as vezes você aguenta xingo. Eu acho que eles olham o lado frágil da mulher, mas nem todas as mulheres são frágeis. Eu não me considero uma mulher frágil. Porque se eu tenho que xingar eu xingo, eu grito no meio da rua. Eu acho que eles abusam sim, mas acabamos vencendo. Nós mulheres também temos os nossos direitos de ir e vir, seja de bicicleta, seja de carro. Nós temos que lutar pelos nossos direitos, não é porque eu sou uma mulher que eu vou me agachar para ninguém. Eu tenho certeza de que nós venceremos, nós somos vencedoras. (ENTREVISTADA G, 51 anos, 2020)

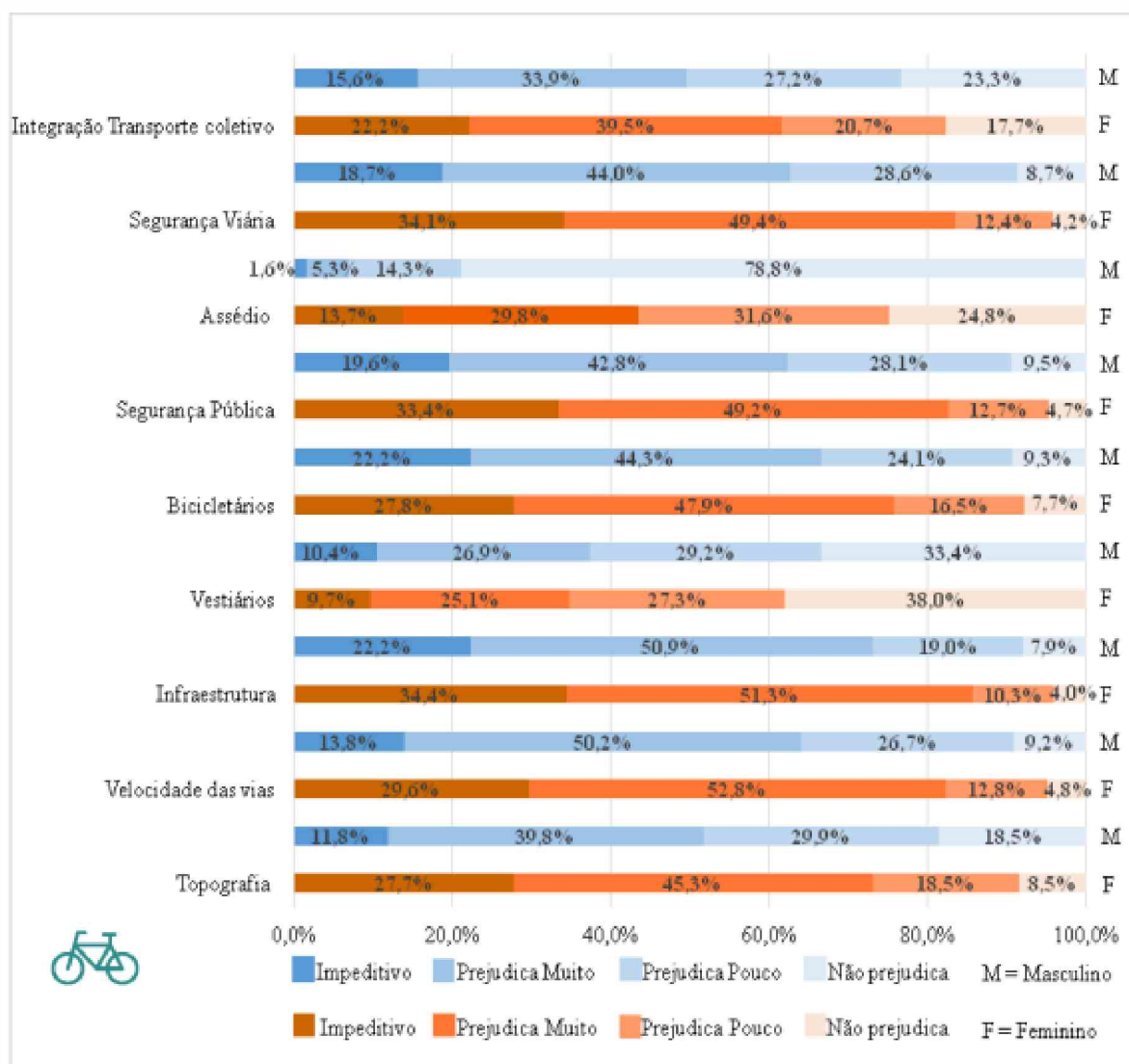
Já a entrevistada J e a C:

Quando você está de bicicleta você já está muito vulnerável pelo tipo de veículo que você está usando e ainda tem a questão do gênero. As vezes a pessoa que está de carro não percebe isso, joga o carro em cima de você, quer conversar, falar algo, gritar e aí você está em cima de uma coisa em que se você pode tombar, é muita exposição. Já aconteceu comigo, de um cara parar um carro do meu lado e vir falar besteira. E é horrível porque assim te desconcentra, você tem que prestando atenção no trânsito. O cara está totalmente errado, não está há 1,5 metros de distância de você e ainda te assedia. É um perigo em que a pessoa está te expondo. (ENTREVISTADA J, 31 anos, 2020)

Como a gente é invisibilizada enquanto mulher pedalando no trânsito. Eles não entendem que é uma forma de transporte. Olha, eu estou facilitando sua vida tirando um carro da rua. E não tem essa percepção que na verdade é bom a bicicleta no trânsito. Eles xingam e acham ruim, acho que é um tratamento pior que com motociclista, porque eles já xingam motociclista e com a bicicleta é pior ainda. (ENTREVISTADA C, 22 anos, 2020)

Para ir além e entender outros dificultadores, analisa-se, também, os dados presentes na pesquisa realizada por Janaína Amorim. A entrevista realizada por ela levou em consideração quanto o ambiente urbano pode influenciar na escolha da bicicleta como meio de transporte, entre os gêneros. O quadro abaixo traz essa percepção dos 87,4% dos entrevistados, aqueles que sabiam andar de bicicleta. E são divididos por 4 respostas: Impeditivo, prejudica muito, prejudica pouco e não prejudica.

Gráfico 8 - Ambiente urbano versus uso da bicicleta, por gênero



Fonte: AMORIM, 2020

Conforme a pesquisa é válido observar que a “Falta de Infraestrutura” é um fator que impede ou prejudica muito o uso da bicicleta, por 85,7% das mulheres. Quando se observa o fator “Segurança Viária” 34,1% das mulheres acredita ser um Impeditivo, enquanto para os homens o número cai para 18,7%. O fator “Assédio”, por sua vez, não prejudica 78,8% dos homens, enquanto para 43,5% das mulheres pode impedir ou prejudicar muito.

Segurança viária, que até onde eu entendo, assim, quanto mais infraestrutura cicloviária uma cidade tem, mais mulheres pedalam sim, porque tem um pouco a ver com a linguagem, com a experiência de andar de bicicleta, que não é pra ser uma coisa que é difícil, é uma coisa que é pra criar acessos, pra você conseguir chegar de um lugar ao outro e não pra ser uma superação de barreira. Eu acho, assim, que mulher supera

barreiras todo dia, vários tipos de violência no espaço público e doméstico, eu ainda tenho que superar barreira pra andar de bicicleta? Tenho paciência pra esse tipo de discurso não. Eu acho a segurança viária super relevante nisso. Que você coloca o andar de bicicleta não como uma coisa que tem que ser difícil, mas como uma coisa que você pode fazer que é seguro, que não é arriscado, que vai te permitir chegar nos lugares de forma adequada. Eu acho que a falta de infraestrutura cicloviária é uma barreira, e uma barreira maior pra mulher por causa dessa questão das experiências. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

A entrevista I acredita que a falta de infraestrutura cicloviária representa uma barreira para o uso da bicicleta por mulheres. Ela apresenta sua opinião se embasando nas experiências de desigualdades já sofridas pelas mulheres. Logo, ao andar de bicicleta, segundo ela, deseja-se facilidades, um lugar seguro e de possível acesso.

Por outro lado, a entrevistada H¹⁷, relata que realizou uma pesquisa e um dos resultados que teve foi que 60% dos entrevistados utilizariam a bicicleta de forma integrada com o transporte público se houvesse infraestrutura. Destaca-se que quando se segrega os dados por gênero, apenas cerca de 10% das mulheres concordam que efetivação de uma infraestrutura adequada as faria pedalar.

Elas falavam, 'Olha, se tiver ciclovias, bicicletário seguro e um ônibus pra andar de bicicleta, mesmo assim eu não vou andar de bicicleta'. E isso me intrigou muito, então, reli as entrevistas e refiz as análises de dados pra saber quais eram as principais razões que levavam a isso e a gente descobriu que era, principalmente por conta do medo. Era uma questão de não vou andar de bicicleta porque chego em casa de noite e não quero andar de noite ali de bicicleta, mesmo se tiver uma ciclovias. Tenho medo de trânsito, tenho medo de ser assediada, tenho medo. (ENTREVISTADA H, 25 anos, 2020)

Assim, tem-se que o medo das mulheres em relação ao espaço público, também, é um impeditivo ao uso da bicicleta por mulheres. Valentine (1989) citado por Harkot (2018), presentes no capítulo 4, afirmam que os ambientes urbanos sem regulação se apresentam de maneira insegura às mulheres. Assim, as mulheres que já sofreram possíveis invasões do seu espaço pessoal, no espaço público, ficam com medo e tentam se utilizar da cidade da maneira mais segura para si. Por conseguinte, ela procura modificar

¹⁷ A entrevistada H além de ciclista trabalha na ONU

seu itinerário ou vestimentas, por exemplo, para fazer a cidade menos ameaçadora. Prova disso são os relatos trazidos pelas entrevistadas I, J e C:

Hoje em dia eu penso no tamanho do meu short antes de sair de bicicleta. Eu já não quero ter de passar mais raiva pra reafirmar um lugar que eu devo estar. Justamente isso faz parte de como essas violências se reproduzem, nas nossas decisões e como a gente vai pensar nelas sempre antes de sair de casa. Tem a ver com a escolha da roupa, do caminho, não voltar sozinha a noite, se eu vou ter companhia pra voltar. Questão desse sentimento da segurança de gênero. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

Sobre a questão da roupa também, a roupa que você escolhe para fazer este tipo de atividade. A roupa que você vai é uma roupa que você pode sentir calor, um short, ou as vezes um dia mais frio, uma calça justa, uma roupa que não vai agarrar no pedal. Enfim, e até isso é um problema que gera muita preocupação. É ridículo que a gente tenha que pensar na roupa que a gente vai usar pra fazer uma coisa. Qualquer homem que vai sair de casa não vai pensar na roupa que ele vai usar, vai pensar na roupa que vai ficar melhor pra ele fazer o exercício. E isso realmente era uma questão pra mim, dependendo de onde eu ia passar, do horário que eu ia passar. Eu tinha alguns medos de ouvir alguma coisa por conta da roupa que eu estava vestindo. (ENTREVISTADA J, 31 anos, 2020)

