



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE - CAMPUS LARANJEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

EDUARDA MONTEIRO SANTI

MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO:

Mulheres ciclistas em Aracaju/SE

LARANJEIRAS

2026

EDURADA MONTEIRO SANTI

MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO:

Mulheres ciclistas em Aracaju/SE

Trabalho de conclusão de curso apresentado no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Discente: Eduarda Monteiro Santi

Orientador: Dr. César Henrique Matos e Silva

Coorientadora: Sayuri Silva Dantas de Oliveira

LARANJEIRAS

2026

EDUARDA MONTEIRO SANTI

MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO:

Mulheres ciclistas em Aracaju/SE

Trabalho de conclusão de curso apresentado à banca examinadora do departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe, Campus Laranjeiras, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Dr. César Henrique Matos e Silva

Coorientadora: Sayuri Silva Dantas de Oliveira

Banca Examinadora:

Documento assinado digitalmente
 **CESAR HENRIQUES MATOS E SILVA**
Data: 16/03/2026 22:40:47-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. César Henrique Matos e Silva
Presidente da Banca

Documento assinado digitalmente
 **SAYURI SILVA DANTAS DE OLIVEIRA**
Data: 16/03/2026 09:18:53-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Sayuri Silva Dantas de Oliveira
Coorientadora

Documento assinado digitalmente
 **MARIA CECILIA PEREIRA TAVARES**
Data: 16/03/2026 17:23:58-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dra. Maria Cecília Pereira Tavares
Examinadora Interna

Documento assinado digitalmente
 **AMANDA BRENDA SANTOS MACEDO**
Data: 16/03/2026 10:07:38-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Amanda Brenda Santos Macedo
Examinadora Externa

LARANJEIRAS

2026

Espero nunca me acomodar ao ponto de não me revoltar mais.
A todos os corpos que já se sentiram desconfortáveis ao se deslocar pela cidade: revoltemo-nos.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, que me criaram para o mundo com uma medida de amor imensurável;

Ao meu irmão, com quem dividi a infância;

Aos meus tios e avós que antes trilharam o caminho e que hoje me traz até aqui;

À minha família, que sempre celebrou minhas conquistas;

Ao meu primo Bruno, que tantas vezes foi minha maior inspiração;

A Helena, a quem eu vi crescer a cada dia, e me lembrou como é bom ser criança;

A Laura e Rafa, com quem pedalei por Aracaju, com vocês virei urbanista;

A Julia, com quem dividi tudo, até mesmo os pensamentos pela área de ventilação;

A Sabrina, pelos mais sábios conselhos de comunicação e que sempre couberam na medida de um abraço;

A Valéria, que mesmo de longe se fez inacreditavelmente presente; Quito parecia estar na esquina;

A Elvis, que esteve sob o mesmo sol e me viu chorar, de dores (às vezes) e felicidades (quase sempre);

A Larissa, que na reta final fez tanto por mim e nem imagina, pelas risadas acadêmicas;

A Gabriel, Maysa e Gil, que formaram um grupo com quem segui durante toda universidade;

Ao Trapiche, que foi refúgio em meio à graduação;

Aos meus professores, que mostram o verdadeiro papel da educação;

Ao meu orientador César, que conseguiu traduzir minhas frustrações urbanas;

Às cidades que me encantaram e que foram meus lares;

A todos aqueles que foram colo e acalanto;

E a Eduarda pequenininha, que aprendeu a andar de bicicleta num campo de futebol;

Aos meus, sem eles não.

RESUMO

A mobilidade urbana ativa tem ganhado destaque nos debates sobre direito a cidades, porém, as experiências de deslocamento não são neutras em relação ao gênero. Considerando este cenário, o presente trabalho investiga as inseguranças, desconfortos e violências enfrentadas por mulheres que utilizam a bicicleta como meio de transporte em Aracaju, capital sergipana, objetivando compreender as experiências e desafios vivenciados por essas mulheres no contexto urbano da cidade. Partindo da coleta e interpretação de dados como metodologia, foram aplicados questionários a mulheres ciclistas e, comparativamente, a homens, que permitiu uma análise das diferenças de gênero na mobilidade por bicicleta. Os resultados do questionário online revelaram que a maioria das mulheres já sofreu algum tipo de violência enquanto pedalavam pela cidade, ao passo que os homens afirmaram não enfrentar as mesmas violências, demonstrando disparidades na vivência da cidade. Os relatos coletados estimulam a discussão sobre direitos de acesso pleno aos espaços urbanos, visto que são observados obstáculos que transcendem as questões estruturais comuns aos ciclistas em geral.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana; Violência de gênero; Bicicleta; Aracaju.

ABSTRACT

Active urban mobility has gained prominence in debates about the right to the city; however, commuting experiences are not gender-neutral. Considering this scenario, this study investigates the insecurities, discomforts, and violence faced by women who use bicycles as a means of transportation in Aracaju, the capital of Sergipe, aiming to understand the experiences and challenges faced by these women in the city's urban context. Using data collection and interpretation as a methodology, questionnaires were applied to female cyclists and, comparatively, to men, allowing an analysis of gender differences in bicycle mobility. The results of the online questionnaire revealed that most women have suffered some type of violence while cycling in the city, while men stated that they did not face the same violence, demonstrating disparities in the experience of the city. The collected accounts stimulate discussion about the right to full access to urban spaces, since obstacles are observed that transcend the structural issues common to cyclists in general.

KEYWORDS: Urban mobility; Gender violence; Bicycle; Aracaju.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mulher ciclista atravessando trilho de trem entre faixas de ciclovia	14
Figura 2: Placa de trânsito "proibido bicicleta"	21
Figura 3: Perfil de gênero e violência contra ciclistas mulheres no Nordeste brasileiro	28
Figura 4: Gráfico de gênero Pesquisa Ciclo Urbano	29
Figura 5: Mapa pontos de aplicação do questionário	35
Figura 6: Gráfico idade (Q1)	42
Figura 7: Gráfico idade (Q2)	42
Figura 8: Gráfico cor/raça (Q1)	43
Figura 9: Gráfico cor/raça (Q2)	43
Figura 10: Gráfico gênero (Q1)	44
Figura 11: Gráfico gênero (Q2)	44
Figura 12: Gráfico Situação/Ocupação (Q1)	45
Figura 13: Gráfico Situação/Ocupação (Q2)	45
Figura 14: Gráfico renda (Q1)	46
Figura 15: Gráfico renda (Q2)	46
Figura 16: Gráfico motivo de viagens (Q1)	47
Figura 17: Gráfico motivo de viagens (Q2)	47
Figura 18: Gráfico frequência das viagens (Q1)	48
Figura 19: Gráfico frequência das viagens (Q2)	48
Figura 20: Gráfico deslocamento (Q1)	49
Figura 21: Gráfico deslocamento (Q2)	50
Figura 22: Gráfico percurso realizado (Q1)	50
Figura 23: Gráfico percurso realizado (Q2)	51
Figura 24: Gráfico inseguranças/barreiras enfrentadas (Q1)	52
Figura 25: Gráfico inseguranças/barreiras enfrentadas (Q2)	52
Figura 26: Gráfico horários/loais evitados (Q1)	53
Figura 27: Gráfico horários/loais evitados (Q2)	54
Figura 28: Gráfico violências sofridas (Q1)	55
Figura 29: Gráfico violências sofridas (Q2)	55
Figura 30: Gráfico desigualdades observadas (Q1)	56
Figura 31: Gráfico desigualdades observadas (Q2)	56

Figura 32: Gráfico experiências impactadas pelo gênero (Q1)	57
Figura 33: Gráfico experiências impactadas pelo gênero (Q2)	57

LISTA DE ABREVIATURAS

OD – Origem destino

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SMTT – Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. CIDADE, MOBILIDADE E GÊNERO: FUNDAMENTOS TEÓRICOS	17
2.1. Produção do espaço urbano e direito à mobilidade.....	17
2.2. Gênero e cidade.....	21
2.3. O espaço urbano sob uma ótica feminista	24
2.4. Mulheres e o uso da bicicleta: dados, práticas e invisibilidades.....	27
3. METODOLOGIA.....	34
3.1. Caracterização da pesquisa	34
3.2. Procedimentos Metodológicos	34
4. CONTEXTO DA PESQUISA	37
4.1. Aracaju: panorama urbano	37
4.2. Infraestrutura ciclovária: desatualização e invisibilidade.....	37
5. COLETA DE DADOS.....	39
5.1. Apresentação do questionário.....	39
5.2. Apresentação dos dados coletados.....	41
5.3. Interpretação dos dados	58
5.3.1. Dados perguntas diretas	58
5.3.2. Perguntas abertas	61
5.4. Interpretações das vivências e visões	63
5.4.1. Relatos de Medo e Desconforto.....	64
5.4.2. Privilégios Masculinos de Se deslocar pela cidade	66
5.4.3. Relatos de Violências e reflexões	68

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	71
7. REFERÊNCIAS.....	73
APENDICE A.....	75
APENDICE B.....	76

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, especialmente em sua vertente ativa, não pode ser compreendida apenas como deslocamento físico entre pontos da cidade. Ela está profundamente entrelaçada na forma como o espaço é produzido, apropriado e vivido por diferentes sujeitos, trazendo à tona discussões acerca da produção do espaço urbano e para quem este é destinado. As dinâmicas acerca do deslocamento dentro das cidades, por meio da bicicleta podem demonstrar na prática como esse sistema funciona, revelando assim as relações de poder presentes no meio.

O espaço não pode mais ser concebido como passivo, vazio, ou então, como os “produtos”, não tendo outro sentido senão o de ser trocado, o de ser consumido, o de desaparecer. Enquanto produto, por interação ou retroação, o espaço intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo, transportes, fluxos de matérias-primas e de energias, redes de repartição de produtos. (Lefebvre, 2000, p.6)

Essa concepção permite compreender que o espaço urbano não é apenas cenário, mas também agente na conformação das práticas sociais, inclusive na mobilidade. Para as mulheres ciclistas, essa produção do espaço se manifesta em barreiras simbólicas e materiais que afetam diretamente sua experiência, deslocamento, segurança e pertencimento na cidade.

A mobilidade não se distribui de forma equitativa entre os grupos sociais, e o controle sobre os deslocamentos revela dinâmicas de poder que ultrapassam a simples liberdade de ir e vir. Como aponta Massey (1994), a capacidade de alguns grupos de se mover com rapidez e autonomia pode enfraquecer a posição de outros, especialmente daqueles que já enfrentam vulnerabilidades. Nesse sentido, reflete o poder (porque quem tem mais recursos pode se deslocar com mais facilidade) e reforça o poder (porque essa facilidade amplia o acesso a oportunidades, redes e influência).

A presença das mulheres no espaço urbano é atravessada por múltiplas camadas de controle, medo e exclusão simbólica. As narrativas sociais sobre violência, amplamente difundidas, não apenas reforçam estereótipos, mas também moldam a forma como as mulheres se deslocam e ocupam a cidade. Como afirma Leslie Kern, “[...] esses estereótipos sexistas servem para nos lembrar que se espera que limitemos nossa liberdade de caminhar, trabalhar, nos divertir e ocupar espaço na cidade. Eles dizem: a cidade não é realmente para você.” (Kern, 2020, p. 18, tradução própria). Essa perspectiva revela que a mobilidade urbana, especialmente

a ativa, não é vivenciada de forma igualitária, e que o ato de pedalar, para muitas mulheres, está imerso em disputas territoriais e afetivas que vão além da infraestrutura física.

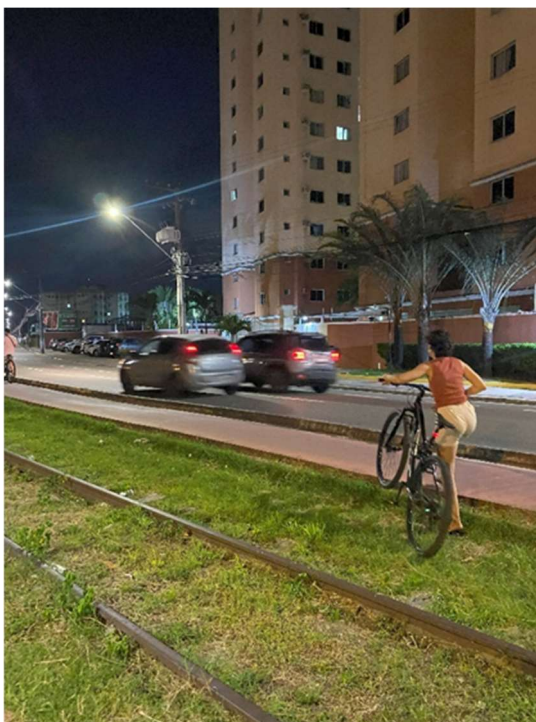
Neste cenário, o uso da bicicleta como meio de transporte, ao mesmo tempo em que representa uma alternativa sustentável e autônoma, evidencia tensões e limites impostos por uma lógica urbana excludente. Assim, para mulheres, pedalar na cidade não é apenas um exercício de deslocamento, mas um enfrentamento cotidiano a diversas formas de violência: do assédio verbal à insegurança viária, da invisibilidade nas políticas públicas ao silenciamento de suas vozes nas esferas de planejamento urbano.

Como enfatiza a cientista social e geógrafa Doreen Massey, “pesquisa após pesquisa tem demonstrado como a mobilidade das mulheres é restringida (de mil maneiras diferentes, desde a violência física até ser encarada com olhares invasivos ou simplesmente se sentir ‘fora do lugar’) não pelo capital, mas pelos homens” (Massey, 1994, p. 148, tradução própria). A autora evidencia que as limitações à mobilidade não são apenas consequências estruturais e abstratas, mas também experiências concretas vividas no cotidiano urbano, impostas por dinâmicas de gênero que operam em escala macro e micro. Assim, a configuração da cidade não é fruto do acaso, mas das escolhas de quem planeja e das vozes que são ouvidas e, principalmente, das que são excluídas. Ao não incorporar a perspectiva das mulheres no planejamento urbano, perpetua-se uma lógica territorial que reproduz desigualdades e limita o direito à cidade.

Além da falta de ciclovias conectadas e bem iluminadas, as mulheres enfrentam o medo constante de assédio, violência e invisibilidade social. A ausência de mecanismos de escuta e representação feminina nos processos de planejamento urbano contribuem para a perpetuação de um modelo de cidade excludente, que prioriza o transporte motorizado e desconsidera os deslocamentos cotidianos realizados por mulheres.

O uso da bicicleta por mulheres ainda enfrenta barreiras específicas, que vão desde a infraestrutura inadequada até questões de segurança e assédio nos espaços públicos. Na cidade de Aracaju, embora haja iniciativas voltadas à mobilidade ciclovária, se faz necessário investigar como as mulheres ciclistas vivenciam esse contexto urbano. Quais são os principais desafios enfrentados por elas ao utilizar a bicicleta como meio de transporte, lazer ou prática esportiva? A partir dessa inquietação, busca-se compreender os fatores que dificultam ou limitam o uso da bicicleta por mulheres na capital sergipana, considerando aspectos sociais, culturais, estruturais e de segurança.

Figura 1: Mulher ciclista atravessando trilho de trem entre faixas de ciclovia



Fonte: Fotografia da autora, 2024.

A mobilidade urbana, historicamente concebida a partir de uma lógica universalizante e funcionalista, tende a ignorar as especificidades de gênero que atravessam os deslocamentos cotidianos. Segundo a pesquisa da Organização brasileira de mobilidade sustentável, a Associação Transporte Ativo, o Perfil do Ciclista Brasileiro 2024 registrou que as mulheres pedalam 37% menos que os homens, uma diferença que não se explica apenas pela infraestrutura, mas pela insegurança física e simbólica que permeia seus trajetos. Ainda de acordo com os dados desta pesquisa, em cidades como São Paulo e Belém, mais de 65% das mulheres ciclistas relataram já ter sofrido algum tipo de agressão ou importunação enquanto pedalavam, evidenciando que o medo da violência e da exposição pública continua sendo um fator limitante para a mobilidade feminina.

Diante desse cenário, esta pesquisa se justifica pela urgência de evidenciar as barreiras enfrentadas por mulheres ciclistas e contribuir para a construção de um planejamento urbano mais inclusivo, seguro e sensível às questões de gênero. Ao dar visibilidade às experiências femininas no espaço urbano, o trabalho busca demonstrar a diversidade de corpos, trajetos e temporalidades, que devem estar presentes em cidades mais equitativas e democráticas.

Este trabalho tem como objetivo geral compreender as experiências e desafios enfrentados por mulheres que utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de Aracaju. A escolha por esse recorte se justifica pela necessidade de evidenciar como a

mobilidade ciclística feminina é atravessada por questões de gênero, segurança, infraestrutura e pertencimento urbano. Ao investigar essas vivências, busca-se contribuir para o debate sobre o direito à cidade e a construção de políticas públicas de mobilidade mais inclusivas e equitativas.

Para alcançar esse propósito, a pesquisa se estrutura em quatro objetivos específicos. O primeiro consiste em estudar as relações entre espaço urbano, mobilidade e gênero, com base em referenciais teóricos que discutem a produção social do espaço e as desigualdades que o atravessam. Essa fundamentação permite compreender como o planejamento urbano androcêntrico condiciona as experiências femininas de mobilidade e produz vulnerabilidades específicas para mulheres ciclistas.

O segundo objetivo é apresentar um panorama da cidade de Aracaju com ênfase na infraestrutura cicloviária disponível, identificando suas características, limitações, discontinuidades e processos de invisibilização. Esse mapeamento contextual é fundamental para compreender as condições materiais e territorial nas quais as mulheres ciclistas constroem suas práticas de mobilidade.

O terceiro objetivo busca coletar e interpretar, por meio de questionários, os relatos de mulheres (e, comparativamente, de homens) que utilizam a bicicleta como meio de transporte, valorizando suas narrativas como fontes legítimas de conhecimento sobre o território. Busca-se compreender como fatores como medo, insegurança, assédio, infraestrutura precária e desrespeito viário condicionam a mobilidade feminina, bem como identificar os privilégios masculinos que estruturam experiências diferenciadas de circulação urbana.

Por fim, o quarto objetivo consiste em analisar criticamente os dados obtidos, articulando as experiências das participantes com os referenciais teóricos do urbanismo feminista, a fim de evidenciar as demandas específicas das mulheres ciclistas e contribuir para o reconhecimento da necessidade de políticas públicas de mobilidade que considerem as desigualdades de gênero na produção e apropriação do espaço urbano.

Este trabalho está organizado em seis capítulos, sendo o primeiro capítulo a introdução. Já o segundo, intitulado “Cidade, mobilidade e gênero: fundamentos teóricos”, onde são apresentados os principais referenciais que sustentam a pesquisa. Discute-se a produção social do espaço urbano e o direito à mobilidade, as relações entre gênero e cidade, e as contribuições das abordagens feministas para a leitura crítica do território. Em seguida, são abordadas as práticas e invisibilidades relacionadas ao uso da bicicleta por mulheres, bem como as formas de violência e insegurança cicloviária que atravessam seus deslocamentos.

O terceiro capítulo trata da metodologia adotada na pesquisa, detalhando os procedimentos de coleta de dados, os instrumentos utilizados e os critérios de análise. A abordagem qualitativa e participativa busca valorizar as vozes das mulheres ciclistas.

No quarto capítulo, apresenta-se o contexto da pesquisa, com foco na cidade de Aracaju. São discutidos o panorama urbano local, a infraestrutura cicloviária e as políticas públicas existentes, além de dados e práticas relacionadas ao uso da bicicleta por mulheres e os aspectos de violência e insegurança que impactam sua mobilidade.

O quinto capítulo reúne os resultados da coleta de dados. São apresentados o questionário aplicado, os dados coletados, os relatos sobre formas de violência e limitação da mobilidade, os percursos e percepções dos participantes, e as interseccionalidades presentes nos relatos e reflexões feitas.

Por fim, o sexto capítulo reúne as considerações finais, com apontamentos a respeito da construção como um todo do trabalho, todo processo e caminhos que levaram à conclusão.

