

III Seminário Cidade, Territorialidades e Interseccionalidade – 2025

Territórios em Luta: Práticas dissidentes de (re)existência

CICLISMO URBANO E MULHERES: UMA ABORDAGEM CONTRA-HEGEMÔNICA PARA ENTENDER E SUPERAR A LACUNA DE GÊNERO

POSSOMATO, GIULLIA¹, GALLO, DOUGLAS²

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo, Bolsista PIBIC-CNPq, IFSP, Campus São Paulo, gpossomato@aluno.ifsp.edu.br.

² Professor Doutor Douglas Gallo, IFSP, Campus São Paulo, douglas.luciano@ifsp.edu.br.

Sessão Temática: 4 – Cidade e paisagens em disputa

RESUMO: A desigualdade de gênero no uso da bicicleta nas cidades reflete barreiras estruturais (insegurança viária, assédio, desenho urbano pensado para o automóvel e normas sociais discriminatórias) que reproduzem uma mobilidade marcada pelo privilégio masculino. Este artigo adota uma abordagem contra-hegemônica, combinando revisão de literatura, relatórios técnicos e dados de contagens de fluxo para analisar por que mulheres pedalam menos que homens e como políticas públicas e infraestruturas podem reverter esse padrão. Conclui que infraestruturas segregadas, iluminação, desenho de rotas conectadas ao transporte público, programas de compartilhamento inclusivos e participação das mulheres no planejamento são medidas estratégicas para promover justiça espacial e reconfigurar a mobilidade urbana em chave feminista e emancipadora.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade ativa; segurança viária; planejamento urbano saudável; políticas públicas; justiça espacial.

URBAN CYCLING AND WOMEN: A COUNTER-HEGEMONIC APPROACH TO UNDERSTANDING AND OVERCOMING THE GENDER GAP

ABSTRACT: Gender inequality in bicycle use in cities reflects structural barriers (road safety issues, harassment, urban design geared toward cars, and discriminatory social norms) that reproduce a mobility system marked by male privilege. This article adopts a counter-hegemonic approach, combining literature review, technical reports, and traffic count data to analyze why women cycle less than men and how public policies and infrastructure can reverse this pattern. It concludes that segregated infrastructure, lighting, route design connected to public transportation, inclusive sharing programs, and women's participation in planning are strategic measures to promote spatial justice and reconfigure urban mobility in a feminist and emancipatory way.

KEYWORDS: active mobility; road safety; healthy urban planning; public policies; spatial justice.

INTRODUÇÃO

O ciclismo urbano tem sido promovido como solução para problemas contemporâneos como congestionamento, emissões (poluição e gases do efeito estufa) e problemas de saúde pública, externalidades negativas do modelo rodoviário adotado pelo planejamento urbano. Porém, sua adoção não é socialmente neutra. Em grande parte das cidades, homens compõem a maioria dos ciclistas, enquanto mulheres estão sub-representadas. Essa diferença não decorre apenas de preferências individuais: é produto de arranjos urbanos, de políticas que favorecem o automóvel e de práticas sociais que ampliam riscos e custos para mulheres (ITDP, 2022; World Bank, 2021).

Uma perspectiva contra-hegemônica exige que tratemos o espaço público e a mobilidade como terrenos de disputa política, nos quais infraestrutura e normas podem tanto reproduzir exclusões quanto abrir possibilidades de transformação (Shaw, 2020). Este artigo investiga as causas dessa lacuna e propõe medidas públicas orientadas pela justiça de gênero.

METODOLOGIA

Adotou-se uma metodologia quanti-qualitativa mista, composta por revisão crítica de literatura acadêmica e técnica sobre gênero e ciclismo (artigos revisados por pares, relatórios de agências e ONGs); análise de estudos de caso e contagens de fluxo publicadas (ex.: ITDP, estudos municipais) que documentam participação por gênero; síntese de uma pesquisa sobre percepção da paisagem urbana e definição de rotas cicláveis em São Paulo nos anos 2024 a 2025; e interpretação a partir de um quadro teórico anti-hegemônico que relaciona espaço público, poder e gênero. As fontes selecionadas priorizaram relatórios empíricos recentes e estudos com amostragem observacional ou surveys diretos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A revisão e os dados convergem em alguns pontos centrais (Quadro 1):

Quadro 1. Pontos centrais sobre a questão de gênero e mobilidade ativa.