Como essas violências se reproduzem, tem a ver a escolha da roupa, do caminho, não voltar sozinha noite, saber se vou ter companhia pra voltar, critério de sair ou não a noite, desse sentimento da segurança de gênero. (ENTREVISTADA C, 22 anos, 2020)

Outro fator que merece destaque na pesquisa realizada por Amorim (2020), seria a falta de vestiário. Cerca de 73,1% dos homens pesquisados afirmam que esse fator prejudica muito ou é um impeditivo para o uso da bicicleta, enquanto para mulheres essa porcentagem cai para 34,8%. Porém, para a entrevistada I, a falta dessa infraestrutura de higienização seria mais cruel para as mulheres:

Infraestrutura do próprio lugar para onde você vai, ter lugar para higienização é outra coisa que é cruel com as mulheres. Existe uma expectativa que a mulher mostre para a sociedade dentro de um padrão de beleza, dentro de um padrão de cuidado, dentro de um padrão estético do cuidado que você não espera de um homem. Eu acho que a falta de infraestrutura de asseio nos lugares de trabalho, nos prédios públicos etc. é mais prejudicial pra mulheres do que pra homens, porque existe uma expectativa da mulher que ela consiga fazer tudo e ainda ta bonita. Padrão de beleza X e eu

acho que isso é um problema. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

No que se refere a topografia, conforme observado no gráfico 8, 73% das mulheres acreditam ser um fator impeditivo ou muito prejudicial para pedalar em Belo Horizonte. Porém, a entrevistada A de 29 anos, afirma que as questões topográficas da cidade são mitos. Segundo ela, BH é uma planície com planaltos e isso faz com que exista caminhos alternativos aos morros. “Hoje moro no horto e para ir pro centro passo pelo Arrudas. Existe uma pesquisa que mostra que os morros não atrapalham.” (ENTREVISTADA A).

De toda forma, é nítido que mulheres e homens sofram com fatores urbanos diferentes na hora de optar pelo seu meio de transporte. Quando a mulher decide não usar bicicleta por conta da segurança viária, assédio ou falta de infraestrutura, por exemplo, o problema não está no modal e sim no que a cidade oferece a ela. A discrepante diferença, por gênero, no uso da bicicleta advém, portanto, de uma estrutura cultural criada para afastar a mulher do espaço público por meio de diferentes fatores.

5.2 Essa desigualdade é um assunto público?

Com a seção anterior, foi possível reconhecer a desigualdade de gênero presente nas políticas de mobilidade e de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Como foi mostrado no capítulo 4, se o assunto não é considerado assunto público, ele não pode ser modificado através de políticas públicas. Logo, para dar continuidade na análise da implementação da transversalidade de gênero nessas políticas, é importante questionar se essa desigualdade é considerada um assunto público no município. Para isso, deve-se investigar como esse assunto tem sido definido publicamente, se existem atores que se mobilizem para colocá-lo na agenda pública e se já há presença do problema na agenda pública.

O capítulo 4 foi responsável por trazer conhecimento sobre as experiências políticas da mobilidade urbana por bicicleta em Belo Horizonte. Segundo Lage (2017), a inclusão da bicicleta no Planmob-BH foi feita a partir

do programa pedala BH. Esse programa é um programa público, criado em 2005, conduzido pela BHTrans e conta com a colaboração de funcionários da empresa e de cicloativistas.

De acordo com informações relatadas pela entrevistada D, o Pedala BH foi criado através de uma equipe que pensava a cidade para além do uso do carro. E que gostariam de transformar a cidade em um lugar que pudesse receber mais as bicicletas. Porém, com o andamento do projeto, percebeu-se inúmeras críticas vindo, surpreendentemente, de ciclistas. Era se esperado receber críticas de moradores e comerciantes, por exemplo, mas não de ciclistas uma vez que o projeto era voltado a eles. Nesse sentido, a equipe do Pedala BH entendeu que erraram quando não abriram para participação popular e criaram, então, em 2012, o GT pedala BH que permitiu a inclusão dos ciclistas na coordenação do projeto.

Ainda segundo a entrevistada D, com o GT pedala foi possível perceber que a cidade tinha pouca maturidade para acolher a bicicleta como modo de deslocamento. Em um primeiro momento houve ataques da imprensa, que criticava o grupo por meio do argumento da topografia da cidade. Dessa forma, a BHTrans realizou um workshop que desvendou os mitos da topografia, justificando ser um dificultador, mas, não um impeditivo.

A busca pela mobilidade sustentável, fez com que a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTrans e do COMURB, elaborasse o Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (PlanMob-BH). Segundo Amaral (2015), trazido no capítulo 4, esse plano foi um marco para a nova política de planejamento sustentável, pois pretendia atingir maior distribuição modal e apoiava os modos não-motorizados.

Belo Horizonte foi a primeira cidade brasileira a ter um plano de mobilidade urbana. O PlanMob do ponto de vista de plano, ele é um excelente plano. Ele é estruturado em 8 eixos, ele tem o eixo de mobilidade ativa muito claro, o eixo de circulação calma muito claro. Mas, sair do nível do plano e se transformar em ações completas, a gente tem uma defasagem muito clara. Isto porque ele é todo monitorado por indicadores, mais de 100 indicadores monitoram sua implementação e estamos muito aquém das nossas metas. (ENTREVISTADA D, 52 anos, 2020)

O capítulo 3 também cita o PlanBici, como um documento importante na busca pela mobilidade por bicicleta. Esse plano foi desenvolvido através da

união da BH em Ciclo com a BHTrans, através de um processo participativo. E tinha como meta principal aumentar de 0,4% para 2% os deslocamentos diários feitos por bicicleta, até o ano de 2020. (BHTRANS, 2017, p.4)

Já o PlanBici, o que acontece, quando o Kalil¹⁸ assume em 2017 e a BH em Ciclo pressiona o Kalil por uma reunião. Porque desde 2015 a gente não tinha um real para bicicleta em Belo Horizonte, os ciclistas provocam uma reunião com o prefeito, o prefeito aceita e fala 'faz um plano pra mim, que caiba dentro do meu mandato' ou seja, de 2017 e 2020. Reunimos o GT Pedala e fizemos reuniões para montar esse plano. Pegamos o PlanMob como marco, então, todas as metas de curto prazo que estavam no PlaMob que iam até 2020, no eixo mobilidade ativa e desdobramos num plano que a gente chamou de PlanBici. Mas, um plano muito mais complexo, dividida em 6 eixos de implementação. Fez um trabalho super detalhado, entregamos um plano bem redondo para ele e esse plano não andou absolutamente nada. (ENTREVISTADA D, 52 anos, 2020)

Em suma, depreende-se que o tema de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte pode ser considerado um assunto público. Embora ainda não haja avanços significativos, existem arranjos favoráveis de promoção a essas políticas. Porém, dentro dos planos citados, não há, em nenhum momento, menção ao gênero. Portanto, esses planos citados enxergam os cidadãos de forma neutra, contribuindo, assim, para a reprodução da desigualdade de gênero. (VILLAGRÁN, 2014, p.201)

Durante o capítulo 3 foi discutido que falta da aplicação da perspectiva de gênero faz com que as lacunas de gênero não sejam observadas. A não observância dessas lacunas implica na reprodução de desigualdades, pois não se observa as diferenças vivenciadas por cada gênero e, por conseguinte, a sobressalência do sexo masculino. (INMUJERES, 2007, p.18)

O corpo feminino, durante muito tempo, não foi percebido como pertencentes das cidades. Dessa forma, os estudiosos não enxergaram que a exclusão social, também, atingia o gênero e isso acabou por gerar cidades sexistas. (CALIÓ, 1997, p.5). Todavia, conforme discutido anteriormente, através do enfoque de gênero é possível se ter uma análise do cenário atual das cidades e, assim, modificar esse contexto.

¹⁸ Alexandre Kalil (PHS), prefeito de Belo Horizonte no mandato de 2017 a 2021.

Quando perguntada sobre a existência de uma perspectiva de gênero nas políticas de mobilidade em Belo Horizonte, as entrevistadas D e I deram os seguintes relatos:

A gente começa de forma muito incipiente agora. A gente teve algumas iniciativas mais ligadas ao transporte público, então, houve um treinamento dos operadores de transporte público para as questões de gênero, houve aquela iniciativa do apito, quando a pessoa fosse assediada dentro do ônibus ela apitava, de imediato ele acionava a guarda municipal. A gente teve, inclusive algumas prisões que aconteceram em função disso. A gente tem agora uma negociação daquele aplicativo NINA, foi desenvolvido e implementado em Fortaleza e a prefeitura está em negociação para adquirir os direitos para utilizar aqui em Belo Horizonte. Mas, eu ainda acho que está muito no início, muito longe do que a gente precisa de fato. São pequenas iniciativas, mas eu não diria que a gente tem, em Belo Horizonte, uma política de mobilidade de recorte de gênero. Não temos isso maduro, não temos como política pública, isso não tá refletivo no organograma da prefeitura. Isto não está claro. Ainda são recortes muito pontuais que a gente faz. (ENTREVISTADA D, 52 anos, 2020)

Eu acho que a questão de mobilidade de gênero fica numa interseção onde ela se dá mal em dois sentidos. Na questão de gênero, ela fala de violência no espaço público, que ainda está pouco na agenda da violência contra mulheres, porque a agenda principal, com bastante razão, é a violência doméstica e as várias formas de violência que levam a morte, que eu acho que é a agenda central da violência contra mulheres. E a questão do gênero não tem muito espaço na agenda de mobilidade, pois até hoje a mobilidade é pensada nessa ótica do gênero neutro. Cada vez mais a gente entende que tem diferença de gênero, de raça, de orientação sexual, de tudo, né. Saber quem se locomove é extremamente importante, pra além de como e pra onde se locomove. E a mobilidade tende a não perguntar o quem, só pra onde vai e porque vai.

[...]

Então eu tô falando os dois lados ruins, de porquê que não estaria na agenda pública. Porém, alguns dados mostram que tem estado mais na agenda, então, a gente começa a ver mais capacidades de formulação de diversos espaços sobre mobilidade e gênero. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

Diante desses relatos fica perceptível que a aplicação da perspectiva de gênero na agenda pública de BH enfrenta diferentes desafios. É possível afirmar que atualmente existe um começo de discussão sobre os problemas causados pela desigualdade de gênero e, por conseguinte, as políticas estão sendo formadas de forma lenta. Também se percebe que as questões de

mobilidade foram construídas, na cidade, a partir de uma ótima de neutralidade de gênero e inverter esse quadro também é um problema complexo.

No capítulo 4 deste trabalho foi trazido discussões sobre a agenda de gênero latinoamericana e brasileira. De acordo com Martín (2016), existe um aparato educacional, político e econômico que sustentam a desigualdade de gênero, por meio da institucionalização do sistema de neutralidade de gênero, e isso faz com que a desigualdade não seja percebida por todos, criando, assim, maiores resistências. Logo, é necessário criar uma relação dos atores sociais com o governo, se utilizando da influência internacional, para configurar a desigualdade como um problema e poder, assim, aplicá-la na agenda.