2. CIDADE, MOBILIDADE E GÊNERO: FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1. Produção do espaço urbano e direito à mobilidade

A cidade, enquanto espaço socialmente produzido, reflete as dinâmicas de poder, os interesses econômicos e as práticas culturais que moldam sua forma e funcionamento. Henri Lefebvre, em *A Produção do Espaço*, argumenta que o espaço urbano não é apenas um palco neutro onde a vida acontece, mas sim uma construção histórica e política, marcada por disputas e exclusões. O espaço é concebido, percebido e vivido, e é nessa tríade que se revelam as desigualdades de acesso, uso e apropriação da cidade.

O espaço (social) é um produto (social). Essa proposição parece próxima da tautologia, portanto da evidência. Contudo, é preciso examinar de perto, vislumbrar suas implicações e conseqüências, antes de aceitá-la. Muitas pessoas não aceitaram que, no modo de produção atual e na “sociedade em ato” tal como ela é, o espaço tenha assumido, embora de maneira distinta, uma espécie de realidade própria, ao mesmo título e no mesmo processo global que a mercadoria, o dinheiro, o capital. (Lefebvre, 2006, p. 50)

Henri Lefebvre, ao afirmar que “o espaço (social) é um produto (social)”, propõe uma ruptura com a concepção tradicional do espaço como algo neutro, físico ou meramente geográfico. Embora essa proposição possa parecer tautológica, ela carrega implicações profundas: o espaço não é apenas cenário onde as relações sociais se desenrolam, mas é constituído por elas e, ao mesmo tempo, atua sobre elas. No contexto da sociedade contemporânea, Lefebvre argumenta que o espaço urbano passou a adquirir uma espécie de realidade própria, inserida no mesmo processo global que estrutura a mercadoria, o dinheiro e o capital.

Ou seja, o espaço é produzido dentro das lógicas do modo de produção dominante, e por isso carrega marcas das desigualdades que esse sistema reproduz. Essa leitura é fundamental para compreender como o planejamento urbano, as políticas de mobilidade e a organização dos territórios refletem interesses específicos e excluem determinados corpos e trajetos. No caso das mulheres, essa produção do espaço se manifesta em infraestruturas fragmentadas, ausência de políticas públicas sensíveis ao gênero e na constante sensação de insegurança, revelando que o espaço urbano não é acessado de forma igualitária, ele é socialmente construído para servir a alguns e limitar outros.

Outras, diante desse paradoxo, procuraram provas. Visto que o espaço assim produzido também serve de instrumento ao pensamento, como à ação, que ele é, ao mesmo tempo, um meio de produção, um meio de controle, portanto, de dominação e de potência {poder} – mas que ele escapa parcialmente, enquanto tal, aos que dele se servem. As forças sociais e políticas (estatistas) que o engendraram tentam controlá-lo e não conseguem; aqueles mesmos que levam a realidade espacial em direção a uma espécie de autonomia impossível de dominar se esforçam para esgotá-lo, para fixá-lo e o subjugar. (Lefebvre, 2006, p. 50)

Lefebvre aprofunda sua análise ao afirmar que o espaço social, além de ser produto das relações sociais, também se torna instrumento de pensamento e ação, funcionando simultaneamente como meio de produção, controle, dominação e poder. Essa complexidade revela que o espaço não é apenas moldado por forças políticas e econômicas, ele também atua sobre elas, influenciando comportamentos, acessos e formas de apropriação. No entanto, o espaço escapa ao controle total de quem o produz. As forças sociais e políticas que o instituem, como o Estado, o mercado e os planejadores urbanos, tentam fixá-lo, esgotá-lo e submetê-lo a uma lógica funcional, mas não conseguem dominar completamente sua dinâmica.

Essa tensão é visível na mobilidade urbana, especialmente quando observamos os deslocamentos de mulheres ciclistas. Embora o planejamento urbano tente ordenar o espaço com base em fluxos eficientes e padrões normativos, as experiências femininas revelam contradições e resistências: trajetos desviados por medo, escolhas condicionadas pela insegurança, e práticas que desafiam a lógica dominante de circulação. O espaço urbano, nesse sentido, torna-se um campo de disputa entre o controle institucional e as vivências cotidianas, onde o corpo feminino em movimento tensiona os limites da cidade planejada.

Esse espaço seria abstrato? Sim, mas ele também é “real”, como a mercadoria e o dinheiro, essas abstrações concretas. Ele seria concreto? Sim, mas não da mesma maneira que um objeto, um produto qualquer. Ele é instrumental? Decerto, mas, como o conhecimento, ele transcende a instrumentalidade. Ele seria redutível a uma projeção – a uma “objetivação” do saber? Sim e não: o saber objetivado num produto não coincide mais com o conhecimento teórico. O espaço contém relações sociais. Como? Por que? Quais? (Lefebvre, 2006, p. 50)

Lefebvre encerra sua reflexão sobre a produção do espaço destacando sua natureza ambígua e multifacetada. O espaço é, ao mesmo tempo, abstrato e concreto: abstrato porque envolve representações, planejamentos, projeções e saberes técnicos; concreto porque é vivido,

percorrido e experienciado cotidianamente pelos sujeitos. Ele é uma abstração concreta, como o dinheiro ou a mercadoria/produtos sociais que, embora imateriais em essência, têm efeitos reais e estruturantes. O espaço também é instrumental, pois serve à organização da vida social, à circulação de bens e pessoas, à regulação dos comportamentos. No entanto, como o conhecimento, ele transcende sua função instrumental, carregando afetos, memórias, disputas e contradições.

Lefebvre questiona se o espaço poderia ser reduzido a uma simples objetivação do saber, e responde com ambivalência: sim e não. O saber técnico que projeta o espaço urbano não dá conta da totalidade das experiências que nele se desenrolam. Por isso, ele conclui que o espaço contém relações sociais, e pergunta: como, por que, quais? Essa provocação, se faz central para compreender que o espaço não é apenas uma estrutura física, mas um território de conflitos, exclusões e resistências. No caso da mobilidade urbana, isso significa reconhecer que os deslocamentos não são neutros: eles revelam e reproduzem desigualdades, especialmente quando observados a partir das experiências de mulheres que pedalam pela cidade.

O direito à mobilidade urbana constitui um dos pilares fundamentais para a efetivação do direito à cidade. Mais do que o simples deslocamento físico, a mobilidade representa a possibilidade de acessar oportunidades, serviços, espaços públicos e redes sociais que estruturam a vida urbana. Em contextos marcados por desigualdades territoriais, esse direito é frequentemente negado ou precarizado, sobretudo para populações periféricas que enfrentam longas jornadas diárias entre casa e trabalho. A mobilidade, portanto, não é apenas uma questão técnica de transporte, mas uma dimensão central da justiça espacial.

Milton Santos, ao refletir sobre essa realidade, lança uma provocação contundente: “Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional?” (SANTOS, 2007, p. 63). Essa indagação revela a contradição entre o discurso formal de cidadania e a experiência concreta de milhões de brasileiros que vivem à margem dos centros urbanos. A mobilidade, longe de ser garantida universalmente, torna-se um privilégio condicionado por fatores como renda, localização e infraestrutura urbana.

Nesse sentido, discutir o direito à mobilidade implica reconhecer que o acesso ao espaço urbano é mediado por relações de poder e exclusão. A cidade não se apresenta como um território homogêneo, mas como um espaço fragmentado, onde o tempo de deslocamento e a qualidade do transporte revelam as hierarquias sociais inscritas no território. Garantir o direito à mobilidade é, portanto, garantir o direito de viver plenamente a cidade com dignidade,

autonomia e pertencimento. Essa perspectiva exige políticas públicas que não apenas ampliem a oferta de transporte, mas que reestruturam o espaço urbano com base na equidade territorial.

O direito à mobilidade, nesse contexto, deve ser entendido como parte do direito à cidade. David Harvey (2008) reforça que esse direito não se limita ao acesso físico aos lugares, mas envolve a possibilidade de participar da vida urbana de forma plena, segura e digna. A mobilidade urbana, portanto, não é apenas uma questão técnica de deslocamento, mas uma dimensão profundamente social, que revela quem pode circular, onde, como e com que riscos.

“Pois parece que a mobilidade — e o controle sobre a mobilidade — tanto reflete quanto reforça o poder. Não se trata simplesmente de uma questão de distribuição desigual, em que algumas pessoas se deslocam mais do que outras, ou têm mais controle do que outras. É que a mobilidade e o controle de certos grupos podem enfraquecer ativamente outras pessoas. A mobilidade diferencial pode reduzir ainda mais o poder daqueles que já são frágeis. A compressão espaço-tempo de alguns grupos pode enfraquecer o poder de outros.” (Massey, 1994, p.150 tradução própria)

Massey afirma que a mobilidade e, mais importante ainda, o controle sobre ela, não é apenas uma questão de quem se desloca mais ou menos, mas de quem tem o poder de decidir como, quando e para onde se mover. Isso significa que a mobilidade urbana está diretamente ligada à estrutura de poder da cidade: os grupos privilegiados não apenas se movem com mais facilidade, mas moldam o espaço urbano de acordo com seus interesses.

Ao dizer que “a mobilidade e o controle de certos grupos podem enfraquecer ativamente outras pessoas”, Massey revela que a desigualdade na mobilidade não é passiva, ela produz exclusão. Por exemplo, quando o planejamento urbano prioriza carros e vias expressas em detrimento do transporte público, ele fortalece quem já tem acesso e enfraquece quem depende de ônibus lotados e demorados. Isso mostra que o direito à mobilidade não é apenas o direito de se deslocar, mas o direito de não ser prejudicado pela mobilidade dos outros.

Figura 2: Placa de trânsito "proibido bicicleta"



Fonte: Fotografia feita pela autora, 2026.

Essa reflexão se conecta diretamente ao conceito de direito à mobilidade como direito à cidade: garantir que todos possam acessar com dignidade os espaços urbanos, sem que o deslocamento se torne um obstáculo à vida. A compressão espaço-tempo dos grupos privilegiados como diz Massey, pode significar que os mais vulneráveis são empurrados para longe dos centros, dos empregos, da cultura e dos serviços. Portanto, discutir mobilidade é discutir justiça territorial.

2.2. Gênero e cidade

O gênero é uma construção social e histórica que organiza os papéis, comportamentos e expectativas atribuídos aos corpos considerados masculinos, femininos ou dissidentes. Diferente do sexo biológico, que se refere a características anatômicas, o gênero diz respeito às normas culturais que definem o que é “ser homem” ou “ser mulher” em determinada sociedade. Essas normas não são universais nem imutáveis, elas variam conforme o tempo, o espaço e os contextos sociais. Como destaca Judith Butler (2002), o gênero é performativo: ele não é algo que se é, mas algo que se faz continuamente, por meio de práticas, discursos e relações sociais que reiteram ou desafiam padrões normativos.

Essa construção do gênero não ocorre isoladamente; ela está profundamente entrelaçada com outras estruturas sociais, como classe, raça, sexualidade e território. A cidade, enquanto espaço socialmente produzido, como descrito anteriormente, é um dos principais palcos onde essas relações se manifestam e se reproduzem. O planejamento urbano, a distribuição dos

equipamentos públicos, os sistemas de transporte e até a arquitetura dos espaços refletem e reforçam normas de gênero.

“A geografia importa para a construção do gênero, e o fato da variação geográfica nas relações de gênero, por exemplo, é um elemento significativo na produção e reprodução tanto de geografias imaginativas quanto do desenvolvimento desigual.” (Mansey, 1994, p.2 tradução própria)

A relação entre gênero e espaço urbano é profundamente entrelaçada, revelando que a geografia não é apenas um pano de fundo neutro para as relações sociais, mas sim um agente ativo na construção das identidades de gênero. Como aponta a citação de referência, o espaço influencia diretamente as formas como o gênero é vivido, percebido e normatizado.

Historicamente, a cidade tem sido organizada a partir de uma lógica que reforça papéis de gênero específicos. A separação entre espaços públicos e privados, por exemplo, contribuiu para a consolidação de uma divisão sexual do trabalho, associando o ambiente doméstico às mulheres e o espaço público aos homens. Essa divisão não apenas limita a mobilidade feminina, mas também reforça estereótipos que naturalizam a presença masculina em determinados territórios urbanos, enquanto tornam a presença feminina alvo de vigilância ou exclusão.

Além disso, as chamadas “geografias imaginativas”, isto é, as representações simbólicas e afetivas que construímos sobre determinados lugares, e são atravessadas por marcadores de gênero. Certos bairros, ruas ou espaços públicos são socialmente codificados como femininos ou masculinos, seguros ou perigosos, acessíveis ou restritivos, moldando não apenas o comportamento dos indivíduos, mas também as políticas públicas e os investimentos urbanos. Essas representações contribuem para a reprodução de desigualdades, pois influenciam diretamente a forma como o espaço é planejado, ocupado e vivenciado.

"A geografia trata da relação humana com o nosso ambiente, tanto construído quanto natural. Uma perspectiva geográfica sobre o gênero oferece uma forma de compreender como o sexismo opera concretamente. O status de segunda classe das mulheres é mantido não apenas pela noção metafórica de 'esferas separadas', mas por uma geografia material e real de exclusão. O poder e o privilégio masculinos são sustentados ao limitar os movimentos das mulheres e restringir sua capacidade de acessar diferentes espaços." (Kern, 2020, p. 21 tradução própria)

A compreensão da cidade como um espaço socialmente construído nos permite reconhecer que as estruturas urbanas não são neutras, mas sim profundamente atravessadas por

relações de poder, entre elas o sexismo. A geografia, enquanto campo que estuda a relação humana com o ambiente, tanto natural quanto construído, oferece ferramentas fundamentais para entender como o gênero se inscreve no espaço. Como aponta Leslie Kern, “uma perspectiva geográfica sobre o gênero oferece uma forma de compreender como o sexismo opera concretamente”. Essa afirmação desloca o debate do plano simbólico para o material, revelando que a exclusão das mulheres não se dá apenas por meio de ideias abstratas, como a noção de “esferas separadas”, mas por meio de uma geografia real e concreta que limita seus movimentos e restringe seu acesso aos espaços urbanos.

Historicamente, o planejamento urbano foi orientado por um sujeito idealizado: o homem branco, trabalhador assalariado, proprietário de automóvel e chefe de família. Esse modelo moldou desde os sistemas de transporte até o desenho das moradias, ignorando as necessidades de mulheres, mães solas, pessoas racializadas, idosos e pessoas com deficiência. Como observa Kern em *Feminist City*, esse padrão urbano perpetua desigualdades ao privilegiar trajetos motorizados, horários rígidos e espaços públicos que não contemplam o cuidado, a segurança ou a mobilidade diversa.

“Como mulher, minhas experiências urbanas cotidianas são profundamente marcadas pelo gênero. Minha identidade de gênero molda a forma como me movimento pela cidade, como vivo minha vida dia após dia e as escolhas que estão disponíveis para mim. Meu gênero é mais do que meu corpo, mas é no corpo que minha experiência vivida acontece — onde minha identidade, minha história e os espaços em que vivi se encontram, interagem e se inscrevem na minha carne. É a partir desse espaço que escrevo. É o espaço onde minhas experiências me levam a perguntar: ‘Por que meu carrinho de bebê não cabe no bonde?’ ‘Por que preciso caminhar mais meia milha até em casa porque o atalho é perigoso demais?’ ‘Quem vai buscar meu filho no acampamento se eu for presa em um protesto do G20?’ Essas não são apenas perguntas pessoais. Elas começam a tocar no cerne de por que e como as cidades mantêm as mulheres ‘em seu lugar’.” (Kern, 2020, p. 18, tradução própria)

Essa geografia da exclusão se manifesta em múltiplas escalas: desde a ausência de rampas para carrinhos de bebê até a insegurança em trajetos noturnos, passando pela falta de equipamentos públicos voltados ao cuidado, como creches, banheiros acessíveis ou espaços de convivência. O resultado é uma cidade que mantém as mulheres “em seu lugar”, como denuncia Kern, ao restringir sua autonomia, sua circulação e sua participação política. O direito à cidade, portanto, não pode ser pensado de forma universalizante, mas deve ser reivindicado a partir das experiências corporais e sociais que revelam as múltiplas formas de exclusão.

A afirmação de Leslie revela que o corpo feminino, longe de ser apenas uma entidade biológica, é também um território político, onde identidade, história e espaço se entrelaçam. A cidade escreve-se sobre os corpos. As calçadas estreitas, os transportes públicos inacessíveis, a ausência de iluminação em determinados trajetos, os riscos de violência, tudo isso compõe um cenário urbano que limita, vigia e condiciona a presença das mulheres. As perguntas que Leslie levanta (“Por que meu carrinho de bebê não cabe no bonde?”, “Por que preciso caminhar mais meia milha porque o atalho é perigoso?”, “Quem vai buscar meu filho se eu for presa em um protesto?”) não são apenas inquietações individuais. Elas revelam como o desenho urbano e as políticas públicas operam para manter as mulheres “em seu lugar”, restringindo sua autonomia e participação plena na vida urbana.

Nesse sentido, discutir gênero e cidade é também discutir direito. Direito à mobilidade, à segurança, à ocupação dos espaços públicos, à maternidade sem penalização, à expressão política sem repressão. O planejamento urbano, quando desconsidera as especificidades de gênero, contribui para a reprodução de desigualdades e para a exclusão de corpos que não se encaixam na norma masculina, branca e cisgênera que historicamente tem orientado a construção das cidades.

2.3. O espaço urbano sob uma ótica feminista

Joice Beth propõe indagações que permitem visualizar de forma clara que transitar livremente pela cidade não é um fenômeno homogêneo entre os diferentes grupos sociais.

-Você circula realmente por todos os espaços das cidades? Anda livremente por toda e qualquer rua, viela, beco, parque e jardim? -Você circula sem preocupações por esses espaços em todo e qualquer horário que sente vontade ou necessidade? -Você sente que os espaços das cidades são adequados, dotados de infraestrutura e mobiliário urbano que atendem as necessidades de todos os tipos de pessoas, com todas as condições físicas, mães, pessoas idosas, pessoas com cadeira de rodas, andador, bengala ou muleta, pessoas com deficiências auditiva ou visual, crianças, pessoas gordas, pessoas com baixa estatura, pessoas com transtornos ou doenças mentais etc.? -Você se sente segura a qualquer hora do dia ou da noite, em qualquer espaço das cidades? (Berth, 2023, p. 157)

As respostas desses questionamentos, muitas vezes, expõem o cenário de violência das cidades, uma vez que as formas que os diferentes corpos vivenciam os espaços, sejam eles

públicos ou privados, demonstram uma grande desigualdade de acessos e de direitos. Assim, esse panorama urbano evidencia que na verdade a cidade não é pensada e assegurada para todos seus cidadãos.

Se um sistema de valores se baseia em uma única experiência, tudo o que está fora dessa perspectiva permanece desconhecido, negado e esquecido. Portanto, se os valores e as experiências dos homens, conforme definidos pelo sistema patriarcal, determinam o que é bom e digno de nota, então metade da humanidade é desconsiderada; não há espaço para outros valores, experiências ou formas de conhecimento. Essa valoração tendenciosa se estende às histórias de tudo o que é "outro" — isto é, de minorias étnicas ou outras, de pessoas não brancas, de pessoas sem recursos, de pessoas sem poder. (Muxí, 2018, tradução própria, p.15)

Zaida Muxí revela um mecanismo fundamental de exclusão que opera tanto no campo teórico quanto no espaço urbano concreto. Quando um sistema se organiza seguindo métricas fundamentadas e naturalizadas pelo patriarcado, estabelece-se uma hierarquia epistemológica que nega legitimidade a todas as outras formas de viver, perceber e produzir conhecimento sobre o mundo. Isso implica que, ao definir como universal aquilo que é considerado bom, relevante e memorável a partir de um único ponto de vista, a outra parte da sociedade tem suas experiências invalidadas e suas contribuições apagadas e passam a não “existir” na cidade.