Ponto importante	Descrição	Referência
Sub-representação consistente de mulheres entre ciclistas	Em muitos levantamentos urbanos, mulheres representam frequentemente menos de 30% dos ciclistas observados; locais com infraestrutura segregada e conectada tendem a apresentar proporções maiores de mulheres	ITDP, 2023
Percepção de insegurança como barreira principal	Estudos de opinião e pesquisas de organizações do setor mostram que um percentual significativo de mulheres cita o medo de acidentes, a intimidação por motoristas e o assédio como razões para evitar pedalar. Segurança percebida e segurança objetiva (design da via) influenciam fortemente a decisão de usar a bicicleta	Cycling UK, 2025; Transport for London, 2023
Padrões de mobilidade diferenciados por gênero	Mulheres fazem mais deslocamentos por cuidados e multiponto (cadeia de tarefas), exigindo infraestrutura que permita viagens com bagagem, filhos ou compras — elementos frequentemente negligenciados em planejamentos centrados no deslocamento pendular ao trabalho	World Bank, 2021; Heesch et al., 2012
Impacto das políticas e infraestrutura	Intervenções que criam faixas cicláveis protegidas, rotas contínuas, iluminação e integração com transporte público têm correlação com aumento mais equitativo da participação feminina. Exemplos de políticas e programas demonstram que o investimento consciente reduz barreiras e amplia a diversidade de ciclistas	ITDP, 2022; Shaw, 2020

Fonte: Elaborado pelos autores.

As cidades historicamente são pensadas utilizando como padrão da sociedade a experiência masculina (Santos; Ramos; Muniz, 2023). A percepção de segurança das mulheres na cidade influencia diretamente suas escolhas de deslocamento e, em particular, a decisão de utilizar a bicicleta e as rotas selecionadas (Harkot, 2018). Estudos demonstram que mulheres tendem a avaliar mais intensamente fatores como iluminação pública, presença de pedestres, visibilidade social e infraestrutura segregada do tráfego motorizado, priorizando trajetos que transmitam maior sensação de proteção, ainda que sejam mais longos ou menos diretos (Garrard; Rose; Lo, 2008). No ciclismo urbano, essa percepção é crucial, pois barreiras como o medo de assédio, violência ou acidentes reforçam desigualdades de gênero no acesso ao espaço público e à mobilidade ativa (Harkot, 2018). Assim, compreender tais percepções é essencial para o planejamento urbano inclusivo, que vá além da infraestrutura técnica e incorpore as dimensões sociais da segurança.

Os resultados da Tabela 1 evidenciam que, embora haja certa convergência na avaliação das condições ciclovias, a percepção de mulheres ciclistas apresenta diferenças significativas em relação aos homens. Enquanto as mulheres atribuem maior valor à atratividade paisagística e à presença de áreas verdes, seus índices de segurança em relação à criminalidade e confiança em pedalar no ambiente urbano são consideravelmente mais baixos. Esse contraste reforça que a experiência feminina com a mobilidade ativa está fortemente condicionada à sensação de vulnerabilidade, enquanto os homens tendem a valorizar mais a infraestrutura viária e a demonstrar maior autoconfiança técnica. Esses achados corroboram a literatura sobre o impacto do gênero na adesão ao ciclismo urbano, apontando para a necessidade de políticas públicas que integrem qualificação paisagística, iluminação e estratégias de segurança como elementos estruturantes da equidade no uso da bicicleta.

Tabela 1 – Diferenças de percepção entre homens e mulheres ciclistas em São Paulo

Aspecto avaliado	Mulheres (n=33)	Homens (n=86)	Diferença relevante
Sensação de segurança frente à criminalidade	1,24	1,64	Mulheres relatam maior insegurança
Atratividade da paisagem	2,85	2,55	Mulheres valorizam mais a dimensão estética
Presença de áreas verdes	3,33	3,01	Mulheres atribuem maior importância
Confiança em pedalar em ambiente urbano	3,33	4,24	Homens demonstram mais autoconfiança

Percepção de iluminação adequada 1,94

1,69

Ambos críticos, mas mulheres mais exigentes

Nota: Os dados numéricos expressam a média aritmética das respostas dos participantes na escala de likert. Portanto, quanto mais perto de 5, mais positiva é a resposta.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Diante disso, os dados reforçam que a lacuna de gênero no ciclismo é uma questão estrutural, não meramente de escolha individual. Uma leitura hegemônica do planejamento — que prioriza velocidade motorizada, estacionamento e infraestrutura que privilegia deslocamentos rápidos sem considerar frequência, segurança ou múltiplas necessidades — reproduz e naturaliza a exclusão de mulheres (Shaw, 2020). Uma abordagem contra-hegemônica requer duas frentes complementares:

1. Reconfiguração física do espaço: investir em infraestrutura segregada e contínua (cycleways protegidas), iluminação, travessias seguras, bicicletários próximos a equipamentos de cuidado e estações de transporte; bem como incentivar bicicletas utilitárias (carga bikes) e estações de compartilhamento com modelos de tarifação inclusiva. Evidências apontam que onde existem ciclofaixas segregadas e bem conectadas há maior participação feminina (ITDP, 2023; World Bank, 2021)
2. Transformação simbólica e institucional: políticas que enfrentem o assédio nas ruas, campanhas de educação vial focadas em comportamento de motoristas, programas de empoderamento (aulas de ciclismo, grupos de mulheres ciclistas), e participação real de mulheres no planejamento cicloviário. A participação das usuárias na tomada de decisão é crítica para que rotas e serviços reflitam as práticas de mobilidade femininas (Transport for London, 2023; Cycling UK, 2025)

Além disso, políticas públicas integradas que combinem habitação, serviço de cuidado e mobilidade podem reduzir a necessidade de deslocamentos fragmentados que penalizam usuárias sem infra adequada. A literatura também aponta que medidas isoladas (por exemplo, apenas campanhas de incentivo) sem mudança estrutural costumam ter impacto limitado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Superar a lacuna de gênero no ciclismo urbano é uma demanda de justiça social e eficiência urbana. Requer deslocar o foco do planejamento técnico neutro para práticas que reconheçam a mobilidade como experiência situada: marcada por gênero, classe e raça. Medidas concretas — infraestrutura segregada e conectada, iluminação, combate ao assédio, inclusão no planejamento participativo e programas que atendam às necessidades de deslocamentos múltiplos — podem tornar a bicicleta uma opção viável para mais pessoas, reconfigurando o espaço urbano em chave emancipadora. A transformação, contudo, exige vontade política, financiamento direcionado e monitoramento por gênero para garantir que intervenções reduzam efetivamente desigualdades. Em suma, promover o ciclismo com perspectiva de gênero é recuperar o direito ao espaço urbano e democratizar a mobilidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor Douglas Gallo pela orientação e pelas contribuições fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho. Estendo também meus agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio financeiro concedido por meio da bolsa PIBIC.

REFERÊNCIAS

CYCLING UK. Women put off cycling by safety fears and intimidating drivers. **The Guardian**, Londres, 21 jan. 2025. Disponível em: <https://www.theguardian.com>. Acesso em: 12 set. 2025.

GARRARD, J.; ROSE, G.; LO, S. Women and cycling. **Transport Reviews**, v. 28, n. 1, p. 55-72, 2008.

HARKOT, M. K. **A bicicleta e as mulheres**: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018.

HEESCH, K. C. et al. Gender differences in recreational and transport cycling. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, v. 9, n. 106, p. 1-11, 2012.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP). **Cycling's Gender Gap**: Breaking the Cycle of Inequality. New York: ITDP, 2022. Disponível em: <https://itdp.org>. Acesso em: 12 set. 2025.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP China). **Women on Wheels**: Gender and Cycling in Chinese Cities. Beijing: ITDP China, 2023. Disponível em: <https://itdp.org>. Acesso em: 12 set. 2025.

SANTOS, M.; RAMOS, L.; MUNIZ, C. A mulher e o espaço urbano: desafia na apropriação feminina em praças urbanas. SIMPÓSIO BRASILEIRO DE ENGENHARIA URBANA, IV, Rio de Janeiro. **Anais [...]**, 2023.

SHAW, C. Seeing the context of the gender gap in cycling. **Transport Policy**, v. 94, p. 1-10, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.05.002>.

TRANSPORT FOR LONDON (TfL). **Women cyclists**: safety debrief. London: TfL, 2023. Disponível em: <https://tfl.gov.uk>. Acesso em: 12 set. 2025.

WORLD BANK. **Closing Gender Gaps in Transport**: Mainstreaming Gender in Transport Planning and Policies. Washington, DC: World Bank, 2021. Disponível em: <https://worldbank.org>. Acesso em: 12 set. 2025.