Embora existam essas dificuldades, a aplicação dessa perspectiva é necessária na tentativa de erradicação das opressões. Dessa forma, é importante reconhecer os avanços e, principalmente, os atores que tenham se mobilizado para fazer com que esse assunto ganhe espaço na agenda pública de Belo Horizonte.

A pauta do assédio no transporte público, por exemplo, tem ganhado bastante espaço. No que tange o poder público, acho que a BHTrans tem levado mal e porcamente adiante o debate do assédio, ou tem reconhecido a importância de incluir algumas linhas sobre isso, nas coisas que eles fazem. A gente vê a gabinetona na câmara se apropriando desse debate e isso tudo eu acho que tem muito a ver com a atuação da sociedade civil. A gente tem as organizações da sociedade civil formulando sobre o gênero na mobilidade. Tem a BH em Ciclo com GT mulheres, a Nossa BH, puxando debates sobre mobilidade gênero e raça. Eu acho que a sociedade civil de BH é muito capaz de mobilizar as instituições públicas e tem também constrangimentos que vem de uma agenda que é global. Então, quando a BHTrans vai pedir um financiamento pro Banco Mundial, o Banco Mundial pede pra que o projeto da BHTrans inclua a perspectiva de gênero e ai a BHTrans tem que se virar e ai ela começa a discutir assedio e ai quando a ONU Habitat vem pra BH ajudar com o plano diretor, a ONU habitat exige que se fale de gênero. Então começa-se a falar de gênero. Então são constrangimento que vem de dois lugares, que faz com o que o poder público reaja ao tema assim e ao acho que é o que tem acontecido em BH. Então, hoje em dia a BHTrans sabe que ela tem que ter alguma resposta pra dar sobre questões de gênero e nesse momento a melhor resposta que ela tem dado é tentado fazer alguma coisa e não conseguiu sobre assédio e não sobre bicicletas. Porque a política de bicicleta da BHTrans ta completamente estagnada. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

A gente desenvolveu auditorias de segurança de mulheres, projeto realizado com a ONU, com a BH em Ciclo e a Nossa BH. Em que consistiam em mulheres caminharem, à noite, nos espaços públicos de Belo Horizonte e, também, pedalarem. Experimentar o espaço público e ver qual eram os fatores relevantes para a segurança delas. A gente fez dois relatórios, da UFMG, no campus, com perfil de mulheres estudantes mais o menos da mesma classe social. E a outra era de 30 mulheres numa EJA, do Confisco, com mulheres de várias idades e com classe social mais baixa. Ver quais eram as perspectivas delas, o que foi interessante é que para esses dois grupos, com características bem diferentes, a gente vê uma constância no padrão de fatores de segurança. (ENTREVISTADA H, 25 anos, 2020)¹⁹

Nesse sentido, tem-se que Belo Horizonte é marcada por possuir uma sociedade civil bem organizada no que tange os assuntos de gênero e mobilidade por bicicleta. Além disso, existem atores e agendas globais e regionais que dão apoio ao processo de transversalidade de gênero. Portanto, é importante ressaltar alguns desses atores presentes na cidade.

A BH em Ciclo, por exemplo, é um importante ator. Citado em diferentes momentos deste trabalho, essa associação de ciclistas urbanos “é uma instituição sem fins lucrativos, formada por cidadãos que optaram pela bicicleta e defendem o direito desse meio de transporte transitar pelas vias da capital como qualquer outro veículo.” Dentro dela, em 2018, 6 anos depois de sua constituição, foi construído o GT mulheres, grupo de mulheres destinado a tratar especificamente dos assuntos de gênero na questão da mobilidade por bicicleta.

Segundo a entrevistada A, a primeira reunião do GT Mulheres aconteceu no dia 05/12/2018 e sofreu diferentes críticas e violências dos integrantes da BH em Ciclo. Tiveram homens que falaram que a instituição era uma só e que queriam participar do GT, o que para a entrevistada demonstrou grande falta de respeito: “Os homens querem ocupar todos os espaços”. Porém, com a instituição do grupo foi possível conquistar a primeira reunião com paridade entre homens e mulheres e, em 2019, ocorreu uma reunião em que as mulheres eram a maioria. Tal fato deu a possibilidade de que elas

¹⁹ A entrevistada H além de ativista é pesquisadora do tema mobilidade.

fizessem diferentes ações e, depois de 7 anos de organização, foi formado a primeira diretoria composta por mulheres.

O Nossa BH, outro ator social que merece destaque, "é um coletivo instituído em 2008 por cidadãos e cidadãs comprometidas com o objetivo de construir uma cidade mais justa e sustentável, com a definição clara de suas metas para a gestão pública e participação efetiva de sua sociedade." O coletivo desenvolve diferentes ações de mobilidade e de gênero, mas, conforme ressaltado pela entrevistada I, eles foram responsáveis por elaborar o relatório "Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima." Que demonstram como os impactos da urbanização sem enfoque de gênero recaem mais sobre mulheres negras. (NOSSA BH, 2019, p.20)

A ONU, como também citada na fala das entrevistadas, é um ator internacional importante no avanço da implementação da perspectiva de gênero. Através do ONU Mulheres, a organização se dedica a promover a igualdade de gênero e o empoderamento das mulheres. Pode ser considerada uma defensora mundial das mulheres e crianças, que trabalha para mantê-las seguras e melhorar suas condições de vida. (ONU MULHERES, 2017)

Segundo Munoz (2020), as barreiras culturais representam bastante restrição nas políticas de igualdade de gênero. Dessa forma, é necessário que atores produzam conhecimento e quebrem esses tabus culturais, fazendo com que a desigualdade seja entendida por todos. Logo, percebe-se a importância desses atores para a instalação da perspectiva de gênero na cidade.

5.3 Cenário das Políticas em Belo Horizonte

Como é possível perceber, Belo Horizonte possui arranjos favoráveis, como atores e uma agenda global, responsáveis por tentarem mobilizar o tema de gênero, nas políticas de mobilidade por bicicleta, para a agenda pública. Porém, conforme relatos das entrevistadas esse tema ainda não é parte importante da agenda. Nota-se, assim, a presença de resistências à criação de políticas de igualdade de gênero.

Segundo Astelarra (2004), é responsabilidade do Estado a criação de políticas públicas que favoreçam a igualdade de gênero, uma vez que é Ele quem deveria garantir a igualdade entre os cidadãos. Dessa forma, busca-se indagar sobre a possível existência de políticas que abordem esse assunto, além de entender estratégias que estão, ou deveriam, estar sendo desenvolvidas.

A entrevistada A conta sobre a articulação, do GT Mulheres com a Câmara de Vereadores de Belo Horizonte, que obteve resultados positivos frente à questão da mobilidade por gênero e por bicicleta:

A gente fez uma articulação muito boa pelo GT mulheres, ano passado (2019), muito forte, assim, com a câmara de vereadores, com a comissão de mulheres. Então, a gente começou a ocupar esses espaços, começamos a levar nossas demandas enquanto mulheres ciclistas, a falar de assédio no ciclismo, a questionar sobre como era importante falarmos sobre isso, estarmos nesses espaços, construímos políticas públicas, então a gente levou isso. Praticamente tudo que a gente levou como proposta se realizou. A gente levou como proposta a criação de um diálogo para discutir a questão da mobilidade e do assédio, tanto da mulher ciclista, quanto da usuária de transporte público, pensar também nas usuárias de aplicativos. E a partir disso, a gente começou uma discussão sobre a Tecnologia Nina de combate ao assédio na mobilidade urbana. A gente levou também a necessidade de uma construção de uma cartilha conjunta, falando da questão do assédio e mobilidade, o texto já foi pra editar, mas, aconteceu a pandemia e agora ela é prioridade. Começamos a participar de eventos, tanto na assembleia, quanto na câmara, na prefeitura. Pra falar da questão da mobilidade, do assédio, do ciclismo, mostrar como a mobilidade não é uma questão só de deslocamento, é uma questão de orçamento familiar, porque é importante mulheres pedalem. O que significa esse dinheiro, na vida das mulheres, das pessoas, é um pouco nesse sentido. Eu acho que a gente conseguiu ter essa abertura do poder público, por parte do legislativo, o executivo é muito mais complexo. (ENTREVISTADA A, 29 anos, 2020)

Observa-se, assim, a importância da sociedade civil organizada para dar respaldo a esse assunto. Constata-se isso, pois através das ações dessas mulheres o poder público começou a criar mais ações em torno do gênero, ações que vão contra aos problemas relatados, também, por outras entrevistadas no decorrer deste trabalho. É válido considerar, também, a consideração da entrevistada em relação as ações terem mais respaldo no legislativo do que no executivo.

Outros pontos que merecem destaque nesse relato da entrevistada A, seriam a prioridade com a pandemia COVID-19²⁰ e a discussão sobre a tecnologia Nina. Em primeiro lugar, é importante ressaltar que a pandemia trouxe diferentes desafios frente à mobilidade urbana, considerando como seria sua restrição devido as possibilidades de contágio. Foi possível perceber a redução do trânsito de carros e ônibus nas cidades brasileiras, logo, cabe refletir sobre a utilização do espaço urbano pós pandemia e os incentivos ao uso da bicicleta como alternativa para a mobilidade urbana (TAMPIERI, 2020). Desta forma, frente a esse cenário, diferentes cidades no mundo se mobilizaram para fazer mudanças nas maneiras de locomoção. E a utilização da bicicleta ganhou destaque, uma vez que seu estímulo faz com que as pessoas se aglomerem menos em transporte coletivo. Além disso, a redução substancial dos poluentes atmosféricos faz com que seja repensado o poder sustentável das bicicletas. Uma das alternativas encontradas pelas cidades do mundo, para o estímulo do uso da bicicleta, foi a criação e ampliação da infraestrutura cicloviária. (TAMPIERI, 2020).