Pensar o espaço urbano a partir de uma ótica feminista é reconhecer que a cidade, em sua forma física e simbólica, foi historicamente projetada para atender às necessidades de um sujeito específico: o homem branco, cisgênero, trabalhador assalariado e proprietário de automóvel. Essa configuração exclui e marginaliza outras experiências corporais e sociais, especialmente as das mulheres, das pessoas racializadas, das mães solo, das pessoas LGBTQIAPN+ e de tantos outros grupos que vivem a cidade de forma diversa.

Nesse contexto, Berth afirma: “É extremamente perigoso viver em um espaço que não nos tolera ou não nos aceita sem a percepção de que isso acontece, pois ficamos sujeitas a entender as violências e os abusos como se fossem motivados por nós e não impostos pela condição social que nos caracteriza.” (Berth, 2023, p. 160). Revelado assim, uma dimensão subjetiva e psicológica da exclusão urbana, ao apontar como a naturalização da violência estrutural e de gênero, pode levar os sujeitos marginalizados a internalizarem a culpa por abusos que, na verdade, decorrem de uma lógica social excludente. A cidade, portanto, não apenas nega direitos materiais, mas também opera como um dispositivo simbólico que fragiliza identidades e subjetividades.

A experiência de habitar e circular pelas cidades é radicalmente distinta para homens e mulheres. A expressão "corpo estranho" caracteriza a condição feminina no espaço urbano, revelando que as mulheres não são reconhecidas como sujeitos plenos de direito à cidade, mas sim como presenças inoportunas, inadequadas ou fora de lugar (Berth, 2023). Essa percepção se materializa em múltiplas violências cotidianas: o assédio sexual nas ruas e no transporte público, o olhar vigilante que controla e julga, a invasão física e simbólica dos corpos femininos, e os mecanismos de cercamento que limitam onde, quando e como as mulheres podem estar nos espaços urbanos.

“Sinto que, agora, nos é possível discernir melhor sobre como as violências são distribuídas no espaço urbano. Os espaços das cidades alimentam ideias de supremacia masculina (e racial) por meio de símbolos e de ocultamento da presença feminina. O apelo fálico das cidades - e precisamos aqui entender o fálico como a metáfora do poder masculino - é a reafirmação simbólica do poder que se estabeleceu como supremacia masculina quando da estruturação social dada pela ideologia de gênero e as tecnologias mantenedoras dessa ideia. Essa mesma lógica pautou o espaço doméstico como lugar natural do gênero feminino, que foi confinado no status social de objeto de uso e posse por e para o gênero masculino.” (Berth, 2023 p. 179)

A autora revela como a configuração dos espaços urbanos reproduz uma lógica patriarcal e racializada, que invisibiliza a presença feminina e reafirma o poder masculino por meio de símbolos, monumentos e práticas cotidianas. Essa crítica ultrapassa a dimensão física da cidade e alcança sua estrutura simbólica, revelando como o urbanismo pode ser um instrumento de dominação ideológica.

A mesma lógica que confina o feminino ao espaço doméstico, entendido como lugar natural da mulher, também exclui sua presença ativa e legítima nos espaços públicos. Essa exclusão não é apenas espacial, mas política: ela impede que mulheres, especialmente negras e periféricas, participem da construção da cidade e da formulação de políticas urbanas que atendam às suas necessidades específicas. A representatividade, nesse contexto, não se limita à ocupação física dos espaços, mas envolve o reconhecimento das vivências, saberes e práticas que historicamente foram silenciadas.

Como afirma Leslie Kern “[...] os rostos do planejamento urbano, da política e da arquitetura precisam mudar. É necessário que uma gama mais ampla de experiências vividas esteja representada entre aqueles que tomam decisões que têm efeitos profundos na vida cotidiana das pessoas” (Kern, 2020, p. 140 tradução própria). Essa afirmação aponta para a

urgência de democratizar os processos de decisão que moldam o espaço urbano, incorporando vozes que historicamente foram silenciadas ou ignoradas.

A ótica feminista propõe uma ruptura com o modelo hegemônico de cidade, que privilegia a produtividade, a circulação motorizada e a lógica do mercado, em detrimento do cuidado, da convivência e da segurança. Ela reivindica uma cidade que reconheça o trabalho reprodutivo, que valorize os espaços de encontro, que garanta mobilidade segura e acessível, e que promova o direito à presença plena de todos os corpos.

Mais do que incluir mulheres em estruturas já existentes, a cidade feminista propõe transformar radicalmente essas estruturas. Isso significa repensar desde o desenho das calçadas até as políticas de habitação, passando pela distribuição dos equipamentos públicos, pela segurança urbana e pela memória coletiva inscrita nos monumentos e nomes das ruas. É uma proposta de cidade que nasce da escuta, da experiência vivida e da prática cotidiana, e que se constrói com base na justiça espacial, na interseccionalidade e na solidariedade.

Compreende-se que a luta por espaços urbanos mais justos passa necessariamente pela inclusão das vozes femininas, negras, LGBTQIAPN+ e outros corpos na produção do território. Garantindo o direito à cidade, portanto, deve ser entendido como direito à existência plena, à visibilidade e à participação ativa na construção de um espaço urbano que acolha a diversidade e enfrente as estruturas de opressão.

2.4. Mulheres e o uso da bicicleta: dados, práticas e invisibilidades

Em 2024 a Pesquisa Nacional Sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro, organizada pela ONG Transporte Ativo com a colaboração do Observatório das Metrópoles, apresentou os resultados de uma pesquisa aplicada no território brasileiro. Os questionários foram aplicados em cerca de 18 cidades do país, sendo 7 destas na região nordeste. A pesquisa dedicou-se a traçar o perfil do usuário de bicicleta que circula pelos centros urbanos.

As cidades da região Nordeste que participaram da pesquisa em 2024 foram: Fortaleza/CE, João Pessoa/PB, Juazeiro/BA, Natal/RN, Petrolina/PE, Recife/PE e Salvador/BA.

Entre os dados coletados, destaca-se a porcentagem de mulheres entrevistadas em cada cidade e os resultados de uma pergunta com recorte de gênero. Essa questão investigava se mulheres e pessoas que não se identificam como homens cisgênero já haviam sofrido algum

tipo de importunação ou assédio enquanto pedalavam, revelando índices alarmantes de violência de gênero na mobilidade ciclística.

Conforme apresentado na tabela da figura 3, a proporção de mulheres entre os entrevistados variou de 12% em Fortaleza a 29% em Recife, evidenciando que, em todas as cidades pesquisadas, as mulheres representam menos de um terço dos ciclistas. Ainda mais preocupante é o índice de violência de gênero: entre 25% (Salvador) e 58,7% (Recife) das ciclistas relataram já ter sofrido algum tipo de importunação ou assédio durante a atividade ciclística.

Figura 3: Perfil de gênero e violência contra ciclistas mulheres no Nordeste brasileiro

Cidade	Total de Entrevistas (n)	Mulheres (%)	Vítimas de assédio/importunação (%)
Fortaleza	513	12	36,7
João Pessoa	509	15	40,8
Juazeiro	775	23	44,6
Natal	460	13	43,1
Petrolina	654	28	33,9
Recife	759	29	58,7
Salvador	1.212	20	25
Geral	11.956	26	48,6

Fonte: Perfil do Ciclista 2024 – Transporte Ativo, elaboração própria

Os dados evidenciam um padrão de exclusão feminina da mobilidade ciclística e de violência de gênero. Recife apresenta o maior índice de mulheres entre os ciclistas (29%), mas também o maior índice de violência (58,7%), sugerindo que maior presença feminina não se traduz necessariamente em maior segurança. Por outro lado, Salvador, apesar de ter 20% de mulheres ciclistas, apresenta o menor índice de relatos de violência (25%), o que pode indicar tanto uma realidade menos hostil quanto uma possível subnotificação.

Os dados gerais da coleta corroboram empiricamente o argumento de que as cidades são espaços hostis aos corpos femininos. Das 11.956 entrevistas aplicadas em todo o Brasil, apenas 26% correspondiam a mulheres (aproximadamente 3.108 ciclistas), evidenciando a profunda desigualdade de gênero no acesso à mobilidade ciclística.

Entre essas mulheres, 48,6% relataram já ter sofrido algum tipo de importunação ou assédio enquanto pedalavam, o que representa aproximadamente 1.510 mulheres vítimas de violência de gênero. Esses números materializam a afirmação de Joice Berth de que as mulheres vivenciam a cidade como "corpos estranhos, indesejados, invadidos e aptos a serem cercados

ou limitados (Berth, 2023). A violência não é, portanto, uma exceção, mas uma constante que estrutura a experiência feminina da mobilidade urbana.

Em Aracaju, os dados mais recentes sobre mobilidade datam de 2016, quando o Ciclo Urbano realizou uma pesquisa de Origem-Destino com 1.001 entrevistados. Naquele momento, apenas 12% dos ciclistas eram mulheres (aproximadamente 120 pessoas). A ausência de levantamentos atualizados dificulta a compreensão de como esse cenário evoluiu nos últimos dez anos, evidenciando também a invisibilidade da temática nas políticas públicas locais.

Figura 4: Gráfico de gênero Pesquisa Ciclo Urbano

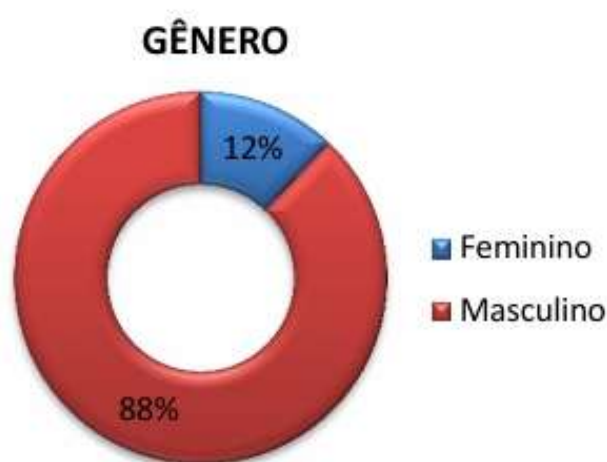


Gráfico 4. Gênero. Fonte: ONG Associação Ciclo Urbano, 2016.

Fonte: Relatório síntese da pesquisa origem e destino das viagens de bicicleta no município de Aracaju – Ciclo Ativo, 2016

É nesse contexto de barreiras materiais e simbólicas que emergem os coletivos femininos de ciclismo urbano, propondo a ocupação coletiva do espaço como resposta política. O Saia na Noite é considerado o grupo feminino de ciclismo mais longo do Brasil. Criado em 1992 por Teresa D'Aprile, em São Paulo, o grupo surgiu a partir do Night Biker's Club, fundado pela cicloativista e jornalista Renata Falzoni em 1989. D'Aprile, reuniu amigas com o propósito de incentivar o transporte sustentável e estimular mulheres a melhorar sua qualidade de vida física e emocional por meio do pedal coletivo (Saia na noite, 2022).

Ao longo de mais de três décadas de atuação ininterrupta, o Saia na Noite consolidou a prática de pedais noturnos exclusivamente femininos pelas ruas da capital paulista,

evidenciando que a bicicleta pode ser instrumento de reconquista do espaço público noturno, historicamente negado às mulheres.

Em Belo Horizonte, o coletivo Terça das Manas opera em uma cidade marcada por desafios. O grupo reúne-se toda terça-feira para pedalar em conjunto, desmistificando a ideia de que o relevo acidentado da capital mineira tornaria o ciclismo inviável para as mulheres. Sua atuação extrapola os pedais semanais: o coletivo integra iniciativas mais amplas de mobilidade e gênero em BH, tendo participado da organização da Pedalada Feminina, evento anual que reúne ciclistas em protesto por igualdade de gênero e mobilidade urbana. A perspectiva do grupo articula corpo, cidade e política, para suas integrantes, a construção de Belo Horizonte baseia-se em um modelo de urbanização que sufoca rios, mulheres e o ciclismo, e uma cidade onde mulheres pedalam com segurança é, por definição, uma cidade mais segura para todas e todos (Terça das manas, 2022).

O Señoritas Courier representa uma dimensão distinta e inovadora do cicloativismo feminino, ao articular mobilidade urbana, trabalho e precarização. A cooperativa, composta exclusivamente por mulheres e pessoas trans, surgiu como coletivo em 2017 e levou sete anos até se consolidar juridicamente, inserindo-se desde 2021 nos debates sobre cooperativismo de plataforma e sobre a inclusão digital de trabalhadoras. Sua proposta enfrenta diretamente a lógica das grandes plataformas de entrega, propondo um modelo alternativo centrado na autonomia das cicloentregadoras: além dos serviços de delivery, o coletivo oferece formação em mecânica de bicicletas e mantém parcerias com instituições públicas e culturais.

A dimensão política do projeto é explicitada por sua fundadora, Aline Os, para quem a iniciativa representa a construção de algo próprio, orientado pelas pautas do cotidiano das trabalhadoras. Mais recentemente, a cooperativa lançou uma plataforma digital própria, desenvolvida em parceria com o Núcleo de Tecnologia do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), cujo algoritmo foi construído com a participação efetiva das entregadoras, como alternativa concreta à chamada "uberização" do trabalho (Señoritas Courier, 2024).

Em Porto Alegre, o Pedal das Gúrias representa mais uma expressão dessa territorialização feminina do espaço urbano por meio da bicicleta. O grupo foi fundado em 2016 pela cicloativista Tássia Furtado, que, após diversas tentativas anteriores frustradas, conseguiu criar um grupo de pedaladas formado exclusivamente por mulheres na capital gaúcha. Ciclocidade Os pedais acontecem toda quinta-feira às 20h, com ponto de encontro na Rótula das Cuias, percorrendo roteiros definidos coletivamente pelas participantes na hora do encontro.

O coletivo se define como autogestionado, reunindo mulheres, pessoas trans e não-binárias, e sua estrutura horizontal é evidenciada na forma como os pedais são organizados:

voluntárias assumem funções como rolha, aquela que auxilia a interromper o fluxo de automóveis na via, retaguarda e navegadora, com o lema de que nenhuma fica para trás. A dimensão política do grupo é articulada por suas integrantes em termos de sororidade e autonomia: o coletivo ajudou e ajuda muitas mulheres a ocuparem as ruas sem medo, devolvendo protagonismo e promovendo um sentido de pertencimento ao espaço urbano. O Pedal das Gurias integra ainda o debate mais amplo da ciclomobilidade na cidade, tendo participado de iniciativas como o Fórum da Bici Porto Alegre, espaço de encontro entre coletivos cicloativistas da capital gaúcha. (Pedal das gurias, 2025)

A crescente presença de coletivos femininos no cenário do ciclismo urbano brasileiro expressa, de forma concreta, a articulação entre mobilidade, gênero e direito à cidade. Mais do que grupos de lazer ou transporte, iniciativas como essas apresentadas, constituem práticas cicloativistas que desafiam as estruturas de exclusão que historicamente limitam a presença das mulheres no espaço público urbano. A compreensão dessas experiências exige situá-las tanto no campo da mobilidade urbana quanto no das lutas por igualdade de gênero.

Analizados em conjunto, esses coletivos revelam distintas dimensões de um mesmo fenômeno: a bicicleta como veículo de luta pela cidade. Essas iniciativas reivindicam o direito mobilidade cotidiana em cidades estruturalmente hostis às mulheres. Em todos os casos, pedalar em coletivo é, ao mesmo tempo, um ato de mobilidade e um ato político.

Dessa forma, compreender as práticas e invisibilidades que marcam a relação entre mulheres e bicicletas nas cidades brasileiras exige superar abordagens que tratam a mobilidade como fenômeno neutro e universal. Os dados apresentados evidenciam que a exclusão feminina não é acidental, mas resultado de estruturas urbanas, políticas públicas e dinâmicas sociais que privilegiam sistematicamente um sujeito específico, e invisibilizam todas as demais experiências. Romper com esse cenário demanda não apenas infraestrutura cicloviária, mas transformações profundas no planejamento urbano, nas metodologias de pesquisa e nas relações de gênero que estruturam o espaço público.

Precisamos mudar a perspectiva a partir da qual observamos e somos observados, criando sistemas de avaliação, para que possamos ver e valorizar as mulheres em todos os campos, incluindo o planejamento urbano e a arquitetura. Isso envolve tanto o reconhecimento, e muitas vezes a descoberta, das contribuições técnicas e intelectuais das mulheres para essas profissões, quanto a valorização das necessidades distintas de homens e mulheres em seu uso das cidades e dos edifícios. Diferentes realidades vividas geram diferentes experiências e, portanto, diferentes pontos de partida para abordar os aspectos técnicos de qualquer projeto. Essas experiências derivam tanto

dos papéis de gênero quanto das diferentes formas de corpos. Reconhecer essas diferenças não significa reafirmar a desigualdade, mas sim reconhecer que diferentes experiências levam a diferentes maneiras de conhecer e estar no mundo, e devemos aprender a dar igual valor a essas diferenças. (Muxí, 2018, tradução própria, p.15)

Essa perspectiva crítica de Muxí dialoga diretamente com os dados apresentados sobre a sub-representação feminina na ciclomobilidade. Em Aracaju, onde apenas 12% dos ciclistas são mulheres, ou no cenário nacional, onde esse percentual atinge 26%, não estamos diante apenas de "escolhas individuais" das mulheres em não pedalar, mas sim do resultado de sistemas de planejamento urbano que não reconhecem, não valorizam e não incorporam as experiências e necessidades femininas.

A ausência de dados desagregados por gênero em pesquisas de mobilidade, a defasagem temporal dos levantamentos disponíveis (como em Aracaju, cujos dados mais recentes datam de 2016), e a negligência em investigar as especificidades dos deslocamentos femininos, marcados por trajetos encadeados, transporte de crianças e múltiplas paradas para atividades de cuidado, evidenciam que as mulheres não são consideradas sujeitos plenos do planejamento urbano. Como afirma Muxí, é necessário "criar novos sistemas de avaliação" que reconheçam que "diferentes realidades vividas geram diferentes experiências".

Os dados sobre violência de gênero corroboram essa análise: quando 48,6% das ciclistas brasileiras relatam já ter sofrido algum tipo de importunação ou assédio (Perfil do Ciclista, 2024), e quando cidades como Recife apresentam índices de 58,7%, não se trata de experiências marginais, mas de uma estrutura que produz e naturaliza a hostilidade aos corpos femininos no espaço urbano. Essa violência não é considerada no desenho de políticas de ciclomobilidade justamente porque, como denuncia Muxí, os "sistemas de avaliação" vigentes partem exclusivamente da experiência masculina, invisibilizando as "diferentes formas de corpos" e as vulnerabilidades específicas que atravessam a mobilidade feminina.

Reconhecer essas diferenças, portanto, não significa essencializar ou naturalizar desigualdades, mas sim transformar radicalmente os critérios a partir dos quais planejamos cidades e avaliamos políticas de mobilidade. Significa compreender que uma ciclovias que funciona perfeitamente para um homem de 30 anos, sem responsabilidades de cuidado, que se desloca linearmente entre casa e trabalho, pode ser absolutamente inadequada para uma mulher que precisa levar filhos à creche, fazer compras no supermercado e ainda chegar ao trabalho, tudo no mesmo trajeto. Significa entender que iluminação pública, presença de outras pessoas, proximidade com equipamentos urbanos e rotas que evitem áreas desertas não são "detalhes",

mas condições essenciais para que mulheres possam exercer seu direito à mobilidade com segurança e dignidade.

A exclusão das mulheres da ciclomobilidade não pode ser compreendida fora do quadro mais amplo das desigualdades de gênero que estruturam o espaço urbano. Os dados quantitativos sobre sub-representação feminina no ciclismo, os relatos de violência e assédio, a ausência de metodologias sensíveis ao gênero nas pesquisas de mobilidade e a emergência de coletivos cicloativistas como o Saia na Noite, o Terça das Manas, o Señoritas Courier e o Pedal das Gurias são expressões distintas de um mesmo problema estrutural: cidades planejadas a partir de uma experiência masculina tomada como universal.

Como evidencia Zaida Muxí, transformar esse cenário exige não apenas intervenções pontuais na infraestrutura, mas uma revisão profunda dos sistemas de avaliação e dos critérios que orientam o planejamento urbano, de modo a reconhecer que diferentes experiências produzem diferentes necessidades e diferentes formas de habitar e circular pela cidade (Muxí, 2018). Nesse sentido, pedalar em coletivo, reivindicar dados desagregados, denunciar o assédio e propor organizações autogestionadas são práticas que se articulam em torno de uma mesma exigência política: o direito das mulheres à cidade, à mobilidade e à segurança no espaço público.

3. METODOLOGIA

3.1. Caracterização da pesquisa

Esta pesquisa caracteriza-se como exploratória e descritiva, de natureza qualiquantitativa, combinando análise documental e bibliográfica com levantamento de dados primários. O estudo busca compreender as relações entre gênero e mobilidade ciclística em Aracaju/SE, investigando os padrões de uso da bicicleta, as barreiras enfrentadas por mulheres e as invisibilidades que atravessam suas experiências nos espaços urbanos.

3.2. Procedimentos Metodológicos

A pesquisa desenvolveu-se em três etapas complementares: o levantamento bibliográfico, a coleta de dados primários: questionário presencial e a coleta de dados primários: questionário online.

Realizou-se revisão sistemática da literatura acadêmica sobre três eixos temáticos principais: produção do espaço urbano e direito à mobilidade, cidade e gênero e urbanismo feminista. Assim incluindo percepções de estudiosos das temáticas discutidas como Henry Lefebvre, Milton Santos, David Harvery, Dorren Mansey, Leslie Kern, Joice Berth, Zaida Muxi e outros nomes.

Foram consultados Livros dos autores citados, artigos científicos em bases de dados como SciELO, Google Acadêmico e Portal de Periódicos CAPES, além de dissertações, teses, relatórios técnicos de organizações da sociedade civil (como Transporte Ativo, Ciclo Urbano).

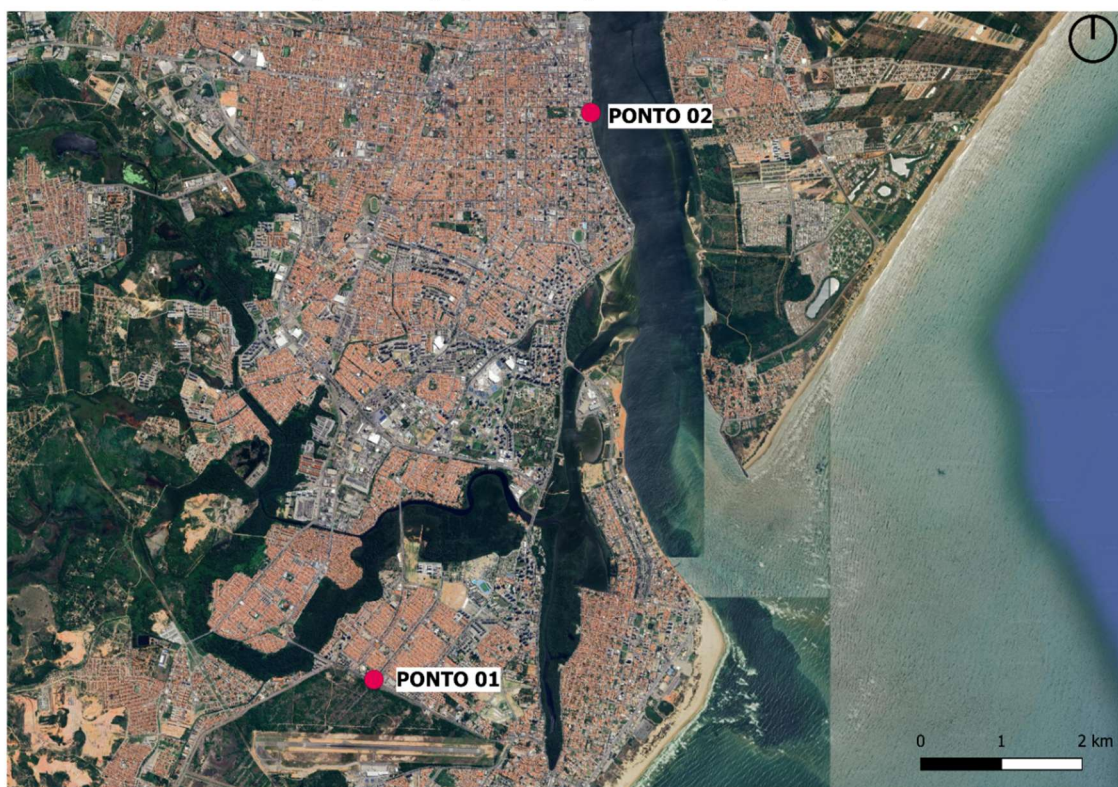
A primeira fase de coleta de dados consistiu na aplicação de questionários in loco com ciclistas em circulação pela cidade de Aracaju. A abordagem ocorreu em diferentes pontos estratégicos, como ciclovias, ciclofaixas, e vias com fluxo significativo de bicicletas, em diversos horários e dias da semana, visando captar a diversidade de perfis e usos da bicicleta.

Os pontos escolhidos para a aplicação foram um na Avenida Josino José de Almeida, Farolândia, próximo ao Mercado Municipal Vereador Milton Santos (este sendo o Ponto 01), e outro na Avenida Ivo do Prado, Centro, em frente à ponte do Imperador (este sendo o Ponto 02) (Figura 5). Os horários de aplicação ocorreram durante o dia (manhã e tarde) e apenas de segunda à sexta.

A definição dos pontos de aplicação do questionário partiu do objetivo de capturar perfis diversificados de ciclistas em Aracaju, considerando tanto a finalidade do deslocamento quanto a localização geográfica na cidade. O primeiro ponto selecionado foi a área próxima ao Mercado Municipal Vereador Milton Santos, equipamento público de grande centralidade urbana que concentra intensa circulação de pessoas em deslocamentos utilitários, voltados ao abastecimento doméstico, ao trabalho e ao comércio, mas também de ciclistas em trânsito pelo entorno, caracterizando um fluxo de uso misto da bicicleta.

O segundo ponto foi a Ponte do Imperador, estrutura histórica situada às margens do Rio Sergipe, no centro da cidade, frequentada por ciclistas tanto em deslocamentos cotidianos quanto em momentos de lazer, tornando-se um espaço de circulação igualmente diversificado. A escolha conjugada desses dois pontos foi orientada pela observação direta do fluxo ciclovitário local e buscou abranger distintas zonas da cidade, garantindo maior diversidade de perfis e experiências captadas pelo instrumento de pesquisa.

Figura 5: Mapa pontos de aplicação do questionário



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

O questionário presencial contemplou questões sobre o perfil sociodemográfico (idade, gênero, raça/cor, ocupação, renda), padrões de uso da bicicleta (frequência, motivos, trajetos), experiências de segurança/insegurança no trânsito, limitações a respeito de situações de uso,

violências observadas e percepções do impacto referente ao gênero na vivência urbana. O questionário utilizado está disponível no Apêndice A. As aplicações aconteceram nos meses de novembro e dezembro de 2025.

Paralelamente, desenvolveu-se questionário digital via plataforma (Google Forms), divulgado através de redes sociais (Instagram, e grupos de WhatsApp). A estratégia de divulgação online permitiu ampliar o alcance da pesquisa, atingindo ciclistas que não circulam nos pontos de abordagem presencial e possibilitando maior aprofundamento em questões sensíveis, como experiências de assédio e violência de gênero.

O questionário online contemplou as mesmas questões do instrumento aplicado presencialmente, contudo, incluiu explicações mais detalhadas nas perguntas abertas e descritivas. Essa adaptação foi necessária para compensar a ausência de interação direta entre pesquisador e respondente, que nas entrevistas in loco permitia esclarecimentos imediatos sobre as questões. O questionário online está disponível no Apêndice B. A pesquisa esteve aberta entre 25/12/2025 e 15/01/2026.

Os dados quantitativos foram organizados e analisados por meio de planilhas do Excel, gerando estatísticas descritivas (porcentagens) e gráficos comparativos. Os dados qualitativos, provenientes de questões abertas, foram categorizados tematicamente, quantificados em porcentagens quando pertinente, e analisados à luz do referencial teórico sobre gênero, mobilidade e direito à cidade.

A análise das narrativas coletadas no questionário revela camadas profundas de significado que emergem quando os participantes articulam suas experiências. As citações diretas funcionam como janelas para a compreensão de como os sujeitos da pesquisa processam, significam e comunicam suas vivências. Dessa forma foram incluídos alguns trechos das respostas dos participantes neste trabalho.

Para preservar o anonimato dos respondentes, as citações são identificadas por códigos alfanuméricos atribuídos aleatoriamente (P1 - P74). Quando relevante para a análise, informações demográficas ou contextuais gerais estarão entre parênteses, sem comprometer a identidade dos participantes.

A interpretação das narrativas coletadas exige uma postura de escuta atenta e sensível às vozes que emergem dos questionários. Mais do que simplesmente categorizar respostas, tratou-se de um exercício de imersão nos relatos, buscando compreender os significados que os próprios participantes atribuem às suas experiências.

Ao revisitar repetidamente os questionários, padrões começam a se desenhar não como imposições teóricas prévias, mas como convergências das próprias narrativas. Certas

experiências, sentimentos e perspectivas reaparecem em diferentes relatos, ainda que expressas com palavras distintas, revelando vivências compartilhadas que transcendem a individualidade de cada respondente.

Simultaneamente, é fundamental manter sensibilidade para os relatos singulares, aquelas experiências que não se encaixam perfeitamente nos padrões predominantes. Essas vozes dissonantes não devem ser descartadas, mas reconhecidas como expressões da complexidade e diversidade das vivências humanas.

O processo interpretativo, portanto, configurou-se com um certo equilíbrio entre identificar convergências e preservar singularidades. As citações que serão apresentadas não funcionam apenas como ilustrações de categorias pré-estabelecidas, mas como testemunhos que carregam em si experiências vividas.

4. CONTEXTO DA PESQUISA

4.1. Aracaju: panorama urbano

Aracaju, capital de Sergipe, é uma cidade planejada desde sua fundação em 1855, marcada por ruas largas e um traçado ortogonal que buscava organizar o crescimento urbano. Atualmente, a cidade concentra cerca de 602.757 mil habitantes (IBGE, 2022) e se configura como o principal centro político, econômico e cultural do estado. Nas últimas décadas, Aracaju passou por um processo de expansão acelerada, acompanhado pelo aumento da frota de veículos particulares e pela pressão sobre o sistema viário.

4.2. Infraestrutura cicloviária: desatualização e invisibilidade

A fragilidade informacional sobre a mobilidade ciclística em Aracaju evidencia-se já na inconsistência dos dados oficiais disponíveis. O site da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju (SMTT) apresenta informações desatualizadas, indicando apenas 55 km de ciclovias com base em dados de 2011, uma defasagem de 15 anos. Em contraste, segundo Cardoso (2025), a cidade atualmente possui cerca de 90 km de extensão de ciclovias, evidenciando que os canais oficiais de informação não acompanham sequer a evolução da própria infraestrutura construída.

Essa desatualização não é um mero problema técnico, mas sintoma da baixa prioridade conferida ao tema da ciclomobilidade na gestão pública municipal. Se os próprios órgãos responsáveis pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana não mantêm dados atualizados sobre a infraestrutura existente, torna-se improvável que haja monitoramento adequado do uso, avaliação da qualidade ou planejamento baseado em evidências para a expansão da rede cicloviária.

Mais grave ainda é a ausência total de dados sobre o perfil dos usuários dessa infraestrutura. Não há, nos canais oficiais da SMTT ou da Prefeitura Municipal, informações sobre:

- Quantas pessoas utilizam diariamente as ciclovias de Aracaju;
- Qual o perfil sociodemográfico dos ciclistas (gênero, raça, idade, renda);
- Quais os principais motivos de deslocamento (trabalho, lazer, estudo);
- Quais trechos da malha cicloviária têm maior ou menor fluxo;
- Quais as principais barreiras relatadas pelos usuários;

Essa invisibilidade estatística é particularmente grave quando se trata da questão de gênero. Não existe, em Aracaju, nenhum dado oficial sobre:

- Quantas mulheres utilizam bicicleta como meio de transporte;
- Quais as principais barreiras enfrentadas por mulheres ciclistas;
- Se há experiências de assédio ou violência de gênero relacionadas ao uso da bicicleta;
- Quais as demandas específicas das mulheres em relação à infraestrutura cicloviária;

Essa ausência não é casual: reflete a invisibilidade estrutural das mulheres no planejamento urbano e nas políticas de mobilidade, conforme denunciado por autoras como Zaida Muxí e Joice Berth citadas anteriormente. Se as mulheres não são contadas, medidas, pesquisadas, suas experiências e necessidades também não serão consideradas no desenho de políticas públicas.

5. COLETA DE DADOS

5.1. Apresentação do questionário

A presente pesquisa adota como instrumento metodológico a aplicação de entrevistas semiestruturadas, voltadas para compreender a mobilidade ativa em uma perspectiva de gênero. A escolha das perguntas foi orientada pela necessidade de captar tanto dimensões objetivas da experiência ciclística quanto percepções subjetivas relacionadas às desigualdades e às condições urbanas. Assim, o roteiro de questões busca articular aspectos individuais, estruturais e relacionais que atravessam o uso da bicicleta como meio de deslocamento.

Esta entrevista foi dividida em duas partes principais, sendo elas perguntas diretas, para que os entrevistados destacassem a resposta que queria registrar e a parte de perguntas abertas, que tratariam de questões mais discursivas sobre a temática. As perguntas diretas se dividiam entre perguntas sobre o ciclista e sobre a viagem que estava sendo feita naquele momento da abordagem. Assim esse questionário conseguiria registrar informações importantes para entender o cenário existente na cidade de Aracaju.

A entrevista foi concebida como instrumento central para a coleta de dados, estruturada de modo a articular informações sociodemográficas com percepções subjetivas sobre a prática da mobilidade ativa. A escolha das perguntas reflete uma preocupação em compreender a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas como prática social atravessada por desigualdades de gênero, raça, classe e idade. Assim, o roteiro busca captar tanto elementos objetivos, como idade, ocupação, renda e motivo da viagem, quanto dimensões subjetivas relacionadas à segurança, à violência e às percepções de poder no espaço urbano.

O bloco inicial de perguntas sobre características do ciclista (idade, cor/raça, gênero, ocupação e renda) foi elaborado para permitir uma análise interseccional da mobilidade. A inclusão de categorias diversas de gênero, como mulher cis, homem trans, não binário e “prefiro não declarar”, evidencia uma perspectiva inclusiva, alinhada às discussões contemporâneas sobre diversidade. Esses dados são fundamentais para compreender como diferentes grupos sociais vivenciam o espaço público e quais desigualdades estruturais atravessam suas experiências de deslocamento.

As características da viagem (motivo, frequência e origem-destino), foram incluídas para identificar os usos sociais da bicicleta. Ao perguntar se o deslocamento está associado ao trabalho, lazer, estudo, compras ou cuidado, a pesquisa busca revelar como a mobilidade ativa

se relaciona com o acesso a direitos sociais e com a divisão sexual do trabalho. A frequência da viagem, por sua vez, permite avaliar o grau de dependência da bicicleta como meio de transporte, distinguindo entre uso cotidiano e ocasional. Já a questão sobre se a bicicleta é o principal meio de deslocamento fornece dados sobre sua centralidade na vida urbana e sobre a substituição ou complementaridade em relação a outros modos de transporte.

O conjunto de perguntas abertas foi elaborado para captar percepções subjetivas e experiências concretas. A primeira questão, referente às inseguranças e barreiras enfrentadas ao pedalar, foi elaborada para identificar os obstáculos que limitam a prática da mobilidade ativa, sejam eles de ordem física (infraestrutura inadequada, iluminação precária) ou simbólica (assédio, preconceito). Em seguida, a pergunta sobre a evitação de locais ou horários específicos permite compreender as estratégias de autoproteção adotadas pelos ciclistas, evidenciando como o medo e a insegurança moldam práticas cotidianas de deslocamento e restringem o direito à cidade.

A inclusão da questão sobre experiências de violência ao pedalar busca registrar situações concretas de vulnerabilidade, relacionando-as às discussões sobre violência urbana e violência de gênero. Já a pergunta sobre desigualdades entre motoristas, pedestres e ciclistas foi concebida para explorar percepções acerca das hierarquias presentes no trânsito, revelando relações de poder que se manifestam na mobilidade urbana e que podem ser atravessadas por marcadores sociais como gênero, raça e classe.

Por fim, a questão que relaciona a experiência ciclística à identidade de gênero é central para a pesquisa, pois permite compreender como diferentes sujeitos vivenciam o espaço público de maneira desigual, revelando que a mobilidade não é neutra, mas marcada por relações sociais e culturais que impactam diretamente a prática do ciclismo.

Dessa forma, o conjunto de perguntas selecionadas sustenta a abordagem metodológica ao possibilitar uma análise multidimensional da mobilidade ativa. A entrevista, ao articular percepções individuais e condições estruturais, contribui para evidenciar como gênero e outros marcadores sociais influenciam o acesso, a segurança e a permanência dos ciclistas nos espaços urbanos, oferecendo subsídios para reflexões críticas e para a formulação de políticas públicas mais equitativas.

5.2. Apresentação dos dados coletados

A presente pesquisa foi aplicada a um grupo de 30 ciclistas, entrevistados em momentos de atividade, ou seja, durante seus deslocamentos cotidianos, e 44 em modalidade online, por meio de formulário google. A opção por realizar a coleta de dados em situação prática buscou garantir maior autenticidade às respostas, uma vez que os participantes estavam diretamente envolvidos na experiência da mobilidade ativa no momento da entrevista. Com a opção de questionário online, pode-se ter uma maior descrição das respostas abertas, visto que a pessoa entrevistada possuía um “tempo” maior de resposta, fornecendo mais detalhes sobre a vivência e interpretação das situações. Essa estratégia metodológica possibilita captar percepções mais imediatas e espontâneas, e, percepções mais descritivas e profundas.

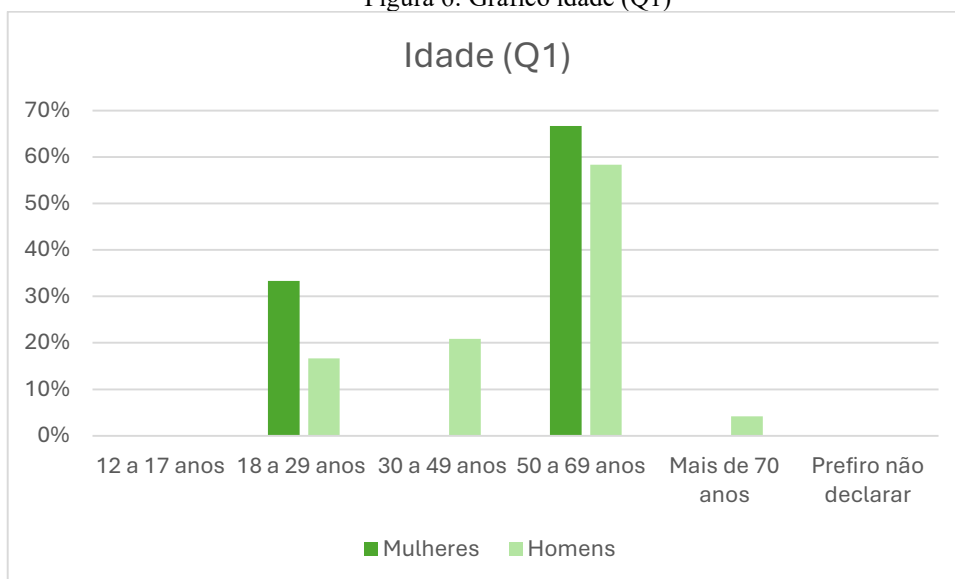
Como relatado anteriormente na metodologia desse trabalho o questionário aplicado em atividade está disponível no Apêndice A, e foram aplicadas um total de 30 questionários in loco, sendo destes 24 homens (cis) e apenas 6 mulheres (cis). Já o questionário online se encontra no Apêndice B e foram obtidas um total de 44 respostas, sendo 27 mulheres (cis) e 17 homens (cis).