Para além da malha/rede cicloviária, cidades têm atacado outros âmbitos, como aumento dos espaços disponíveis para se promover o uso da bicicleta, autorização de pagamento de recursos financeiros às pessoas para elas levarem suas bicicletas para manutenção; consideração das lojas e oficinas de bicicletas como estabelecimentos essenciais; redução ou remoção das tarifas para utilização dos sistemas de bicicletas compartilhadas são alguns exemplos. (TAMPIERI, 2020)

Cabe aqui reforçar, por meio do discurso de algumas entrevistadas, o quanto é mais seguro priorizar o uso da bicicleta, nesse momento de pandemia:

²⁰A COVID-19 é uma doença causada pelo coronavírus, denominado SARS-CoV-2, que apresenta um espectro clínico variando de infecções assintomáticas a quadros graves. De acordo com a Organização Mundial de Saúde, a maioria (cerca de 80%) dos pacientes com COVID-19 podem ser assintomáticos ou oligossintomáticos (poucos sintomas), e aproximadamente 20% dos casos detectados requer atendimento hospitalar por apresentarem dificuldade respiratória, dos quais aproximadamente 5% podem necessitar de suporte ventilatório. Sua transmissão acontece de uma pessoa doente para outra ou por contato próximo por meio de toque do aperto de mão contaminadas; gotículas de saliva; espirro; tosse; catarro; objetos ou superfícies contaminadas. (BRASIL, 2020)

Eu tive uma hérnia de disco na lombar e parei de andar de bicicleta, fiquei sem andar por alguns anos. Tentava voltar e não conseguia, minha coluna doía e eu desistia. E aí com a pandemia eu voltei a andar de bicicleta, olha que incrível. Eu não tenho carro, então, sempre andei de ônibus, a pé ou de bicicleta. E com a pandemia eu não quero mais andar de ônibus, então, qualquer coisa eu tô indo de bicicleta, especialmente para fazer compra ou para ajudar meus pais com alguma coisa ou outra. E tem sido uma experiência muito satisfatória e também estou com capacidade física melhor que das últimas vezes, tornando a experiência melhor. Então, no momento, estou numa relação boa com a bicicleta. (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

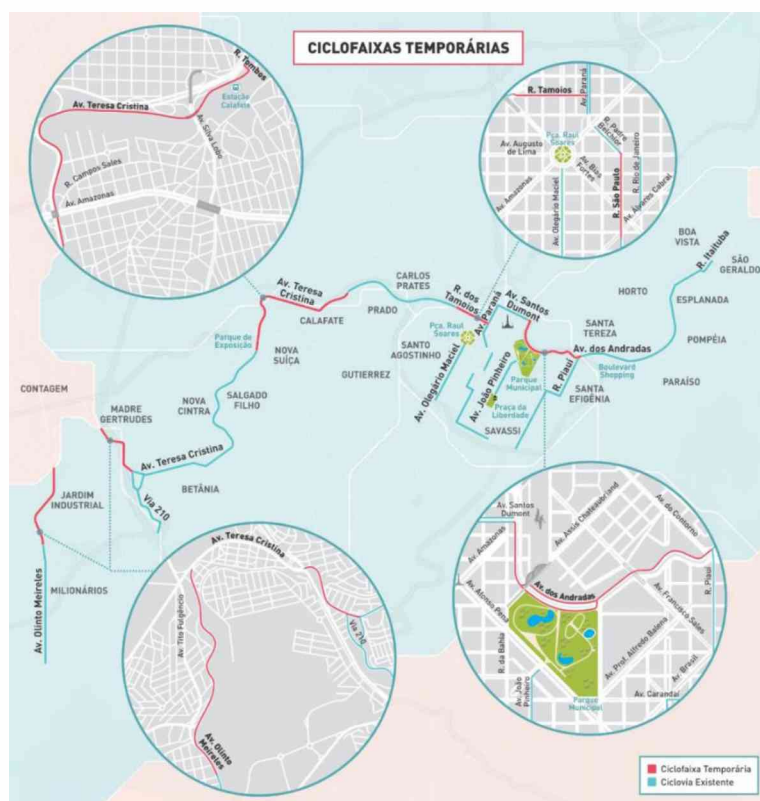
E agora né, nessa questão de pandemia, aquela coisa sabe? Tipo assim, transporte coletivo é um trem tenso de pegar. Não é fácil não. Então, a bicicleta é uma solução. Eu tenho certeza de que tem muita gente que não tem oportunidade, que é o meu pesar. O problema da desigualdade social é isso, não é todo mundo que tem as mesmas opções. Teve muita gente que não parou um dia com a pandemia. Eu conheço faxineira que tá pegando Uber e tá gastando horrores. Então, assim, é muito complicado. (ENTREVISTADA E, 36 anos, 2020)

Portanto, tem-se que o uso da bicicleta se tornou uma alternativa positiva frente os problemas enfrentados na pandemia. Todavia, ainda é necessário alternativas que torne seu uso mais democrático. No caso de Belo Horizonte, a BHTrans se mobilizou e implantou 30km de ciclofaixas temporárias, que ligam as regiões Oeste e Leste. Em entrevista concedida à Radio Itatiaia, Eveline Trevisan, coordenadora de sustentabilidade e meio ambiente da empresa, relata sobre essa nova ciclovias:

A BHTrans está oferecendo mais uma possibilidade de deslocamento na cidade. Uma opção de transporte sustentável e individual. Neste momento, a gente tem uma diminuição de automóveis nas ruas, então entendemos que é o momento adequado para viabilizar a reserva de uma área para pessoas que estejam dispostas a deslocar de bicicleta. A gente quer aproveitar a oportunidade e avaliar a permanência das ciclofaixas, hoje temporárias, para que no futuro sejam permanentes e haja ampliação. A gente quer amadurecer, junto à cidade, a possibilidade de incorporar a bicicleta como um modo de transporte sustentável em Belo Horizonte. A ideia é avaliar a implementação desse primeiro trecho. O que a gente vai fazer é monitorar para entender como que ele está sendo usado e se algum tipo de ajuste precisa ser feito. Depois disso que vamos pensar em algum tipo de expansão (TREVISAN, 2020)²¹

²¹ Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/noticia/coordenadora-da-bhtrans-projeta-incorporar-a-bicicletacomo-transportesustentavel-em-bh>

Figura 5 – Trecho da ciclofaixa temporária em Belo Horizonte - 2020



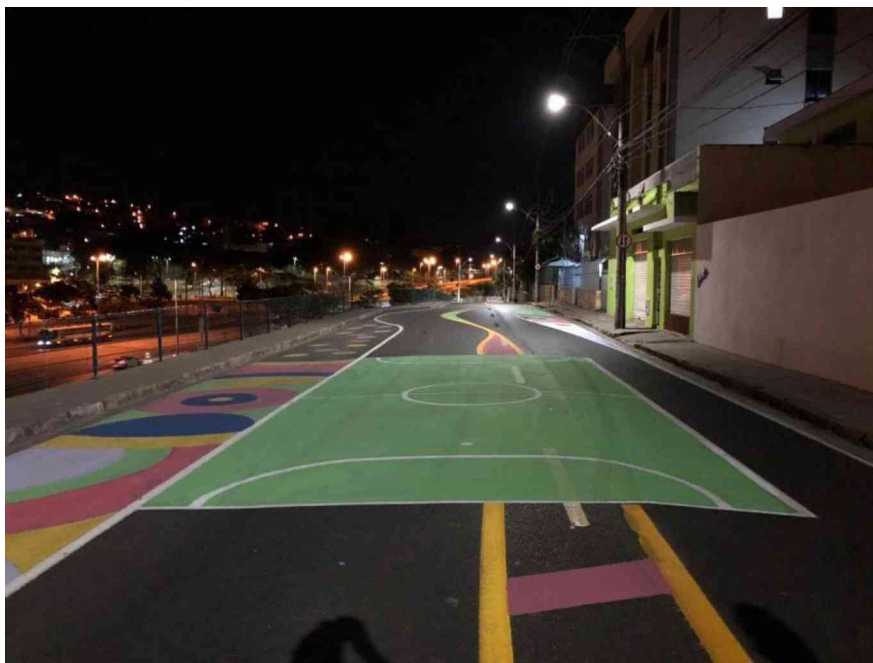
Fonte: Radio Itatiaia, 2020.

Assim, ressalta-se uma política feita em Belo Horizonte em prol do incentivo ao uso da bicicleta. Tal política, embora emergencial devido a pandemia, é uma maneira de salientar a importância da utilização da bicicleta e pode ser uma oportunidade de engrenar ações contínuas a essa.

Vale destacar, também, as políticas de Zona 30. Segundo a entrevistada D, um marco importante para as políticas de bicicleta, foram os avanços com os projetos de Zonas 30, em 2019. Esse projeto tem o intuito de regular a velocidade máxima da via para 30km/h, a fim de tornar uma via mais segura para todos, inclusive, ciclistas. O projeto, já estava inserido no PlanBici, mas, não detinha nenhum recurso público, a não ser a participação dos empregados da BHTrans. Então, buscou-se recursos internacionais, advindos de bons parceiros com sede no Brasil e dinheiro internacional que se casam com esses parceiros. Após a aquisição de recursos, foram implantadas as

Zonas 30 no Cachoeirinha, na rua Diamantina e no Confisco. (ENTREVISTADA D, 52 anos, 2020).

Figura 6 – Zona 30 – Rua Diamantina



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte, 2019

Uma vez que foi apresentado políticas em torno do uso da bicicleta, cabe retornar ao outro destaque na última fala relatada pela entrevistada A: a tecnologia NINA. A NINA é uma tecnologia criada Simony César com o intuito de empoderar vítimas de assédio na mobilidade urbana, unificar diferentes modais e criar uma base de dados para fomentar políticas públicas.

Segundo informações divulgadas no portal NINA, Fortaleza, cidade onde foi implantada como projeto piloto, já obtém mais de um milhão de usuários, mais de 1.300 denúncias durante seis meses e 10% dos casos convertidos em inquérito policial. Conforme relatos da entrevistada D e I, devido trabalhos de formulação de diferentes organizações civis, a prefeitura de Belo Horizonte tem como ação concreta a implantação dessa tecnologia na cidade. Tal projeto, segundo elas, está em negociação para aquisição de recursos e do direito de uso.

Em síntese, pode-se dizer que existem algumas ações sendo desenvolvidas para aplicar a perspectiva de gênero nas políticas de mobilidade. Todavia, conforme relatos das entrevistadas, as políticas existentes

ainda não são bem representativas. Tem-se, também, algumas políticas de incentivo ao uso da bicicleta em Belo Horizonte, porém, não foi possível encontrar alguma política que converge os dois assuntos estudados: gênero e mobilidade por bicicleta.

Portanto, pode-se dizer que a maioria das políticas de mobilidade na cidade são cegas ao gênero. Afirma-se isso, pois conforme apontado pela INMUJERES (2007), no capítulo 4 deste trabalho, quando as políticas são voltadas para a população em geral, elas não enxergam ao gênero e podem acabar por reproduzir as desigualdades. Sendo assim, conforme Munoz (2020), as políticas devem considerar a dimensão de gênero para suprir as diferentes necessidades das mulheres e tentar buscar a igualdade.

5.4 Transversalizar a perspectiva de gênero

Segundo Astelarra (2004), a estratégia de transversalidade de gênero pretende, por meio da ação institucional do Estado, combater as desigualdades de gênero. Constata-se isso, pois o machismo é uma opressão estrutural, logo, ações pontuais e políticas específicas não são suficientes para combatê-lo, sendo necessário considerar o gênero em todas as ações do Estado.

Para Munoz (2020), a estratégia por si só não garante a igualdade, deve-se, portanto, exercitar uma transformação estrutural no Estado. Diante do exposto e da análise dos dados e entrevistas, é notável que a desigualdade de gênero está inserida nas políticas de mobilidade por bicicleta. Porém, não é satisfatório que haja a criação de políticas pontuais para esse fim, logo, para abordar essa desigualdade, específica, a Secretaria Municipal de Política Urbana (SMPU) deve transversalizar a perspectiva de gênero. Todavia, isso é dever todas as áreas do Estado.