Ainda que o conjunto da amostra não possua dimensão suficiente para inferências estatísticas de caráter representativo, os relatos obtidos oferecem dados qualitativos de natureza sensível e analiticamente relevantes. O objetivo central dessa pesquisa não é a generalização numérica, mas a compreensão aprofundada de experiências, percepções e barreiras que dificilmente emergem em levantamentos de larga escala. Nesse sentido, a heterogeneidade dos perfis coletados, em termos de faixa etária, finalidade de uso da bicicleta, relatos, vivências e contexto de deslocamento, confere à amostra valor qualitativo que transcende sua limitação quantitativa.

As respostas serão apresentadas em formato de gráfico de colunas agrupadas, de modo a comparar as respostas de homens e mulheres encontradas nas duas modalidades da pesquisa. Esses gráficos serão apresentados um seguido do outro para que seja possível visualizar os dois âmbitos, visto que esses não poderiam ser agrupados em um único grupo.

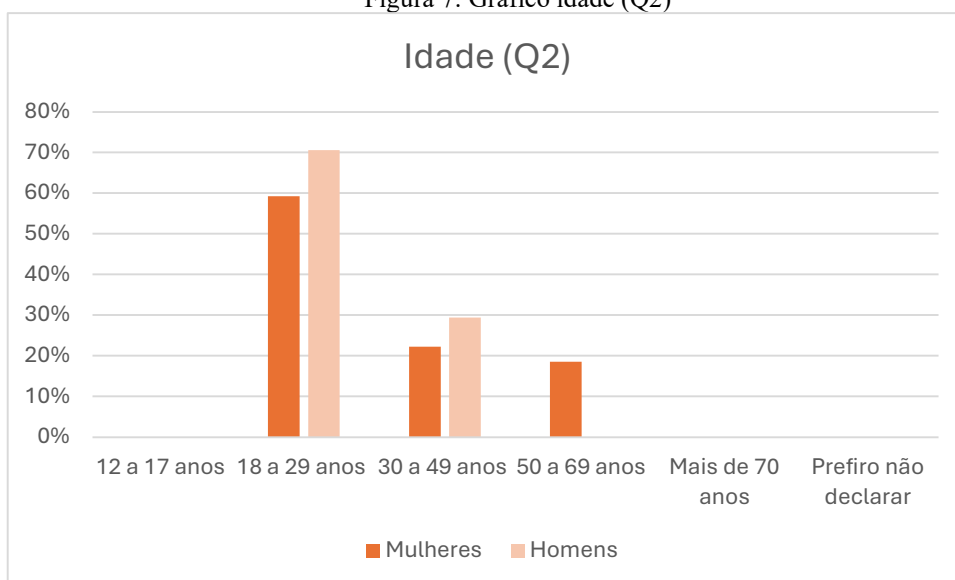
A apresentação dos resultados seguirá sempre um mesmo padrão, o primeiro gráfico será referente ao questionário aplicado em momento de atividade (Q1) e o segundo será referente ao questionário online (Q2). O padrão de cores do Q1 seguirá tons de verde e o padrão de cores do Q2 seguirá uma paleta laranja.

Figura 6: Gráfico idade (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 7: Gráfico idade (Q2)

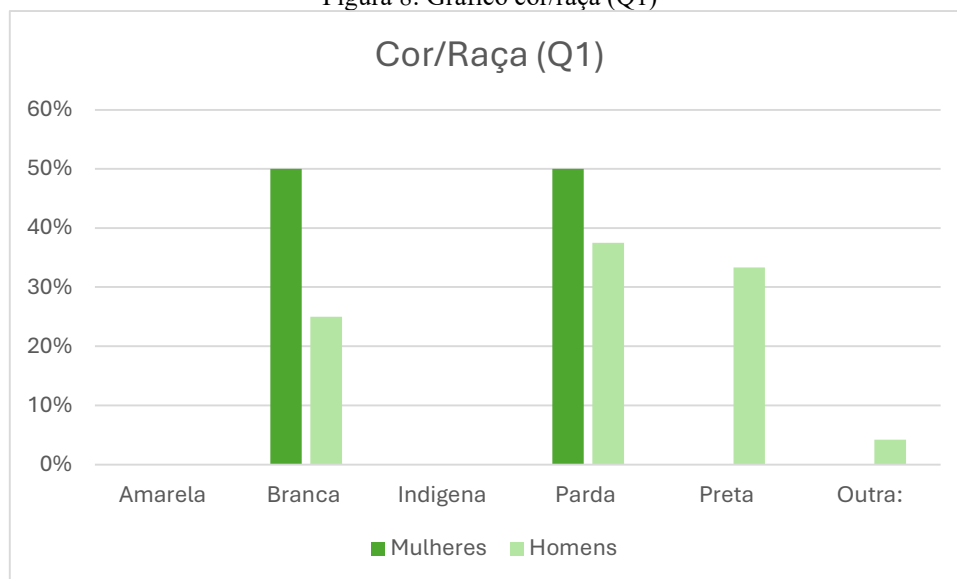


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

A distribuição etária dos participantes Q1 mostra predominância na faixa de 50 a 69 anos, tanto entre mulheres (67%) quanto entre homens (58%), seguida pelos homens de 30 a 49 anos (21%) e de 18 a 29 anos (17%). Entre as mulheres, além da concentração em 50 a 69 anos, houve participação apenas na faixa de 18 a 29 anos (33%), não havendo registros femininos nas demais idades. Esses dados evidenciam que a maior parte dos ciclistas entrevistados pertence ao grupo de meia-idade. No caso dos homens, a predominância também se encontra na faixa de 50 a 69 anos, representando 58% do total masculino. Em seguida, destacam-se os homens entre 30 e 49 anos, com 21%, e aqueles entre 18 e 29 anos, com 17%. Houve ainda um pequeno percentual de homens com mais de 70 anos (4%).

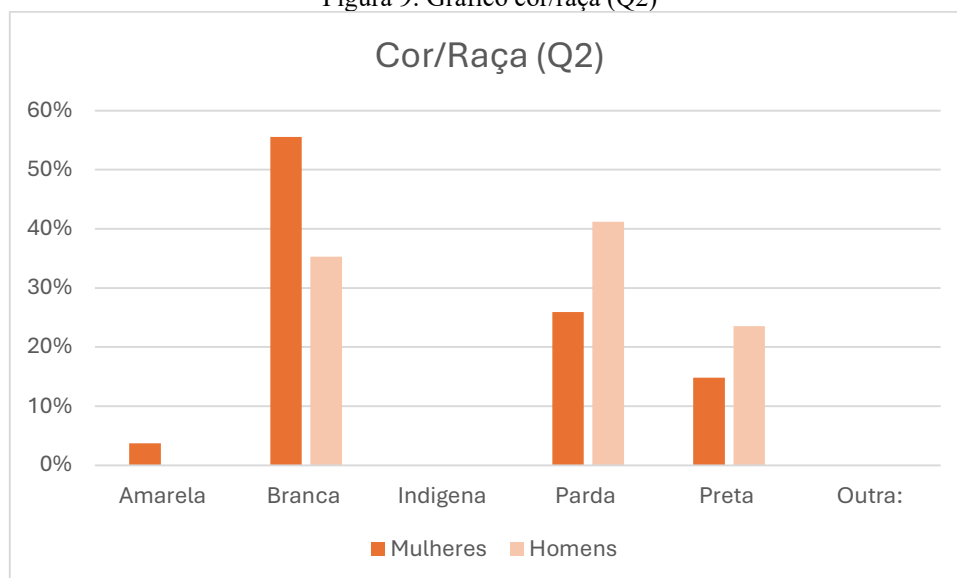
No Q2 as entrevistas evidenciam maior participação de jovens entre 18 e 29 anos, representando 59% das mulheres e 71% dos homens. Em seguida, aparecem os grupos de 30 a 49 anos, com 22% das mulheres e 29% dos homens. Já na faixa de 50 a 69 anos, observa-se presença apenas feminina (19%), enquanto não houve registros de participantes acima de 70 anos ou que preferiram não declarar a idade.

Figura 8: Gráfico cor/raça (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 9: Gráfico cor/raça (Q2)

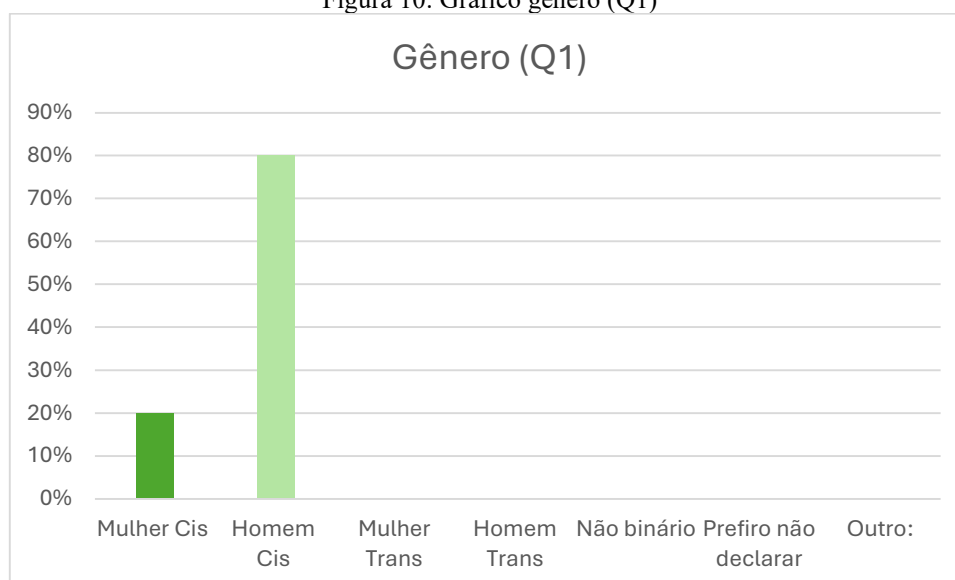


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

No Q1 entre as mulheres, os resultados indicam 50% brancas e 50% pardas, sem registros nas demais categorias. Já entre os homens, foram observados 25% brancos, 38% pardos, 33% pretos e 4% em outra categoria, não havendo respostas nas demais opções.

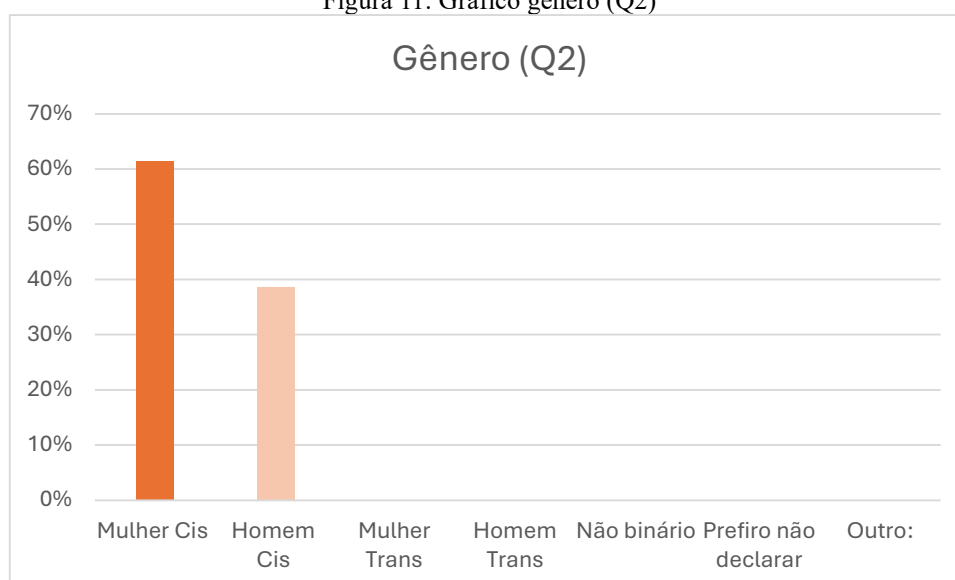
Nesse conjunto de dados Q2 sobre cor/raça, percebe-se que entre as mulheres há predominância de pessoas que se declararam brancas (56%), seguidas pelas pardas (26%) e pretas (15%), com pequena participação de amarelas (4%). Por sua vez, entre os homens, a maior proporção corresponde aos pardos (41%), seguidos pelos brancos (35%) e pretos (24%), sem registros nas demais categorias.

Figura 10: Gráfico gênero (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

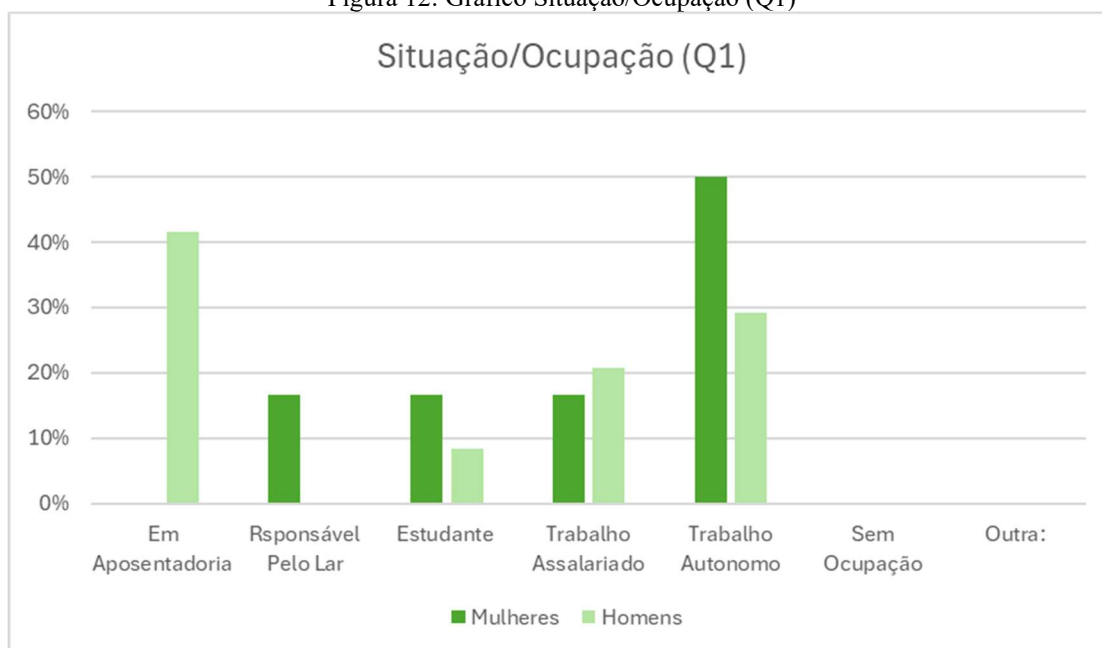
Figura 11: Gráfico gênero (Q2)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

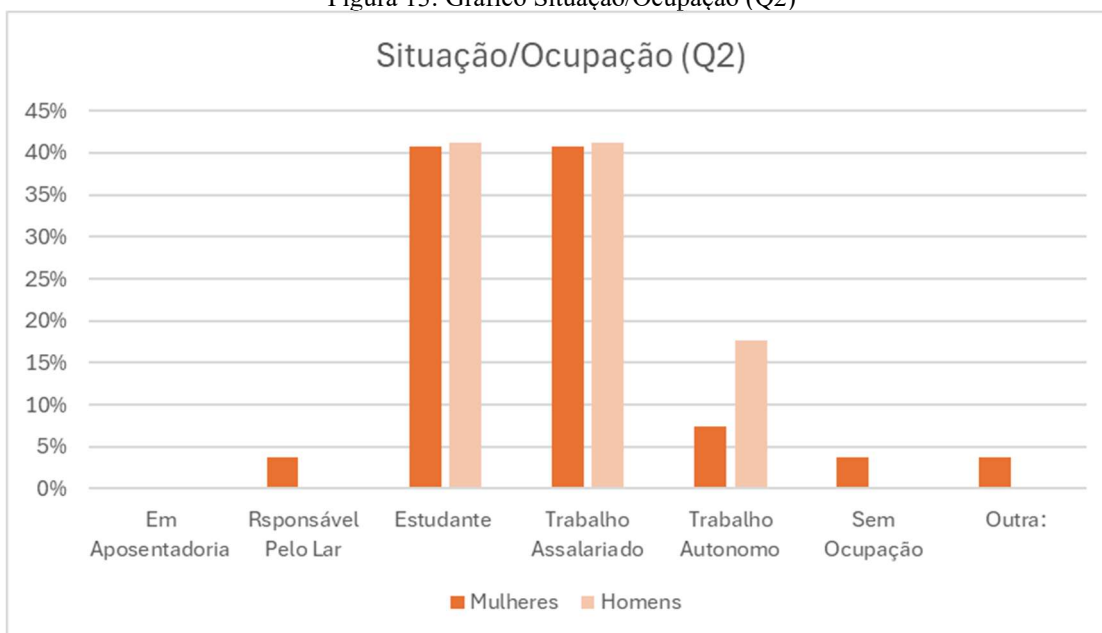
No Q1 os resultados mostram que 20% se identificaram como mulheres cis e 80% como homens cis, sem registros nas demais categorias de gênero. Já no Q2 os resultados indicam que 61% se identificaram como mulheres cis e 39% como homens cis, sem registros nas demais categorias de gênero.

Figura 12: Gráfico Situação/Ocupação (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 13: Gráfico Situação/Ocupação (Q2)

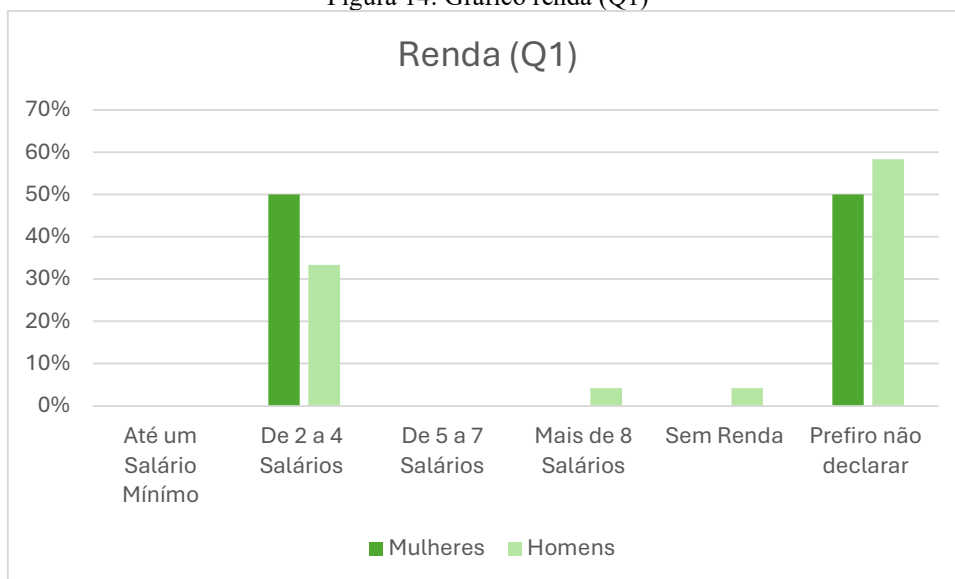


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Quanto à situação/ocupação no Q1, entre as mulheres registraram-se 17% responsáveis pelo lar, 17% estudantes, 17% em trabalho assalariado e 50% em trabalho autônomo, sem respostas nas demais categorias. Já entre os homens, os dados apontam 42% em aposentadoria, 8% estudantes, 21% em trabalho assalariado e 29% em trabalho autônomo, igualmente sem registros nas demais opções.

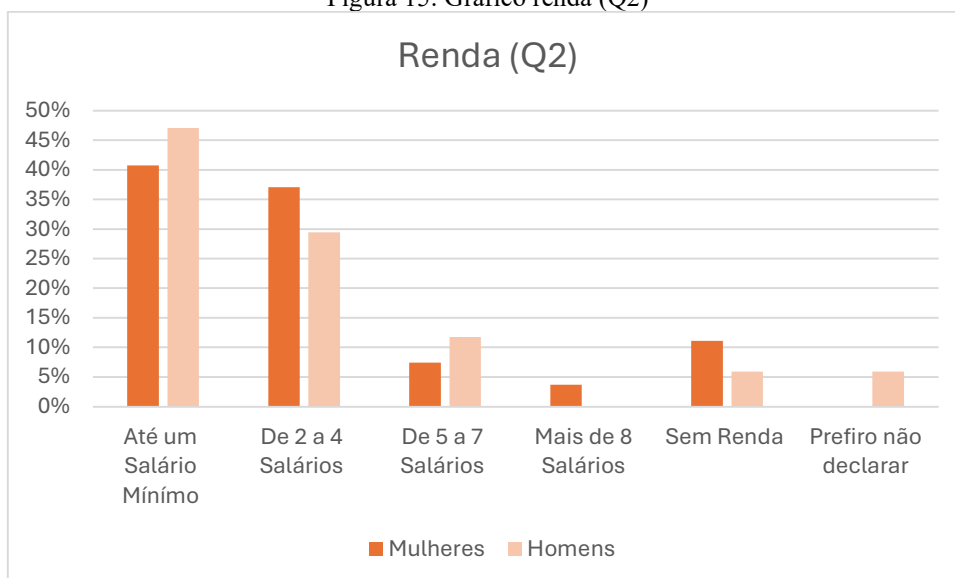
No Q2, quanto à ocupação, entre as mulheres registraram-se 4% responsáveis pelo lar, 41% estudantes, 41% em trabalho assalariado, 7% em trabalho autônomo, 4% sem ocupação e 4% em outra categoria, sem presença em aposentadoria. Entre os homens, os resultados indicam 41% estudantes, 41% em trabalho assalariado e 18% em trabalho autônomo, igualmente sem registros nas demais opções.

Figura 14: Gráfico renda (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 15: Gráfico renda (Q2)



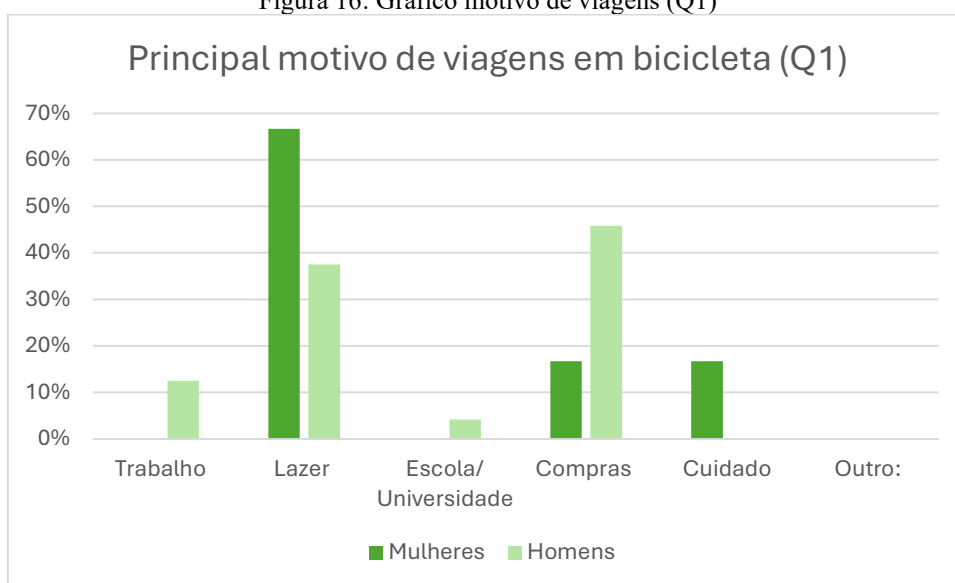
Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

No Q1, em relação à renda, entre as mulheres registraram-se 50% de 2 a 4 salários e 50% que preferiram não declarar, sem respostas nas demais categorias. Já entre os homens, os

resultados apontam 33% de 2 a 4 salários, 4% com mais de 8 salários, 4% sem renda e 58% que preferiram não declarar, igualmente sem registros nas demais opções.

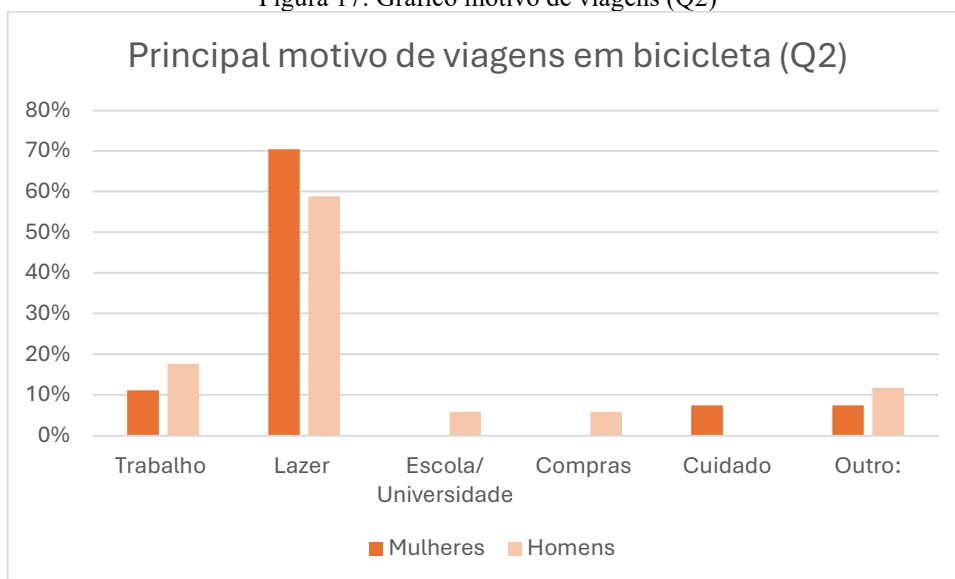
No Q2, em relação à renda, entre as mulheres registraram-se 41% até um salário mínimo, 37% de 2 a 4 salários, 7% de 5 a 7 salários, 4% com mais de 8 salários, 11% sem renda e 4% em outra categoria, sem respostas na opção “prefiro não declarar”. Já entre os homens, os resultados apontam 47% até um salário mínimo, 29% de 2 a 4 salários, 12% de 5 a 7 salários, 6% sem renda e 6% que preferiram não declarar, sem registros na categoria de mais de 8 salários.

Figura 16: Gráfico motivo de viagens (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 17: Gráfico motivo de viagens (Q2)

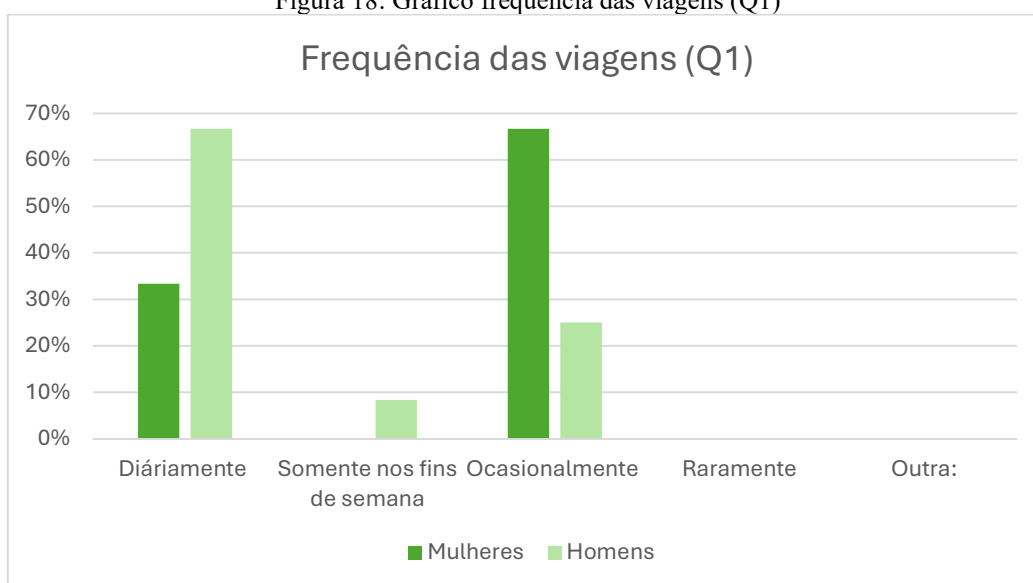


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

No Q1, quanto ao motivo da viagem, entre as mulheres registraram-se 67% para lazer, 17% para compras e 17% para cuidado, sem respostas nas demais categorias. Já entre os homens, os resultados apontam 13% para trabalho, 38% para lazer, 4% para escola/universidade e 46% para compras, igualmente sem registros nas demais opções.

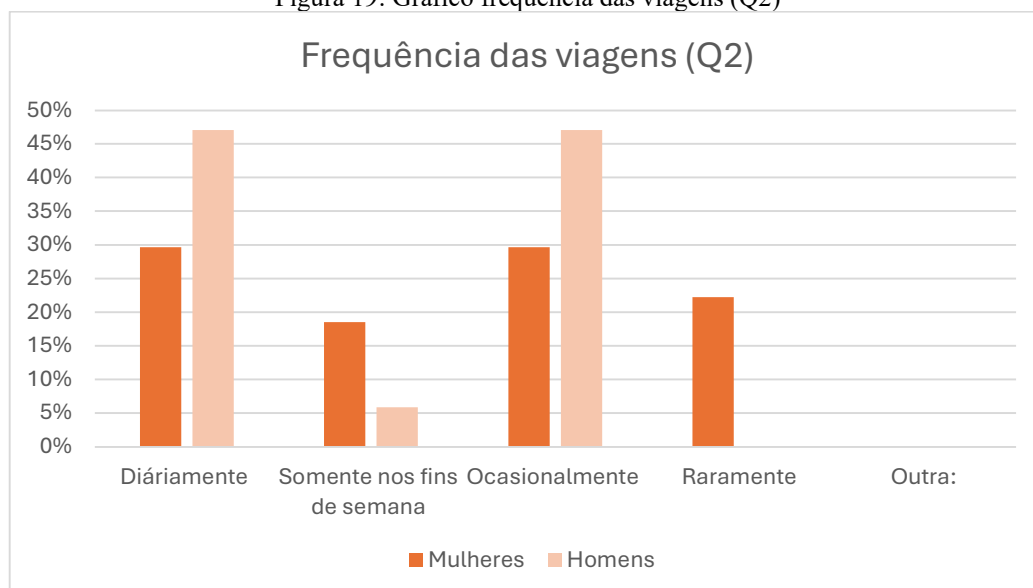
No Q2, quanto ao motivo da viagem, entre as mulheres registraram-se 11% para trabalho, 70% para lazer, 7% para cuidado e 7% em outra categoria, sem respostas nas demais opções. Já entre os homens, os resultados apontam 18% para trabalho, 59% para lazer, 6% para escola/universidade, 6% para compras e 12% em outra categoria, igualmente sem registros nas demais opções.

Figura 18: Gráfico frequência das viagens (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 19: Gráfico frequência das viagens (Q2)

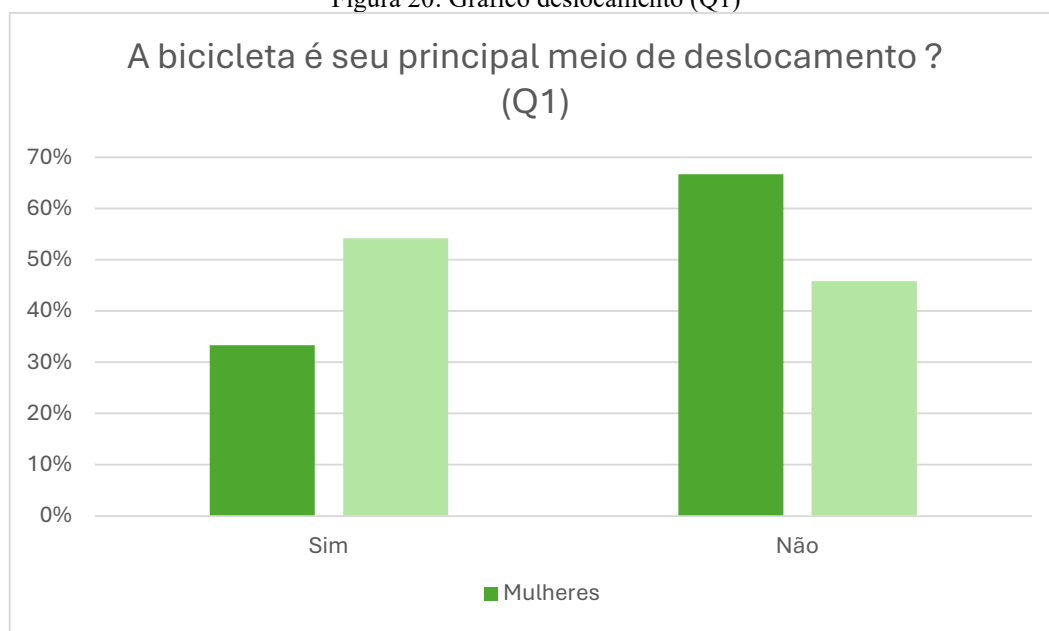


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

No Q1, quanto à frequência da viagem, entre as mulheres registraram-se 33% diariamente e 67% ocasionalmente, sem respostas nas demais categorias. Já entre os homens, os resultados apontam 67% diariamente, 8% somente nos fins de semana e 25% ocasionalmente, igualmente sem registros nas demais opções.

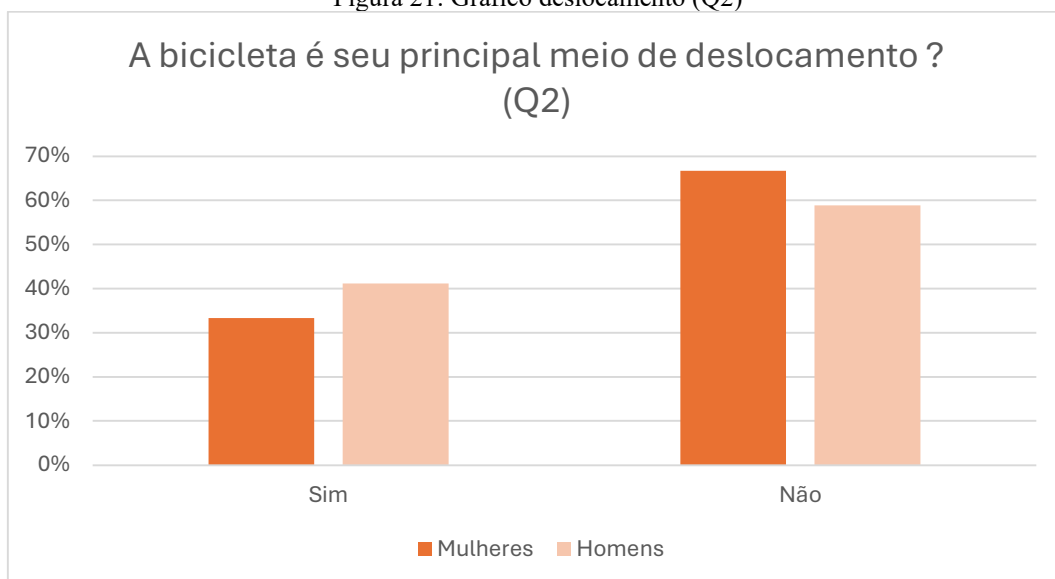
No Q2, quanto à frequência da viagem, entre as mulheres registraram-se 30% diariamente, 19% somente nos fins de semana, 30% ocasionalmente e 22% raramente, sem respostas nas demais categorias. Já entre os homens, os resultados apontam 47% diariamente, 6% somente nos fins de semana e 47% ocasionalmente, igualmente sem registros nas demais opções.

Figura 20: Gráfico deslocamento (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 21: Gráfico deslocamento (Q2)



Observando os dados do Q1 sobre o principal meio de deslocamento, entre as mulheres registraram-se 33% que utilizam a bicicleta e 67% que não a utilizam. Já entre os homens, os resultados apontam 54% que têm a bicicleta como principal meio de transporte e 46% que não fazem esse uso, sem registros adicionais em outras categorias.

De acordo com os dados do Q2 sobre o uso da bicicleta como principal meio de deslocamento, entre as mulheres registraram-se 33% que utilizam a bicicleta e 67% que não a utilizam. Já entre os homens, os resultados apontam 41% que têm a bicicleta como principal meio de transporte e 59% que não fazem esse uso, sem registros adicionais em outras categorias.

Figura 22: Gráfico percurso realizado (Q1)

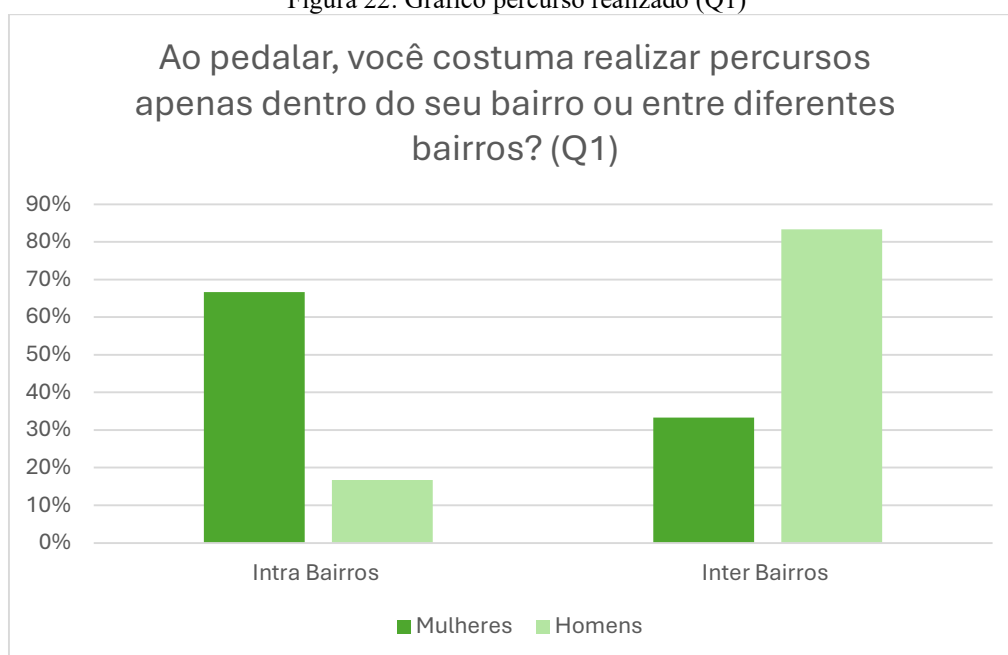
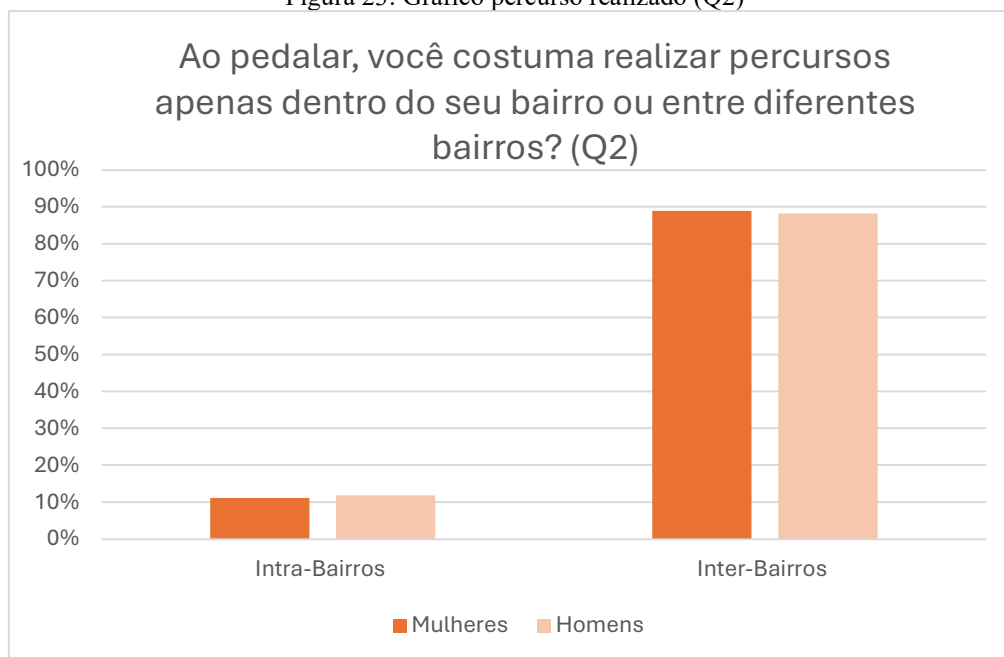