Belo Horizonte tem um comitê de equidade de gênero, o qual eu fiz parte. É um comitê da PBH em que reúne todas as secretarias dentro da prefeitura, o qual todos se reúnem para discutir a incorporação da perspectiva de gênero nas políticas públicas da cidade. Como em cada pauta dentro da política pública municipal tem a questão da transversalidade. Belo

Horizonte foi a primeira cidade a fazer o plano municipal de equidade de gênero em que mostra toda essa transversalidade das políticas públicas com a questão de gênero. (ENTREVISTADA H, 25 anos, 2020)

Conforme relatado pela entrevistada H, Belo Horizonte é pioneira na elaboração do Plano Municipal de Equidade de Gênero. Em conformidade com a agenda 2030 da ONU e o ODS nº5, que estabelece a igualdade de gênero, a PBH se comprometeu em garantir a efetivação de uma cidade mais igualitária. Diante disso, foi instituído o Comitê Municipal de Equidade de Gênero (COMEG), formado por representantes de cada secretaria e subsecretarias municipais e coordenado pela Diretoria de Políticas para Mulheres, responsável por desenvolver diagnósticos, estudos e pesquisas que levaram a elaboração do Plano Municipal de Equidade de Gênero em 2019. (BELO HORIZONTE, 2019, p.7)

No plano é possível encontrar ações que envolvam o combate às violências contra as mulheres sofridas no transporte público e na cidade. Há representação da SMPU e, também, da BHTrans como coordenadora e parceiras das ações na agenda pública. E também participantes da sociedade civil e do Conselho Municipal dos Direitos da Mulher. (BELO HORIZONTE, 2019, p.26)

De acordo com Pollack e Hafner-Burton (2000), embora existam dificuldades para a aplicação da perspectiva de gênero no Estado, em alguns setores existem janelas de oportunidade que facilitam sua implementação. No caso da desigualdade estudada neste trabalho, pode-se dizer que existem algumas janelas de oportunidade, como o COMEG. Pode-se dizer, também, que existem estruturas de mobilização.

A entrevistada I apontou em sua entrevista que as organizações da sociedade civil têm atuado de maneira assertiva em busca da igualdade de gênero nas políticas de mobilidade e mobilidade por bicicleta. Além disso, ela cita também a ONU e o Banco Mundial como parceiros internacionais importantes para aumentar o debate sobre o tema, na cidade. Outra entrevistada que, também, fala sobre o bom trabalho da sociedade civil e da ONU é a entrevistada A:

O GT mulheres [da BH em Ciclo], junto com a ONU, realizou uma auditoria de segurança de mulheres. Essa ação inclusive ela é citada em vários documentos, por várias pessoas. Foi uma ação que a gente fez na UFMG e no bairro Confisco, com mulheres caminhando e mulheres pedalando. A gente não encontrou nenhuma pesquisa no Brasil que tenha feito os dois formatos, então, achamos que a nossa foi inédita, pelo menos no Brasil. Que verificou a segurança da mulher ciclista e essa pesquisa é muito legal e a gente precisa replicar ela mais em outros lugares, porque a gente consegue a análise das mulheres sobre o espaço. A cartilha que estamos fazendo, a articulação para tecnologia NINA, são ações específicas para mulheres e que estamos fazendo. (ENTREVISTADA A, 29 anos, 2020)

Dessa forma, observa-se uma janela de oportunidade para a transversalidade de gênero nesse âmbito. Embora existam poucas ações em busca da transversalidade, na cidade encontram-se atores que se mobilizam e produzem conhecimento capaz de dar legitimação ao discurso da igualdade de gênero nessas políticas. Esse fator é importante, pois pode desmistificar os preconceitos de gênero que geram resistências a essa estratégia.

Segundo Munoz (2020), as desigualdades de gênero não são reconhecidas por todos os operadores das políticas. Logo é necessário que haja uma compreensão efetiva do tema, para que esses agentes entendam que as diferenças de gênero não é algo comum ou biológico. A entrevistada D coloca que a perspectiva de gênero está começando a se aplicar de forma incipiente nas políticas de mobilidade, ganhando maior reconhecimento às iniciativas de transporte público. Como exemplo ela usa o treinamento de questões de gênero para operadores de transporte público. Sendo assim, nota-se a existência de algumas pequenas ações do poder público, porém, não são suficientes, logo o trabalho da sociedade civil é imprescindível.

A observância das lacunas de gênero é parte importante no processo de transversalidade. É necessário diagnosticar a realidade por meio da perspectiva de gênero, para tanto é importante se obter estatísticas e políticas de monitoramento e avaliação, desagregadas por gênero (INMUJERES, 2007, p.18).

Porém, sobre o tema estudado, não foi encontrado nenhum diagnóstico, feito pelo poder público, que considerasse as lacunas de gênero. Ou seja, pela PBH, não existem estatísticas que representem as desigualdades

de gênero na mobilidade por bicicleta. Também não foi encontrado políticas de monitoramento e avaliação que sejam desagregados. Tem-se isso, então, como uma resistência frente à transversalidade, refletida, também, nos planos de mobilidade que não há segregação de gênero.

Esse ano, pela BH em Ciclo, vamos começar uma pesquisa sobre gênero mobilidade e bicicleta aqui. E acho que vamos ter dado inéditos, do que é a mulher pedalar numericamente, nunca teve isso com profundidade aqui. Nas pesquisas da BH em Ciclo sempre foram pros dois gêneros, essa vai ser com amostra de mulheres que é o número de amostra que a gente precisa. Eu acho que tem muito a colaborar com o debate, pois da voz para as mulheres ciclistas. (ENTREVISTADA A, 29 anos, 2020)

Por outro lado, percebe-se que nas organizações civis existem pesquisas estatísticas com recorte de gênero. Isso mostra que existem interesse por parte desta em informações deste tipo, além de evidenciar a importância dessas organizações para a produção de conhecimento. Isso aponta para o interesse desses grupos pela aplicação de estratégia de transversalidade nas políticas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte.

De acordo com a Entrevistada A, “uma coisa que eu tenho percebido que quanto mais ciclistas pedalando, mais ciclistas começam a pedalar.” (ENTREVISTADA A, 29 anos, 2020). Nesse sentido, é necessário que se invistam em estratégias de incentivo ao uso da bicicleta. Já existem diferentes documentos de planejamento legais, bem construídos e fundamentados, que buscam a sustentabilidade da cidade por meio desse incentivo. Logo, deve-se fazer com que esse planejamento saia do papel e vire ações concretas.

Além disso, a motivação em torno do uso da bicicleta também conta com a participação da sociedade civil organizada. Há na cidade diferentes grupos, sociedades e projetos que se mobilizam voluntariamente para fazer de Belo Horizonte uma cidade mais ciclovária. Através delas é possível buscar conhecimento e promover ações que além de incentivar o uso desse veículo como meio de transporte, promovem sua utilização do lazer ao esporte.

Essas estratégias e instrumentos de incentivo são de extrema importância para concretização desse objetivo, porém, são defasados quando avaliados por meio da perspectiva de gênero. Por meio da análise dos planos, entrevistas e dados, é perceptível que a desigualdade de gênero está presente

no uso da bicicleta. Logo, além de fazer que essas ações pró bicicleta se concretizem, é necessário aplicar em todas elas a perspectiva de gênero.

Começou como mobilidade e depois virou esporte, virou performance e aí virou ferramenta de luta mesmo. Tanto de ocupar o espaço, de ser mulher e entender que a cidade, muitas vezes, não quer que a gente se desloque sozinha. Então, assim, usar a ferramenta da bicicleta para me empoderar como mulher também. De entender que eu podia, que eu podia eu mesma arrumar meu pneu, eu mesma arrumar minha bicicleta. Usar a bicicleta como meio de ganhar espaço dentro da sociedade. (ENTREVISTADA B, 27 anos, 2020)

Ser uma mulher ciclista é um espaço de luta e resistência, que muitas ciclistas de Belo Horizonte e cicloativistas mantêm. Mas, é também um ambiente muito hostil que dificulta, obviamente, mais mulheres virem a pedalar. Apesar de haver um potencial, não é que não tem mulher que não queira pedalar, tem muita gente. Principalmente gente de classes mais baixas que poderia usar a bicicleta em seus trajetos cotidianos, principalmente jovens. Tem potencial, tem um querer muito grande. É uma questão de como fazer esse querer se concretizar e o tornar impossível. Sempre houve resistência de ocupação do espaço público, tem que ter investimento pra poder crescer e realmente ser algo que transforma a cidade. (ENTREVISTADA H, 25 anos, 2020)

A partir do relato dessas entrevistas, nota-se que existe um grande potencial na utilização da bicicleta por mulheres. Mas, é preciso diminuir as hostilidades do ambiente público que recaem, principalmente, sobre elas para se concretizar esses avanços. Dessa forma a bicicleta pode ser considerada uma ferramenta de luta e empoderamento, para reconquistar o direito de ir e vir que foi retirado das mulheres por meio da replicação das opressões de gênero nesse espaço.

Então, reforça-se que para tentar contornar essas desigualdades, por meio da perspectiva de gênero, deve-se construir, primeiramente, diagnósticos verdadeiros. Diagnósticos que levem em consideração quem está transitando pela cidade.

Saber quem se locomove é extremamente importante, pra além de como e pra onde se locomove. [...] Olha, se tiver ciclovia, bicicletário seguro e um ônibus pra andar de bicicleta, mesmo assim eu não vou andar de bicicleta (ENTREVISTADA H)

Quando a gente tava discutindo sobre colocar a ciclovia na pandemia, para viabilizar o uso da bicicleta durante a pandemia. A gente tava num trecho da Andradas que é muito perigoso, é muito tenso passar lá de dia, de noite, qualquer

horário. Tem muito caso de assalto lá e de agressão às mulheres. E aí estávamos falando, beleza, tem que colocar ciclovias lá, mas tem que colocar iluminação também, tem que colocar essas coisas que ajudam não ter periculosidade no local mesmo. E aí era uma coisa, que pro cara da BHTrans que tava ‘ah, isso aí é em segundo plano’ sendo que assim, não, sabe? De que adianta ter a ciclovias e não ser um lugar seguro para a mulher passar sozinha? Era um grupo com umas 10 mulheres e alguns homens. E falamos ‘olha, não é segundo plano essa questão de segurança para mulheres, sabe?’ Batemos muito assim na pauta. (ENTREVISTADA C, 22 anos, 2020)

É importante entender as especificidades das mulheres e criar políticas que não sejam cegas de gênero. Ou seja, aquelas políticas que são destinadas para a população em geral e acabam por excluir as mulheres, pois reproduzem as desigualdades estruturais. (INMUJERES, 2007, p.25). Entender que “uma mulher pedalando é muito diferente de um homem pedalando” (Entrevistada C, 22 anos, 2020), logo, construir só uma ciclovias sem iluminação, por exemplo, vai atrair pessoas que se sintam menos vulneráveis no espaço público, ou seja, não vai atrair mulheres.