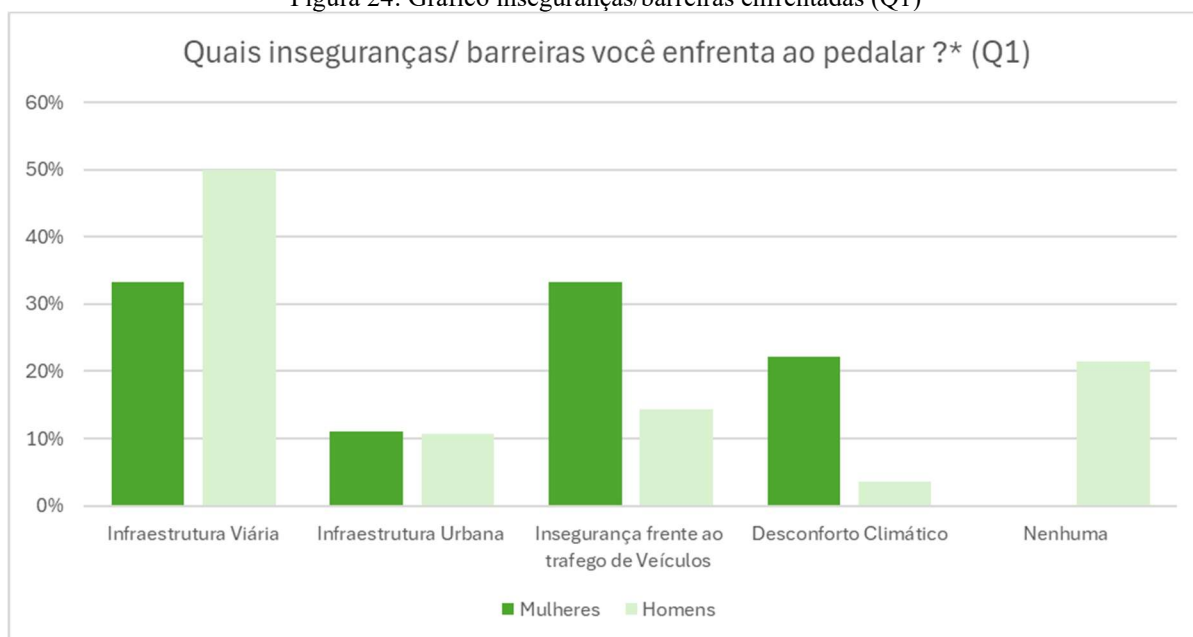
Figura 23: Gráfico percurso realizado (Q2)



Na análise do Q1 sobre os percursos realizados ao pedalar, entre as mulheres observou-se 67% em trajetos intra-bairros e 33% em deslocamentos inter-bairros, sem registros adicionais. Já entre os homens, os resultados evidenciam 17% em percursos dentro do próprio bairro e 83% em deslocamentos entre diferentes bairros, igualmente sem respostas nas demais categorias.

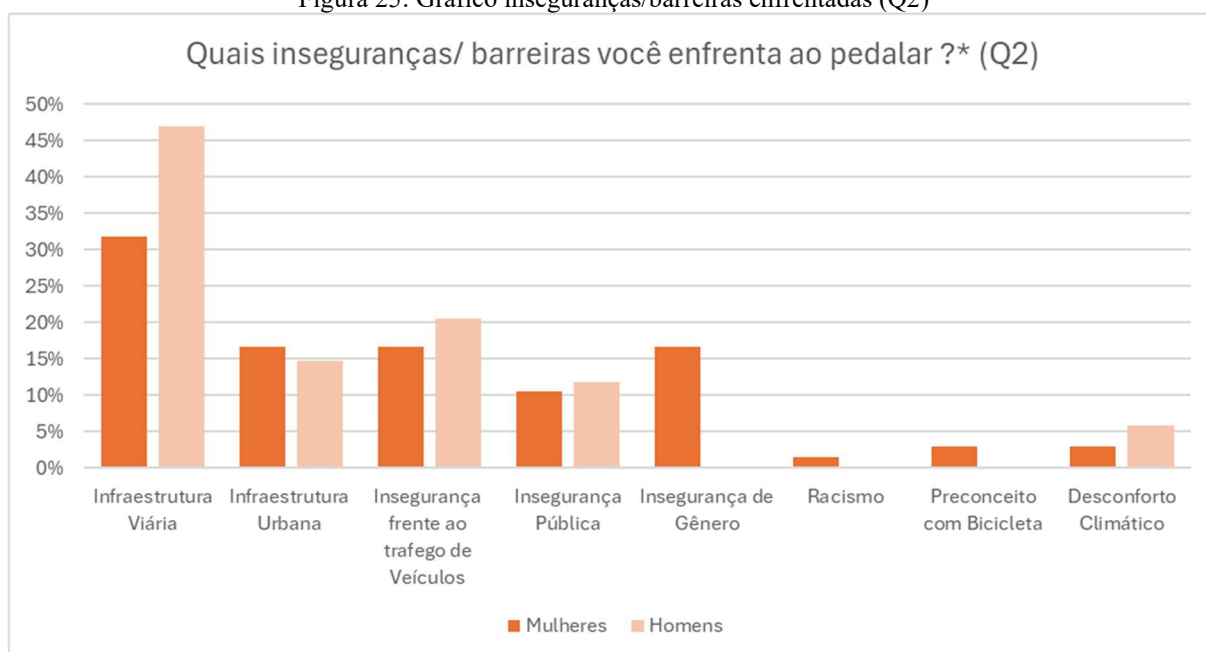
Conforme os dados do Q2 sobre os percursos realizados ao pedalar, entre as mulheres verificou-se 11% em trajetos intra-bairros e 89% em deslocamentos inter-bairros, sem registros adicionais. Entre os homens, os resultados revelam 12% em percursos dentro do próprio bairro e 88% em deslocamentos entre diferentes bairros, igualmente sem respostas nas demais categorias.

Figura 24: Gráfico inseguranças/barreiras enfrentadas (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 25: Gráfico inseguranças/barreiras enfrentadas (Q2)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Vale destacar que, nestes gráficos sobre inseguranças e barreiras enfrentadas ao se deslocar, a análise deve considerar que as porcentagens estão relacionadas às vezes citadas e não ao número de indivíduos, já que um mesmo participante podia indicar mais de uma opção.

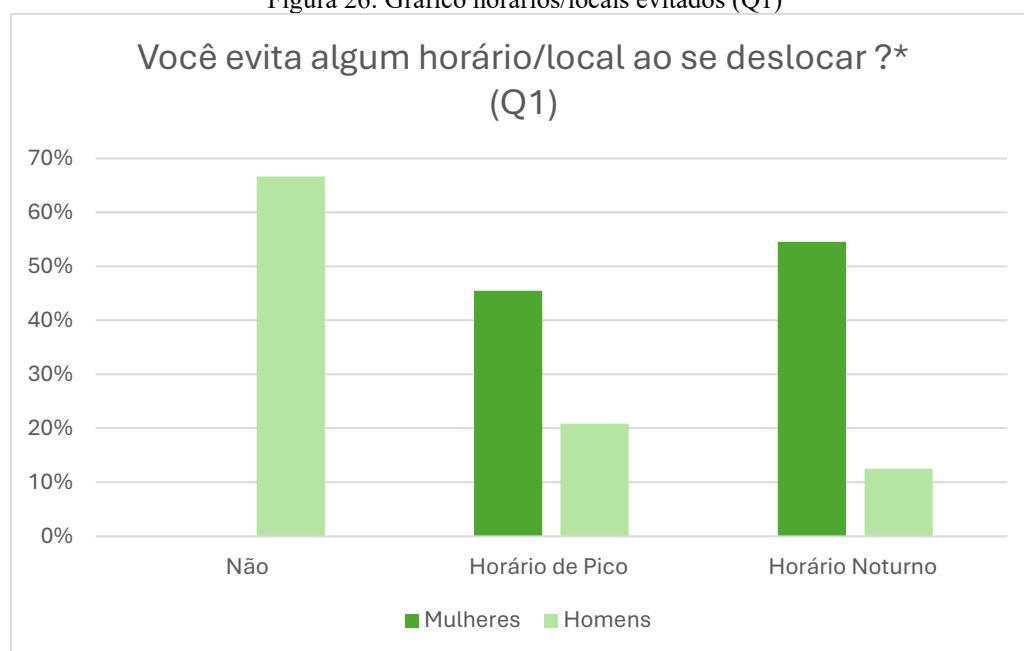
Segundo os dados do Q1 sobre inseguranças e barreiras enfrentadas ao pedalar, entre as mulheres destacaram-se 33% relacionadas à infraestrutura viária, 11% à infraestrutura urbana, 33% à insegurança frente ao tráfego de veículos e 22% ao desconforto climático, sem registros

nas demais categorias. Já entre os homens, os resultados evidenciam 50% apontando a infraestrutura viária, 11% a infraestrutura urbana, 14% a insegurança frente ao tráfego de veículos, 4% ao desconforto climático e 21% que afirmaram não enfrentar barreiras, igualmente sem respostas nas demais opções.

A partir dos dados do Q2 sobre inseguranças e barreiras enfrentadas ao pedalar, percebe-se que entre as mulheres as principais dificuldades estão ligadas à infraestrutura viária (32%), à infraestrutura urbana (17%), à insegurança frente ao tráfego de veículos (17%) e à insegurança de gênero (17%). Além disso, aparecem 11% relacionadas à insegurança pública, 3% ao preconceito com bicicleta, 3% ao desconforto climático e 2% ao racismo, sem registros na opção “nenhuma”.

Entre os homens, os resultados revelam que 47% apontaram a infraestrutura viária como barreira, seguidos de 21% que destacaram a insegurança frente ao tráfego de veículos, 15% a infraestrutura urbana, 12% a insegurança pública e 6% ao desconforto climático, também sem registros nas demais categorias.

Figura 26: Gráfico horários/locais evitados (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 27: Gráfico horários/locais evitados (Q2)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Vale destacar que, nestes gráficos sobre locais e horários evitados ao se deslocar, a análise deve considerar que as porcentagens estão relacionadas às vezes citadas e não ao número de indivíduos, já que um mesmo participante podia indicar mais de uma opção.

Entre as mulheres, verificou-se que 45% evitam o horário de pico e 55% evitam o período noturno, sem registros na opção “não”. Já entre os homens, os dados mostram que 67% não evitam locais ou horários, enquanto 21% evitam o horário de pico e 13% evitam o período noturno, igualmente sem respostas nas demais categorias.

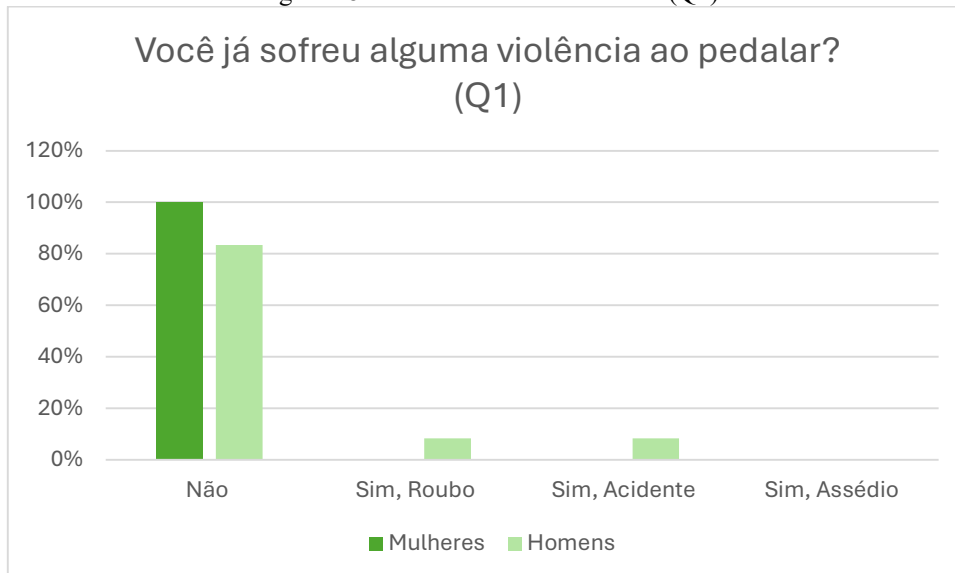
Neste Q2 sobre locais e horários evitados ao se deslocar, é importante ressaltar que as porcentagens apresentadas correspondem às vezes citadas e não ao número de indivíduos, já que cada participante podia indicar mais de uma opção.

Entre as mulheres, os principais registros foram 42% que evitam o horário noturno, 16% locais com baixo movimento de pessoas, 12% locais sem infraestrutura urbana e 12% locais sem infraestrutura viária. Também aparecem 7% que evitam locais com alto tráfego, 5% que evitam o horário de pico, 5% que não evitam nenhum horário/local e 2% que evitam o período da tarde.

Já entre os homens, os dados mostram 24% que evitam locais com alto tráfego, 20% que evitam o horário noturno, 12% que evitam o horário de pico, 12% locais com baixo movimento de pessoas, 12% locais sem infraestrutura urbana e 12% locais sem infraestrutura

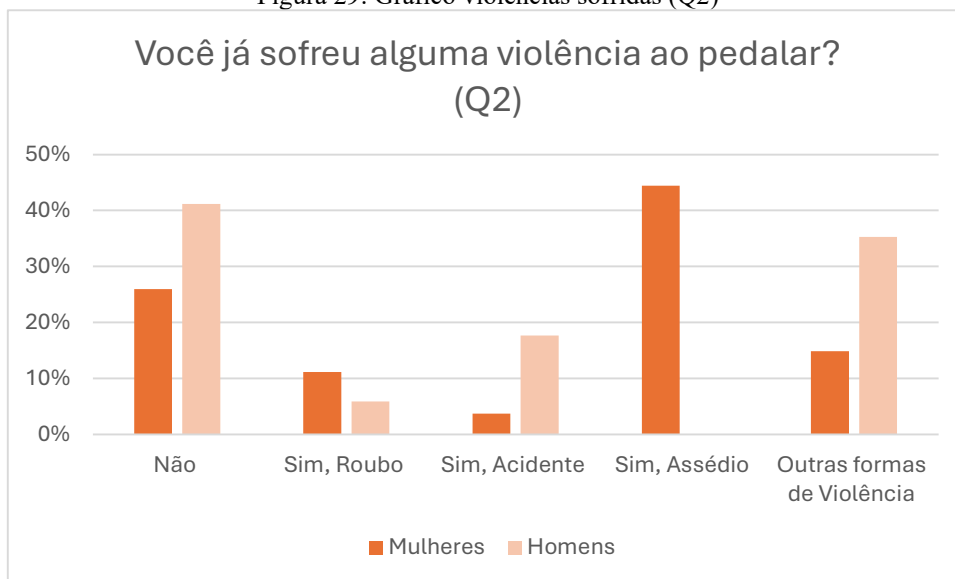
viária. Além disso, 6% indicaram desconforto climático e 4% que não evitam nenhum horário/local.

Figura 28: Gráfico violências sofridas (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 29: Gráfico violências sofridas (Q2)



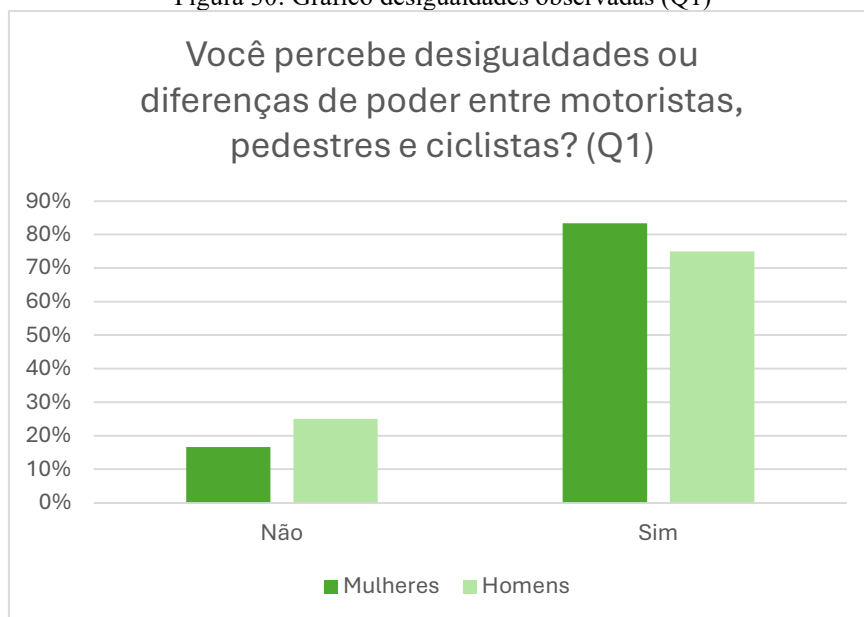
Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Entre os resultados do Q1 sobre violência ao pedalar, as mulheres relataram 100% não ter sofrido nenhum tipo de violência, sem registros nas demais categorias. Já entre os homens, os dados mostram que 83% não sofreram violência, enquanto 8% relataram roubo e outros 8% acidente, sem registros de assédio ou outras formas de violência.

No levantamento do Q2 sobre violência ao pedalar, entre as mulheres os registros mostram 26% que não sofreram violência, enquanto 44% relataram assédio, 11% roubo, 4% acidente e 15% outras formas de violência.

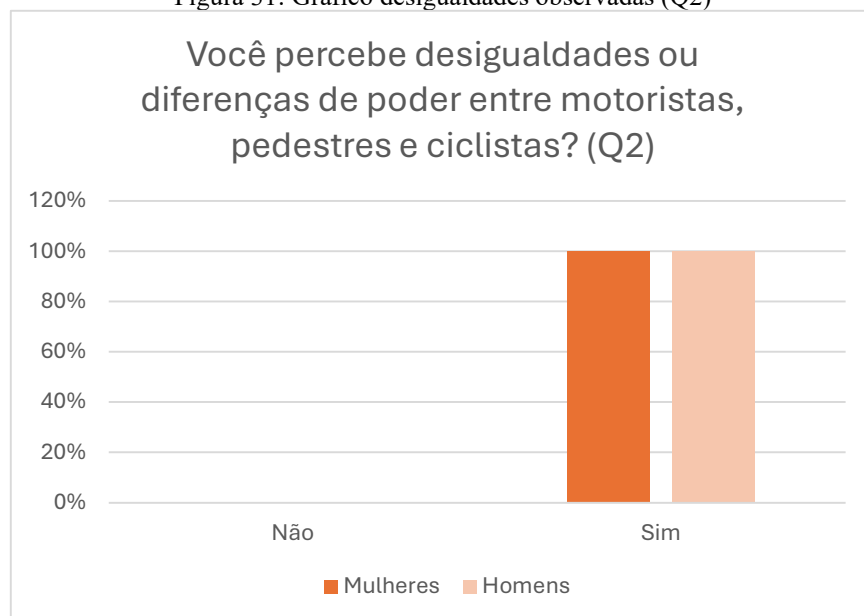
Já entre os homens, os resultados indicam 41% que não sofreram violência, 6% roubo, 18% acidente e 35% outras formas de violência, sem registros de assédio.