Pensar nessas especificidades e analisar as questões de gêneros é buscar entender o comportamento das mulheres para instituir essas diferenças em todas as políticas e poder sanar as desigualdades. O caso das bicicletas compartilhadas, por exemplo, segundo Tampiere (2020), o número de mulheres usando o Bike BH foi 33% em comparação a média de 8% observadas nas Contagens. Dessa forma, tem-se que o apoio à bicicleta compartilhadas, ajuda ao incentivo do uso da bicicleta por mulheres.

Porém, só isso não é suficiente é necessário criar condições para que essas mulheres se sintam seguras e incluídas. Fazer com que elas tenham maior possibilidade de contratar o serviço de bicicletas compartilhadas, por meio do cartão BHBus, conforme previsto no PlanBici, poderia facilitar seu acesso. Afirma-se isso, pois, conforme dados da OD 2012, as faixas de rendas mais baixas são de prevalência feminina.

Pensar sobre o perfil de locomoção das mulheres, que é muito menos regular, tem que ter flexibilidade de destinos, tem que ter uma perspectiva de inclusão da mobilidade do cuidado. Assim, é necessário pensar onde incluir as estações da bicicleta compartilhadas, integrando com os outros

sistemas de transporte e possibilitando uma maior flexibilidade na devolução das bicicletas, de maneira que seja mais seguro para as mulheres.

E eu acho, na minha perspectiva, a bicicleta é a velocidade que você precisa dentro da cidade. É o meio de transporte que te dá a velocidade que você precisa, porque você vê as coisas, você vê os lugares, você vê as pessoas. Você tem aquele contato visual com as pessoas, então, é muito, muito legal. Então, eu acho que a bicicleta é do tamanho que a cidade precisa. (ENTREVISTADA E, 36 anos, 2020)

Portanto, para que a bicicleta comporte igualmente todos os seus moradores, sendo do tamanho que a cidade precisa, ela precisa caber mulheres. Logo, é de importante que essa desigualdade seja abordada por meio da estratégia de transversalidade da perspectiva de gênero, de modo que todas as etapas, todas as políticas e todo o Estado tenham em mente essas desigualdades e trabalhe para combatê-las.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por muito tempo o que se entendia por gênero, e suas construções sociais, era a representação da identidade biológica de sexo. Porém, percebe-se que essa representação era dotada de hierarquia social, o qual os homens prevaleciam sobre as mulheres. Afirma-se, assim, que o padrão de dominação histórico recaiu sobre os gêneros e foi responsável por criar papéis socioculturais que caracterizam tanto o homem quanto a mulher.

A determinação do papel de gênero, embasado na biologia, é responsável por cristalizar a opressão à mulher como algo natural da vida humana. Diante disso, diferentes estudos feministas lutaram para desconstruir a ideia de que os papéis de gênero e a submissão feminina sejam parte da representação biológica do corpo. Todavia, ainda é possível notar diferentes expressões dos papéis hierárquicos de gênero sendo replicados no cotidiano, logo, é necessário que essas expressões se façam visíveis para que sejam questionadas.

Diante disso, este trabalho buscou identificar a presença de estratégias de transversalidade de gênero na política pública de mobilidade por bicicleta, o que é interessante de ser feito para que ocorra uma redução desse tipo de desigualdade. A partir da revisão teórica, fica evidente que a divisão sexual do trabalho condicionou, historicamente, as mulheres ao ambiente privado. Uma vez que a mulher não pertencia aos espaços públicos, o planejamento urbano a desconsiderou como parte integrante da cidade e isso fez com que as cidades se conformassem como sexistas.

Cidades como a de Belo Horizonte, por exemplo, possuem a parcela feminina como a maioria de seus cidadãos. Dessa forma, se planejamento urbano não estabelece metas para reparar a desigualdade histórica sofrida pelas mulheres, ele acaba por replicá-las e excluir a maioria de sua população. A mobilidade urbana pode ser uma das maiores barreiras de acesso a cidade, uma vez que, se o planejamento urbano não contempla as dificuldades enfrentadas para o acesso à cidade os cidadãos não conseguem exercer seu direito a ela de forma plena. Outro ponto que necessita ser abordado é a sobreposição de desigualdades que faz com algumas mulheres que encontram

ainda mais dificuldades (à desigualdade de gênero soma-se a de raça, classe social etc.). Pode ser devido aos preconceitos advindos da sua cor, ou pelas impossibilidades advindas da sua classe, porém, é necessária a compreensão de que essas opressões são inseparáveis das de gênero. Portanto, para combater a opressão de gênero, também, é necessário que se enfrente esses outros tipos de desigualdade.

Então, buscou-se através dessa pesquisa verificar uma das desigualdades de gênero presentes dentro da política de mobilidade: o ínfimo uso de bicicletas por mulheres, quando comparado aos homens. Por meio da análise da revisão teórica, dos dados e das entrevistas, foi possível notar que Belo Horizonte apesar de possuir diferentes aparatos que apoiam o uso da bicicleta na cidade não possui nada específico para a população feminina. Assim, é possível afirmar que existe a busca por uma cidade mais sustentável, através da construção de ferramentas que incentivem a utilização desse veículo não motorizado, embora não haja uma estratégia de redução da desigualdade de gênero nessas ferramentas.

Ainda se identificou que só a criação de ciclovias e infraestruturas de apoio, por exemplo, por si só não são suficientes para aumentar o número de mulheres ciclistas. Destaca-se que para as mulheres, o assédio e a falta de segurança pública, também, são grandes dificultadores, para além da ausência de infraestrutura. Homens e mulheres utilizam a cidade de maneira diferente, logo é importante que se questione os enfoques clássicos das políticas públicas e ofereçam serviços que igualem suas participações.

É interessante destacar uma das exceções percebidas na utilização da bicicleta: o uso das bicicletas compartilhadas. Quando a Prefeitura Belo Horizonte ofereceu políticas de bicicletas compartilhadas, o percentual de mulheres utilizadores dessas bicicletas teve um incremento de mais de 200%, do que era comum nas contagens de ciclistas da cidade. Logo, afirma-se que o incentivo de aquisição de bicicletas, por meio de políticas públicas, pode influenciar no aumento do número de mulheres pedalando na cidade.

De maneira geral os resultados das análises mostraram a desigualdade de gênero, por meio do reconhecimento das barreiras em que as mulheres estão expostas. Nesse sentido, foi apresentada algumas estratégias com o objetivo de conquistar políticas públicas de igualdade. Para que um

determinado tema seja alvo de uma política, é necessário que ele seja reconhecido como problema. É nítido seu reconhecimento através dessas análises, porém, questões de gênero são travadas pelos preconceitos de gênero estruturalmente presentes na sociedade.

Logo, a produção de conhecimento, por meio de pesquisas como esta, por exemplo, é importante para criar bases para a produção de um discurso que legitime a criação de políticas que utilizem esses tipos de estratégia. Ademais, outro fator importante, e presente em BH, é a articulação de atores em prol do tema. Portanto, constata-se que Belo Horizonte possui arranjos favoráveis em busca da criação de políticas de igualdade de gênero sobre a perspectiva de mobilidade por bicicleta.

Porém, a efetivação de políticas separadas e específicas para as mulheres, não é suficiente para promover igualdade entre os gêneros. Assim, optou-se por destacar a estratégia de transversalidade de gênero, pois apresenta uma maneira de oferecer serviços iguais para homens e mulheres, por meio da incorporação dos projetos para as mulheres em todos os setores do Estado.

Mostrou-se, portanto, que para chegar às políticas de igualdade é necessário que se incorpore a perspectiva de gênero. No caso de Belo Horizonte, foi evidenciado que existe uma neutralidade gênero quando se trata das ferramentas de incentivo à bicicleta. As mulheres não estão inclusas, especificamente, nos planos de mobilidade e não foi percebido a separação de gênero nas análises estatísticas divulgadas pela PBH.

Devido a limitação no período de pesquisa, não se teve tempo hábil para a análise de outros exemplos nacionais ou internacionais que já usassem a transversalidade de gênero em suas políticas, de modo que será importante que futuros trabalhos verifiquem “boas práticas” nas políticas de planejamento urbano que visem reduzir as desigualdades de gênero, de modo que essas possam ser replicadas nas políticas urbanas nacionais e locais.

Assim, sugere-se que seja realizado um futuro estudo com a comparação com de Belo Horizonte com lugares que já possuam maiores recursos frente as políticas de mobilidade por bicicleta. A pesquisa identificou Fortaleza como uma possibilidade real de comparação com BH. Através das falas das entrevistas, notou-se que aquela cidade é bem desenvolvida no que

tange a integração dos outros transportes com a bicicleta, além de ter maior paridade de gênero quando comparada com Belo Horizonte.

Outro fator que também daria a possibilidade de novos estudos é o fato da percepção que muitas mulheres que foram entrevistadas só começaram a usar a bicicleta como meio de transporte depois de adultas. Algumas mencionaram que moravam perto da escola, mas nunca haviam pensado na possibilidade de fazer esse trajeto pedalando. Desta forma, é interessante a realização de estudos que possam cruzar a mobilidade por bicicleta com dados da educação pública do ensino médio, de maneira a analisar as oportunidades de incentivo ao pedal por meio da educação.

Por fim, há de considerar a necessidade da aplicação da transversalidade de gênero nas políticas de mobilidade por bicicleta. Constatase isso, pois, para mudar a realidade das mulheres, é importante que os serviços públicos cheguem nelas de maneira igualitária. Porém, isso possivelmente só será possível se houver a inclusão da perspectiva de gênero em todas as ações e órgãos estatais. Afirma-se isso, pois, sem que os diagnósticos considerem esta dimensão da desigualdade não é possível que se descubram as necessidades das mulheres e as carências das políticas.

Logo, políticas de incentivo ao uso da bicicleta são importantes para a construção de uma cidade sustentável. Todavia, é válido ressaltar, que cidades sustentáveis não devem excluir ninguém, portanto, torna-se necessário fazer com que essas políticas cheguem com qualidade para qualquer pessoa que habita nas cidades. No caso das mulheres, foi apresentada a estratégia de transversalidade de gênero como uma possibilidade que permite estabelecer políticas levando em consideração que as desigualdades são multicausais e podem se sobrepor, de modo que as políticas devem ser pensadas de forma conjunta, para assim se colocar a busca pela a igualdade em prática.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Marcelo. **A mobilidade da cidade aos pedaços: espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte**. 2015l. Disponível em: <<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/BUBD-AB7RBT>> Acesso em: Jun de 2020.

AMORIM, Janaina. **INFLUÊNCIA DO AMBIENTE URBANO NA ESCOLHA DO TRANSPORTE ATIVO E SUA RELAÇÃO COM O SEDENTARISMO**.

Mestrado em Geotecnia e Transportes da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 2020. Disponível em: <

file:///C:/Users/Downloads/Dissertac%CC%A7a%CC%83o_Janaina_200327%20(1).pdf> Acesso em: Jul de 2020.

ARENDDT, Hannah. **A Condição Humana**. Tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso Lafer. -10. ed. - rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007. Disponível em:

<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1130009/mod_resource/content/1/A%20condi%C3%A7%C3%A3o%20humana-%20Hannah%20Arendt.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

ASSIS, Dayane. **Interseccionalidades**. - Salvador: UFBA, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências; Superintendência de Educação a Distância, 2019. 57 p. Disponível em:

<<https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/554207/2/eBook%20-%20Interseccionalidades.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

ASTELARRA, Judith. **Políticas de Género en la Unión Europea y algunos apuntes sobre América Latina**. Serie Mujer y Desarrollo CEPAL, Número 57, septiembre 2004. <

file:///C:/Users/bella/Downloads/Astelarra_Pol_ticas_de_g_nero_en_la_UE%20(1).pdf> Acesso em: Jun de 2020.

AWID. **Interseccionalidad**: una herramienta para la justicia de género y la justicia económica Derechos de las mujeres y cambio económico. No. 9, agosto 2004. Disponível em:

<https://www.awid.org/sites/default/files/atoms/files/nterseccionalidad_-_una_herramienta_para_la_justicia_de_genero_y_la_justicia_economica.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

BALDIN; MUNHOZ. **Snowball**: uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. PUC Paraná: Curitiba. 2011. Disponível em: <https://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398_2342.pdf> Acesso em: Jul de 2020.

BANDEIRA, Lourdes e MELO, Hildete. **A pobreza e as políticas de gênero no Brasil. Unidad Mujer y Desarrollo Proyecto** “Governabilidade democrática e igualdade de gênero” mujer y desarrollo 66 Santiago de Chile, junho,

2005. Disponível em: <
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5943/1/S055322_pt.pdf>
 Acesso em: Jun de 2020.

BANDEIRA, Lourdes M. Desafios da transversalidade de gênero nas políticas públicas. In: SWAIN, Tânia N.; MUNIZ, Diva do C. G. (Orgs). **Mulheres em ação, práticas discursivas, práticas políticas**. Florianópolis, Ed. Mulheres; BH, PUC/MG, 2005, pp.169-193.

BCN. **El Parlamento y la incorporación de la perspectiva de género en sus funciones**: el caso de los Presupuestos Sensibles al Género BCN INFORME Biblioteca del Congreso Nacional. Serie Informes Nº 28-12. Disponível em: <
<https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/27307/1/N%C2%BA28-12%20Presupuestos%20sensibles%20al%20g%C3%A9nero.pdf>> Acesso em: Jul de 2020.

BEAUVOIR, Simone. **O segundo sexo**: fatos e mitos. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1960a. Disponível em: <
<http://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/autores/Beauvoir,%20Simone%20de/O%20Segundo%20Sexo%20-%20II.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

BELO HORIZONTE. BHTrans. **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob - BH**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2010. Disponível em: <
<https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/planMOBBH%20relatorio%20final.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

BELO HORIZONTE. BHTrans. **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH**: Proposta de Revisão a ser debatida na IV Conferência Municipal de Política Urbana. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2014b. 20 p. Disponível em:
http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_d ocname=9610265.PDF> Acesso em: Jun de 2020.

BELO HORIZONTE. **Plano Municipal de Equidade de Gênero**. Belo Horizonte, 2019. Disponível em: <
[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/smasac/2020/Planos%20Municipais/Plano%20Municipal%20de%20Equidade%20de%20Genero%20-Dez%202019%20-%20ultima%20versao%20\(1\).pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/smasac/2020/Planos%20Municipais/Plano%20Municipal%20de%20Equidade%20de%20Genero%20-Dez%202019%20-%20ultima%20versao%20(1).pdf)> Acesso em: Jul de 2020.

BELO HORIZONTE. **Zona 30** – Ação apoia a realização do festival cura. Belo Horizonte, 2019. Disponível em:
 <<https://twitter.com/OficialBHTRANS/status/1169702748465577985/photo/1>>
 Acesso em: Jul de 2020
 BH em Ciclo. Avaliação sobre o BikeBH, o Sistema de bicicletas compartilhadas da cidade. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <

<https://bhemiciclo.org/avaliacao-sobre-o-bikebh-o-sistema-de-bicicletas-compartilhadas-da-cidade/>> Acesso em: Jul de 2020.

BH em Ciclo. **Relatório analítico**: Contagem de ciclistas 2019. BH em Ciclo: Belo Horizonte. Disponível em: <[file:///C:/Users/bella/Downloads/1_Relat%C3%B3rio%20da%20Contagem%20de%20Ciclistas%202019%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/bella/Downloads/1_Relat%C3%B3rio%20da%20Contagem%20de%20Ciclistas%202019%20(2).pdf)> Acesso em: Jul de 2020.

BHTRANS. **Balanco Anual de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte**: 2019. Belo Horizonte. Disponível em: <[file:///C:/Users/bella/Downloads/Balan%C3%A7o%20Anual%20da%20Mobilidade%20Urbana%20de%20Belo%20Horizonte%20%202019%20\(ano%20base%202018\)_FINAL.pdf](file:///C:/Users/bella/Downloads/Balan%C3%A7o%20Anual%20da%20Mobilidade%20Urbana%20de%20Belo%20Horizonte%20%202019%20(ano%20base%202018)_FINAL.pdf)> Acesso em: Jul de 2020.

BHTRANS. **Plano de Ações de Mobilidade por Bicicletas BH 2017-2020**. Belo Horizonte: BH em Ciclo. Outubro de 2017. Disponível em: <http://bhemiciclo.org/wp-content/uploads/2017/10/PlanBici-1.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências**. Diário Oficial da União, 04 jan. 2012, p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: Jun de 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. **O que é o COVID-19**. Brasília. Disponível em: <<https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca#transmissao>> Acesso em: Jul de 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob**: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007a. v. 1. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: Jun de 2020.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Renato Aguiar. — Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. Disponível em: <<https://cadernoselivros.files.wordpress.com/2017/04/butler-problemasdegenero-ocr.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

CALIÓ, Sônia. Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. In: **Anais: 6º ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA**, 1997. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>> Acesso em: abril de 2020

CALIÓ, Sônia. **Mulher e Espaço Urbano**. Prefeitura Municipal de Santo André, São Paulo, SP, p. 1-24, 1992. São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e

Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de São Paulo, 2004.

CEPAL. 40 años de Agenda Regional de Género, **XIII Conferência Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe**. 2019. Santiago. Disponível em: < <https://conferenciamujer.cepal.org/14/es/documentos/que-es-la-conferencia-regional-la-mujer-america-latina-caribe>> Acesso em: Jun de 2020.

CEPAL. **Estratégia de Montevidéu para a Implementação da Agenda Regional de Género no âmbito do Desenvolvimento Sustentável até 2030**. 2017. Santiago Disponível em: <http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2017/12/estrategia_montevideu_pt.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

CEPAL. **¿Qué es la Conferência Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe?** (2019), «Panorama Social 2018», LC/PUB.2019/3-P, Publicación de Naciones Unidas. Disponível em: <<file:///C:/Users/bella/Documents/MONO%20-%20FEMINISMO/Unidade%202%20-%20Institucionaliza%C3%A7%C3%A3o/que%20es%20la%20conferencia.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

CONDE, Martínez e FIGUEROA, Jesus. La Ideologia de genero: La ditadura del hedonismo versus felicidad. En el **IX congreso católicos y vida pública**. Sesión sobre: La dictadura del relativismo. noviembre de 2007. Disponível em: < https://www.bioeticaweb.com/wp-content/uploads/2016/11/Genero_felicidad.pdf> Acesso em: Jun de 2020

CONFERADÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **Mobilidade Urbana e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2018 - Gestão 2017-2020** – Brasília, DF: CNM, 2017. Disponível em: <<https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Mobilidade%20Urbana%20e%20os%20Objetivos%20de%20Desenvolvimento%20Sustent%C3%A1vel.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

COSTA, Ana Alice. **As donas no poder**: mulher e poder na Bahia. Salvador: Assembleia Legislativa da Bahia, 1988. 248p. (Coleções Bahianas, v. 2) Disponível em: < <http://www.neim.ufba.br/site/arquivos/file/donasnopoder.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

DE BARBIERI, Teresita (1993). **Sobre la categoría género**: Una introducción teórico- metodológica. Debates de Sociología, N° 18, Universidad Autónoma de México.

FARAH, Marta. **Gênero e políticas públicas**. Revista Estudos Feministas. Ver. Estud. Fem. Vol.12. n1: Florianópolis. Janeiro de 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2004000100004&lng=en&nrm=iso&tlng=pt#back21> Acesso em: Jun de 2020

GONZAGA, Terezinha. **A cidade e a Arquitetura também mulher:** conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo, julho de 2004. Disponível em: <<http://www.temafavela.com.br/site/doutorado-terezinha/>> Acesso em: Jun de 2020.

GOUVEIA, Taciana. **Mulheres:** sujeitos ocultos das / nas cidades? Cidades justas e democráticas na Amazônia. Programa de Capacitação em Políticas de Desenvolvimento Urbano Sustentável e Gestão Democrática – PROGED. Belém- 2005. Disponível em: <https://fase.org.br/wp-content/uploads/2014/08/Cidades_Justas.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

GUZMÁN, Virginia. **La institucionalidad de género en el Estado:** Nuevas perspectivas de análisis. Serie Mujer y Desarrollo CEPAL, Número 32, marzo 2001. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5878/S01030269_es.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

HAFNER-CURTON, Emile; POLLACK, Mark. Mainstreaming gender in the European Union. **Journal of European Public Policy**, 7:3, 432-456, 2000. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/action/showCitFormats?doi=10.1080%2F13501760050086116>> Acesso em: Jul de 2020.

HARKOT, Marina. **A bicicleta e as mulheres:** Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. orientadora Paula Freire Santoro. - São Paulo, 2018. Edição revisada. 192p. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-17092018-153511/publico/MEmarinakohlerharkot_rev.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

INMUJERES. **ABC de Género en la Administración Pública Instituto Nacional de las Mujeres.** Guadalupe, México. Disponível em: <http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100903.pdf> Acesso em: Jul de 2020.

ITPD. **O acesso de mulheres e crianças à cidade.** Janeiro 2018. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-V3_JUL-2018.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades;** tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. – 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades) Disponível em: <<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3843818/course/section/923498/JACOBBS-Jane-1961-Morte-e-Vida-de-Grandes-Cidades%20%281%29.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

LAGE, Luciana. **Novos desafios para a mobilidade urbana sustentável: o estudo de caso do uso da bicicleta em Belo Horizonte**. 204 f.: il. Disponível em: <<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/MMMD-AUTG8L>> Acesso em: Jun de 2020.

LAMAS, Marta. **Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género**. Artículo publicado en la Revista Papeles de Población, julio-sept. nº 21, Universidad Autónoma del Estado de México, pp. 147-178. 1999. <Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/112/11202105.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

LEÓN, Magdalena. **Mujeres y participación política: avances y desafíos en América Latina**, Bogotá, Editorial Tercer Mundo. Ed. 1994. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/77269777.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

MARTÍN, Sara. **Los estudios de la masculinidad**. En Meri Torras (ed.) "Cuerpo e identidad". Barcelona, España. 2007. Disponível em: <<https://cositextualitat.uab.cat/wp-content/uploads/2011/09/04.-Los-estudios-de-la-masculinidad.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

MATOS, Marlise e PARADIS, Clarisse. Mulheres e políticas públicas na América Latina e Caribe: desafios à democracia na região. **37º Encontro Anual da ANPOCS**. Seminário temático 05: Desigualdade e democracia, UFMG: Belo Horizonte. Setembro de 2013. Disponível em: <<https://anpocs.com/index.php/encontros/papers/37-encontro-anual-da-anpocs/st/st05/8413-mulheres-e-politicas-publicas-na-america-latina-e-caribe-desafios-a-democracia-na-regiao/file>> Acesso em: Jun de 2020.

MILLET, Kate. **Política sexual**. Madrid: Catedra. Traduzido do inglês por Alice Sampaio, Gisela da Conceição e Manuela Torres. Lisboa: Publicações Dom Quixote 1970. Disponível em: <<https://repassefeminista.files.wordpress.com/2014/02/k-millet-polc3adtica-sexual.pdf>> Acesso em: abril de 2020

MINAS GERAIS. **Relatório Completo Pesquisa OD 2012**. Cidade Administrativa - Belo Horizonte-MG. Disponível em: <<http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Relatorio-Completo-Pesquisa-OD-2012-1.pdf>> Acesso em: Jul de 2020.

MUNOZ, Carolina. **De las políticas a la gestión: brechas de implementación y de capacidades estatales para la igualdad de género**, en Tratado "Géneros, Derechos y Justicia", Herrera, Marisa- de la Torre, Natalia- Fernández, Silvia E. (directoras) y Videtta, Carolina (coordinadora), Rubinzal Culzoni, Santa Fe, Argentina, en prensa.2020

NINA. [S. I.], **A NINA 2020**. Disponível em: <https://portal.ninamob.com/index.html>. Acesso em: Jul de 2020.

NOSSA BH. **Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima**. Belo Horizonte, julho de 2019. Disponível em: <

http://nossabh.org.br/midias/RelatorioCidadesECorpos_tela.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

ONU. CEPAL: **Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe**. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/agencia/cepal/>> Acesso em: Jun de 2020

ONU. **Declaração e Plataforma de Ação da IV Conferência Mundial Sobre a Mulher** - Pequim, 1995 – Disponível em: <http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2015/03/declaracao_pequim.pdf> Acesso em: Jun de 2020.
OSBORNE, Raquel e MOLINA, Cristina. Evolução do conceito de gênero. EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales. N. o 15, enero-junio, 2008, pp. 147-182. ISSN: 1139-5737. Disponível em: < file:///C:/Users/bella/Downloads/Dialnet-LaEvolucionDelConceptoDeGenero-2686277%20(4).pdf> Acesso em: Jun de 2020.

PÉREZ, Andía. **Lo personal es político**: Una lectura de lo público y lo privado. Boletín Generando del Instituto Runa de Desarrollo y Estudios sobre Género Año 1. N°10. Lima noviembre 2007 Disponível em: <https://www.academia.edu/9716312/LO_PERSONAL_ES_POL%C3%8DTICO_UNA_LECTURA_DE_LO_P%C3%9ABLICO_Y_LO_PRIVADO?auto=download> Acesso em: Jun de 2020.

PNUD. **Guia para la transversalizacion de genero em el PNUD Chile**. Santiago de Chile, 2006. Disponível em: https://www.undp.org/content/dam/chile/docs/genero/undp_cl_genero_guia_tg_2014.pdf> Acesso em: Jul de 2020.

COORDENADORA da BHTrans projeta incorporar a bicicleta como transporte sustentável em BH: No período da pandemia, a capital mineira ganhou 30 km de ciclovias temporárias que ligam as regiões Oeste e Leste. Itatiaia, Belo Horizonte, p. 1-1, 19 jul. 2020. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/noticia/coordenadora-da-bhtrans-projeta-incorporar-a-bicicletacomo-transportesustentavel-em-bh>. Acesso em: 20 jul. 2020.

REVERTER, Sonia. Los retos del feminismo institucional. **Revista Internacional de Filosofía**, Suplemento 4, 2011, 223-229 ISSN: 1130-0507. Disponível em: < file:///C:/Users/bella/Downloads/REVERTER_Retos_feminismo_institucional.pdf > Acesso em: Jun de 2020.

RIBEIRO, Djamila. **Feminismo negro para um novo marco civilizatório**. SUR 24 - v.13 n.24 • 99 - 104 | 2016. Disponível em: < <https://sur.conectas.org/wp-content/uploads/2017/02/9-sur-24-por-djamila-ribeiro.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

RUBIN, Gayle. **O tráfico de mulheres**: notas sobre a “Economia Política” do Sexo. Recife: Editora SOS Corpo, 1993. Disponível em: <<https://joaocamillopenna.files.wordpress.com/2018/03/rubin-o-tracc81fico-de-mulheres.pdf>> Acesso em: abril de 2020

SARAIVA, Agar. **Mulheres e Mobilidade**: a perspectiva de gênero nas políticas de mobilidade. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Minas Gerais. 2017

SCOTT, Joan. **Gênero**: uma categoria útil para análise histórica. Traduzido por: Christine Rufino Dabat Maria Betânia Ávila Texto original: Joan Scott – Gender: a useful category of historical analyses. Gender and the politics of history. New York, Columbia University Press. 1986. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod_resource/content/2/G%C3%AAnero-Joan%20Scott.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

SILVA, Carmen; CAMURÇA, Silvia. **Feminismo e movimentos de mulheres**. Recife: Edições SOS Corpo, 2013. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Brasil/sos-corpo/20170920041351/pdf_950.pdf> Acesso em: Jun de 2020.

SOARES, André et al. **A Bicicleta no Brasil 2015**. - São Paulo: D. Guth, 2015. 114p.: il. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/MarceloFelipozzi/a-bicicleta-no-brasil-2015>> Acesso em: Jun de 2020.

SUZZI, Guillermo Sebastián. Gayle Rubin y Judith Butler. Interlocuciones psicoanalíticas para el desmontaje del sistema sexo/género. **VIII Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XXIII Jornadas de Investigación XII Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR**. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. 2016. Disponível em: <<https://www.academica.org/000-044/52.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

TAMPIERI, Guilherme. **Coronavírus e mobilidade ativa em Belo Horizonte**: Da capital mineira, Guilherme Tampieri divulga carta enviada à BHTrans com sugestões de estímulo à mobilidade ativa, em especial a bicicleta. Mobilize Brasil, Belo Horizonte, p. 1-1, 14 maio 2020. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12108/coronavirus-e-mobilidade-ativa-em-belo-horizonte.html>. Acesso em: Jul de 2020.

VIANA, Marcia. Liberdade e existência: os movimentos do existir em Simone de Beauvoir. **Revista Estudos Filosóficos** nº 5 /2010 – versão eletrônica – ISSN 2177-2967 <http://www.ufsj.edu.br/revistaestudosfilosoficos> DFIME – UFSJ - São João del-Rei-MG Pág. 118 – 129 Disponível em: <<https://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/revistaestudosfilosoficos/art9-rev5.pdf>> Acesso em: Jun de 2020.

VIERA, Claudia. **Imagens reveladas, diferenças veladas**: relações de gênero na dinâmica do espaço público na cidade do Salvador, Bahia. 2013, Salvador. - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, 2013; Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/23891>> Acesso em: Jun de 2020.

VILLAGRÁN, Paula Soto. **Patriarcado y orden urbano**. Nuevas y viejas formas de dominación de gênero em la ciudad. In: Revista Venezoelana de Estudios de la Mujer, v. 19, n. 42. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2014. Disponível em:
https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4578899/mod_resource/content/1/OB_VILLAGRAN%20-%202014%20-%20Patriarcado%20y%20Orden%20Urbano.pdf Acesso em: Jun de 2020.

ZANOTTA, Lia. Feminismos brasileiros nas relações com o Estado: contextos e incertezas. **Cadernos Pagu** (47), 2016 :16471. Brasília, 2016. Disponível em:
<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/cadpagu/article/view/8647251/14200> Acesso em: Jun de 2020.

APÊNDICE A – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

ROTEIRO ENTREVISTA – MULHERES E BICICLETA

O roteiro da entrevista foi elaborado por meio de perguntas amplas e subjetivas, para não limitar as respostas das entrevistadas. Em um primeiro momento será discutido a relação da entrevistada com a bicicleta, buscando resgatar um pouco de sua história com o uso do veículo. Em segundo lugar, será retratado as principais dificuldades sofridas por ela no uso da bicicleta na cidade, com o objetivo de buscar entender, também, as barreiras que seu gênero lhe proporciona. Por fim, será solicitada a entrevistada informações mais específicas da incorporação da perspectiva de gênero no uso da bicicleta, para buscar entender as dificuldades e facilidades da aplicação da transversalidade de gênero por meio da percepção das próprias usuárias.

Ao final da entrevista terá um momento livre em que a entrevistada poderá conceder suas observações e também indicar possíveis novas entrevistadas.

Nome:

Idade:

Raça:

Participa de alguma organização civil?

Já participou de algum movimento de mulheres ciclistas?

HISTÓRIA DO USO DA BICICLETA

Gostaria que aqui você me contasse a sua história com a bicicleta, passando por alguns pontos:

- Primeiro contato;
- Finalidade da bicicleta atualmente;
- Percebeu alguma mudança após a utilização da bicicleta? Qual?
- Compartilhar experiências;

DIFICULDADES E RECONHECIMENTO DE DESIGUALDADES

Agora, passemos a falar sobre as possíveis dificuldade que se encontra ao ser mulher e ciclista em Belo Horizonte:

- Você reconhece alguma dificuldade? Qual?
- Algum desafio sendo mulher ciclista? Qual?
- Já te ocorreu alguma experiência negativa enquanto ciclista? Você pode compartilhar?
- Acha que essa experiência poderia ser diferente se você fosse homem?

TRANSVERSALIDADE DE GÊNERO

Conversaremos, agora, sobre as questões que abordem a bicicleta e sua utilização por mulheres e sua relação com o poder público. Para além disso, gostaria de indagar sobre os atores e as políticas existentes na cidade:

- Você conhece atores envolvidos com o cicloativismo em BH?
- Você acredita que exista algum tipo de resistência ao uso da bicicleta na cidade? E ao uso das mulheres?
- Conhece alguma política pública com recorte de gênero na mobilidade urbana em BH?
- Você conhece alguma política pública no Brasil ou no mundo em torno do uso da bicicleta por mulheres?

OBSERVAÇÕES LIVRES E INDICAÇÃO DE MAIS MULHERES