Figura 30: Gráfico desigualdades observadas (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 31: Gráfico desigualdades observadas (Q2)

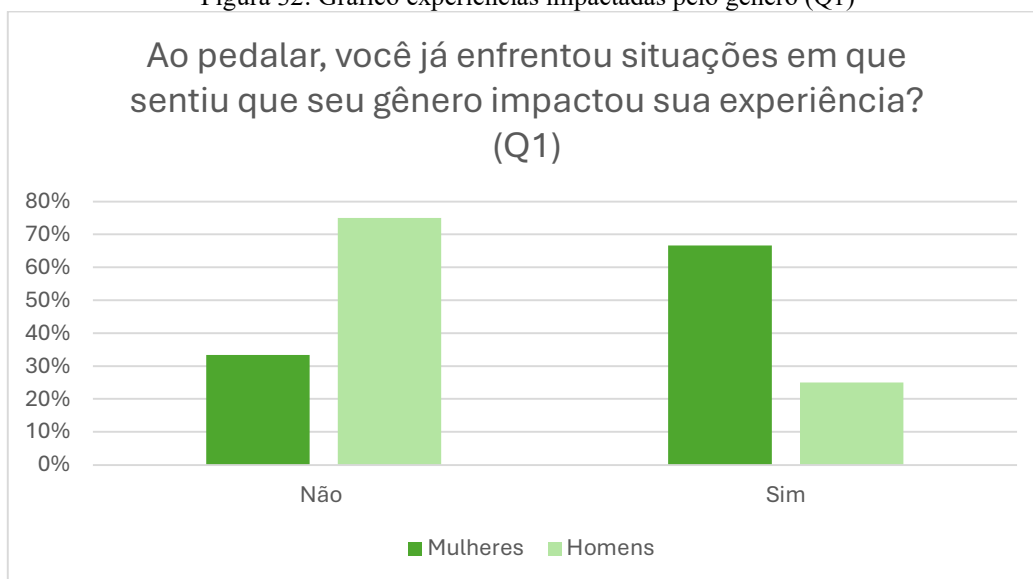


Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Nos resultados do Q1 sobre a percepção de desigualdades ou diferenças de poder entre motoristas, pedestres e ciclistas, entre as mulheres 83% afirmaram perceber essas desigualdades, enquanto 17% disseram não perceber. Já entre os homens, os dados mostram que 75% reconhecem diferenças de poder e 25% não identificam tais desigualdades.

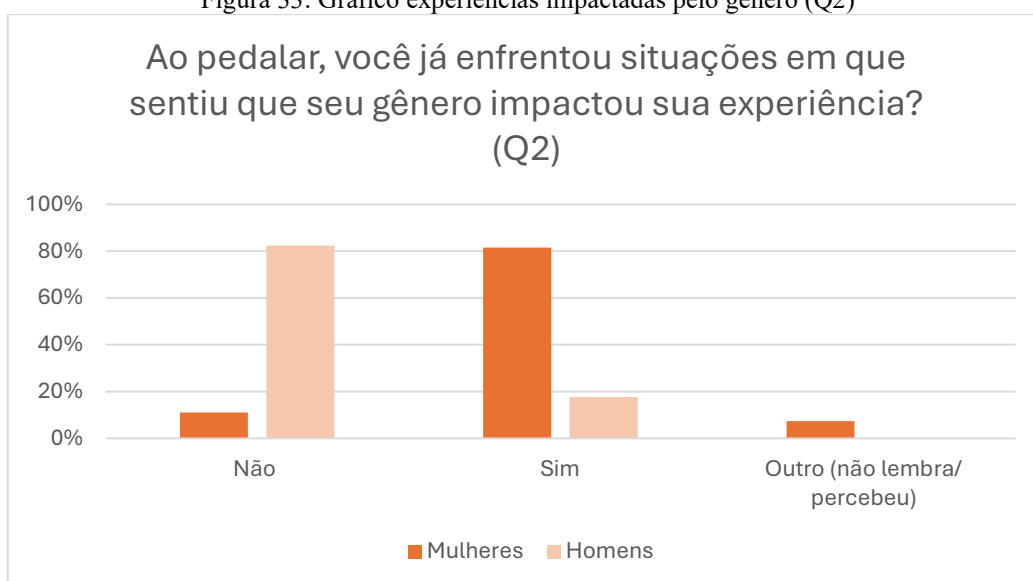
No Q2 sobre a percepção das relações entre motoristas, pedestres e ciclistas, os resultados mostram unanimidade: 100% das mulheres e 100% dos homens afirmaram perceber desigualdades ou diferenças de poder entre esses grupos.

Figura 32: Gráfico experiências impactadas pelo gênero (Q1)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 33: Gráfico experiências impactadas pelo gênero (Q2)



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Nos resultados do Q1 sobre a percepção de diferenças na experiência como ciclista em função do gênero, entre as mulheres 67% afirmaram que já sentiram sua vivência impactada por serem mulheres, enquanto 33% disseram não perceber diferença. Já entre os homens, os dados mostram que 75% não sentiram sua experiência alterada pelo gênero, enquanto 25% relataram que sim.

No Q2 sobre situações em que o gênero impactou a experiência ao pedalar, os resultados mostram que entre as mulheres 81% relataram já ter enfrentado situações em que sentiram impacto do gênero, enquanto 11% disseram não e 7% afirmaram não lembrar ou não perceber. E entre os homens, 82% afirmaram não ter sentido impacto do gênero em sua experiência como ciclistas, enquanto 18% relataram que sim.

5.3. Interpretação dos dados

Considerando uma análise comparativa dos questionários, a aplicação de dois instrumentos distintos, questionário presencial (Q1) e questionário online (Q2), resultou em perfis diferenciados de participantes, o que enriquece a análise ao revelar como diferentes gerações e contextos socioculturais se relacionam com as questões de gênero e mobilidade urbana.

5.3.1. Dados perguntas diretas

O Q1, aplicado presencialmente em espaços de circulação ciclística, apresentou um baixo número de mulheres respondentes, o que reflete e comprova empiricamente uma realidade já documentada pela literatura: a sub-representação feminina na mobilidade urbana. Essa ausência não é dado estatístico neutro, mas evidência concreta da exclusão de mulheres desse modal de transporte. A dificuldade em encontrar mulheres durante a aplicação presencial do questionário materializa, no campo, o problema central desta pesquisa.

A composição racial revela diferenças significativas entre os questionários. No Q1, os homens apresentam maior diversidade racial, com representação expressiva entre pessoas brancas, pardas e pretas de forma relativamente equilibrada, enquanto as mulheres concentram-se apenas entre brancas e pardas, sem presença de mulheres pretas.

No Q2, observa-se predominância branca entre as mulheres, seguida de participação parda e preta, enquanto os homens mantêm distribuição mais equilibrada entre pardos, brancos e pretos.

Por outro lado, o Q1 alcançou pessoas de faixas etárias mais elevadas, grupo que frequentemente não é acessado por questionários digitais circulantes em redes sociais. Já o Q2, disseminado online através de grupos vinculados à universidade e redes de jovens ciclistas, atingiu predominantemente pessoas mais jovens, com maior escolaridade e inserção em debates acadêmicos e ativistas sobre gênero, mobilidade e direito à cidade. Essa diferença geracional e de capital cultural produziu dados complementares que revelam dois panoramas distintos de compreensão sobre gênero e espaço urbano.

A composição ocupacional revela diferenças geracionais marcantes entre os questionários. No Q1, destaca-se a presença significativa de homens aposentados (42%), refletindo a faixa etária mais elevada desse grupo, ao passo que as mulheres se concentraram no trabalho autônomo (50%). Já o Q2 apresentou perfil predominantemente jovem e inserido no mercado formal ou em formação: mulheres e homens dividem-se igualmente entre estudantes (41%) e trabalho assalariado (41%), evidenciando a vinculação universitária e a inserção profissional característica de faixas etárias mais baixas.

A composição de renda entre os questionários revela padrões distintos de declaração e perfil socioeconômico. No Q1, chama atenção a elevada taxa de não declaração entre ambos os gêneros, comportamento comum em faixas etárias mais elevadas, especialmente entre aposentados. Entre os que declararam, predomina a faixa de 2 a 4 salários mínimos. Já o Q2 apresentou maior abertura na declaração de renda, com baixíssima ou nenhuma recusa em informar os rendimentos, refletindo possivelmente maior familiaridade do público jovem e universitário com pesquisas e questionários digitais.

No Q2, destaca-se a concentração em rendas mais baixas: a faixa de até 1 salário mínimo representa a maior parcela tanto entre mulheres quanto entre homens, compatível com o perfil predominantemente estudantil. A faixa de 2 a 4 salários também apresenta representação expressiva, provavelmente correspondendo aos trabalhadores assalariados. Essa diferença econômica entre os questionários evidencia que o Q1 capturou ciclistas com renda já estabelecida, ao passo que o Q2 acessou um público em formação ou início de carreira.

Os motivos de deslocamento revelam diferenças significativas entre os questionários. No Q1, o lazer aparece como principal motivação para as mulheres, enquanto os homens dividem-se principalmente entre compras e lazer, com presença também de deslocamentos para

trabalho. Destaca-se a ausência de viagens relacionadas a trabalho ou estudo entre as mulheres, e a presença exclusivamente feminina do motivo "cuidado".

No Q2, o lazer consolida-se como motivo predominante para ambos os gêneros, sendo ainda mais expressivo entre as mulheres. Os deslocamentos para trabalho ganham maior relevância em comparação ao Q1, aparecendo entre ambos os gêneros, enquanto compras praticamente desaparecem como motivação principal. O motivo "cuidado" permanece exclusivamente feminino, evidenciando a persistência da divisão sexual do trabalho reprodutivo mesmo entre diferentes perfis geracionais de ciclistas.

A frequência de uso da bicicleta apresenta padrões de gênero marcantes em ambos os questionários. No Q1, os homens demonstram uso predominantemente diário, consolidando a bicicleta como meio de transporte cotidiano, enquanto as mulheres concentram-se no uso ocasional. Essa disparidade evidencia que, entre ciclistas mais velhos, a prática masculina está mais integrada à rotina diária.

No Q2, embora o uso diário entre homens permaneça expressivo, observa-se maior diversificação nos padrões femininos: as mulheres dividem-se entre uso diário, ocasional, nos fins de semana e raro, com distribuição mais equilibrada. O uso raro aparece exclusivamente entre mulheres, sinalizando possíveis barreiras.

No Q1, pouco mais da metade dos homens adota a bicicleta como modal principal, enquanto a maioria das mulheres utiliza outros meios de transporte como prioritários. No Q2, apesar do perfil jovem e universitário potencialmente mais engajado com pautas de mobilidade sustentável, a proporção de mulheres que elegem a bicicleta como meio principal permanece similar ao Q1, enquanto entre os homens essa proporção diminui, mas ainda supera a feminina.

A respeito do alcance territorial dos deslocamentos de bicicleta apresenta diferenças marcantes entre os questionários. No Q1, observa-se uma disparidade expressiva de gênero: a maioria das mulheres restringe seus percursos ao próprio bairro, enquanto a ampla maioria dos homens realiza deslocamentos entre diferentes bairros. Essa diferença sugere que, entre ciclistas mais velhos, as mulheres enfrentam barreiras significativas para expandir seu raio de circulação pela cidade. No Q2, essa disparidade praticamente desaparece: tanto mulheres quanto homens realizam predominantemente percursos inter-bairros, com proporções muito similares entre os gêneros.

5.3.2. Perguntas abertas

A respeito das Diferenças Fundamentais na Captação de Violências de Gênero, quando considerada a pergunta sobre barreiras e inseguranças enfrentadas, a comparação entre os questionários revela uma diferença crucial: no Q1, nenhuma mulher mencionou insegurança de gênero; no Q2, isso representou 17% das barreiras citadas (11 menções).

É importante destacar que a pergunta sobre inseguranças/barreiras foi formulada de forma neutra em ambos os questionários, sem direcionamentos específicos para questões de gênero. No Q2, a única diferença foi a inclusão do esclarecimento entre parênteses: "(podem ser físicas, como infraestrutura, ou simbólicas, como questões sociais de segurança)", sugestão ampla que legitimou, mas não induziu, menções a dimensões não-materiais.

Posteriormente havia uma pergunta específica sobre violências, que obteve taxas ainda mais altas de relatos: 44% das mulheres reportaram assédio e 15% outras formas de violência (muitas vezes de gênero). Ou seja, mesmo na pergunta neutra sobre barreiras gerais, apenas 17% mencionaram insegurança de gênero, mas quando questionadas diretamente sobre violências, a maioria reconheceu tê-las vivenciado. Isso sugere que muitas mulheres não categorizam espontaneamente violências de gênero como "barreiras" ou "inseguranças" à mobilidade, naturalizando-as como parte inescapável da experiência urbana feminina.

A Infraestrutura viária permanece a principal preocupação em ambos os questionários, sendo uma barreira relatada no Q1 por 33% das mulheres e 50% dos homens, e no Q2 por 32% das mulheres e 47% dos homens.

Nenhum homem em ambos os questionários mencionou a dimensão de insegurança de gênero, demonstrando que se trata de violência estruturalmente direcionada a corpos não homens. Um dado revelador foi que no Q1, 21% dos homens disseram não enfrentar barreiras; no Q2, nenhum participante (de nenhum gênero) fez essa afirmação, sugerindo que a formulação mais ampla da pergunta tornou visíveis obstáculos antes não nomeados.

Os dados sobre evitação de locais e horários revelam uma das diferenças mais marcantes entre as experiências de mobilidade de mulheres e homens. No Q1, 67% dos homens afirmaram não evitar nenhum local ou horário, enquanto 100% das mulheres evitam algo, um contraste absoluto que evidencia que nenhuma mulher experimenta mobilidade irrestrita. No Q2, essa diferença diminuiu significativamente (95% das mulheres e 96% dos homens evitam algo), sugerindo um perfil de participantes mais jovens, urbanos e conscientes de múltiplos riscos, independentemente do gênero.

O período noturno emerge como a barreira temporal mais significativa para mulheres em ambos os questionários. No Q1, 55% das mulheres evitam horário noturno contra apenas 13% dos homens; no Q2, essa proporção é de 42% contra 20%. Mulheres evitam pedalar à noite em proporção duas a quatro vezes maior que homens, materializando a "geografia do medo" descrita anteriormente: o anoitecer restringe drasticamente a autonomia feminina, enquanto homens mantêm relativa liberdade de circulação em todos os períodos.

As prioridades de evitação também divergem significativamente. No Q2, enquanto 24% dos homens priorizam evitar locais com alto tráfego, focando em riscos viários universais, as mulheres distribuem suas evitações priorizando o horário noturno (42%) e locais com baixo movimento de pessoas (16%). Essa diferença revela que mulheres organizam suas estratégias de evitação não apenas em torno de riscos de trânsito, mas fundamentalmente em torno da vulnerabilidade de gênero, priorizando evitar horários e locais onde assédio e violência sexual são mais “prováveis”.

Os dados evidenciam que a mobilidade feminina é uma mobilidade condicionada, restrita temporal e espacialmente. A liberdade masculina de circular a qualquer hora, expressa pelos 67% no Q1 que não evitam nada, contrasta radicalmente com a experiência feminina de cálculo constante de riscos e negociação permanente com o medo.

A análise das respostas masculinas nos dois questionários é particularmente reveladora dessas diferenças. Em ambos, a maioria dos homens afirmou que o gênero não interferia em sua experiência de pedalar pela cidade, resposta que, por si só, já evidencia o privilégio masculino de experimentar a mobilidade como neutra e desincorporada (Q1 75% e Q2 82%). No entanto, a qualidade dessas respostas diferiu substancialmente.

No Q1, a negação da influência do gênero vinha acompanhada de ausência de elaboração reflexiva. Para esses participantes, predominantemente homens mais velhos, a discussão sobre gênero e mobilidade simplesmente não estava presente em seu horizonte de compreensão do urbano. Não se tratava de reconhecer a neutralidade de gênero em sua experiência e recusá-la como privilégio, mas de genuinamente não compreender ou não considerar gênero como dimensão relevante para pensar a cidade. A temática não gerava reflexões, opiniões elaboradas ou sequer familiaridade com os conceitos mobilizados.

Já no Q2, embora as respostas também fossem majoritariamente negativas quanto à interferência do gênero, os participantes demonstraram consciência crítica sobre essa "neutralidade" como privilégio. Muitos explicitaram compreender que sua experiência despreocupada decorria precisamente de serem homens, reconhecendo por contraste as vulnerabilidades e restrições enfrentadas por mulheres. Alguns relataram observar no cotidiano,

especialmente quando pedalavam acompanhados de mulheres, as violências e desrespeitos que elas enfrentavam. Ou seja, a resposta negativa ("gênero não interfere na minha experiência") vinha acompanhada de reflexividade crítica sobre o que essa não-interferência significa em termos de desigualdade estrutural.

Essa diferença não deve ser atribuída simplificadamente à idade, mas às condições socioculturais e aos repertórios disponíveis em cada contexto. O grupo do Q2, inserido em espaços universitários, redes ativistas e círculos onde debates sobre gênero circulam ativamente, possui familiaridade com conceitos como privilégio masculino, violência de gênero, urbanismo feminista. Já o grupo do Q1, composto por pessoas cuja socialização se deu em contextos em que essas discussões eram marginais ou inexistentes, muitas vezes não dispõe dos mesmos recursos conceituais para nomear e refletir sobre essas dinâmicas.

Essa constatação tem implicações importantes: evidencia que a sensibilidade para questões de gênero na mobilidade urbana não é espontânea ou óbvia, mas construída socialmente através de processos educativos, debates públicos, produção de conhecimento e circulação de narrativas críticas. A diferença entre os dois grupos reforça a necessidade de ampliar esses debates para além de circuitos universitários e ativistas, alcançando segmentos mais amplos da população.

Apesar das diferenças geracionais e de repertório, os dados convergem em aspectos fundamentais. Em ambos os questionários, as mulheres relatam medos, inseguranças, violências e restrições à mobilidade. Em ambos, os homens experimentam liberdade de circulação significativamente maior, independentemente de reconhecerem ou não essa liberdade como privilégio. Ou seja, a estrutura de desigualdade de gênero no espaço urbano opera independentemente da consciência que os sujeitos têm sobre ela. Isso reforça que não se trata de problema de percepção individual, mas de organização material e simbólica do espaço que distribui desigualmente segurança, autonomia e direito à cidade.

5.4. Interpretações das vivências e visões

A comparação entre os dois instrumentos de coleta de dados revelou diferenças significativas na profundidade e extensão dos relatos obtidos. O questionário presencial (Questionário 1), aplicado durante as atividades no espaço, resultou em respostas consideravelmente mais breves e menos descritivas quando comparado ao questionário online (Questionário 2).

Diversos fatores podem explicar essa disparidade. Primeiramente, as condições de aplicação diferem substancialmente: os participantes abordados presencialmente frequentemente encontravam-se em situação de deslocamento ou engajados em outras atividades, dispondo de tempo limitado para reflexão e elaboração de suas respostas. O caráter imediato da interação, embora valioso para capturar impressões espontâneas, naturalmente constrange respostas mais elaboradas. Em contraste, o questionário online permitiu aos participantes escolherem o momento de resposta, possibilitando maior tempo para reflexão, organização de pensamentos e articulação mais detalhada de suas vivências.

Outro aspecto relevante relaciona-se às dinâmicas de engajamento com determinadas temáticas. O grau de familiaridade e envolvimento prévio dos participantes com discussões sobre mobilidade urbana e gênero varia significativamente. Aqueles que já participam de redes de debate, grupos de interesse ou comunidades virtuais relacionadas ao tema tendem a possuir um repertório mais desenvolvido para articular suas experiências e opiniões. Assim, o questionário online pode ter atraído, proporcionalmente, mais participantes já sensibilizados e familiarizados com os tópicos abordados, resultando em narrativas mais elaboradas e reflexivas.

Essa diferença qualitativa entre os conjuntos de dados não representa uma limitação, mas sim uma diversidade de visões. Os relatos presenciais, embora mais concisos, capturam a espontaneidade da experiência imediata e sinalizam em que medida as questões de gênero já fazem parte do repertório reflexivo cotidiano dos participantes. Já as respostas online oferecem profundidade e elaboração discursiva. A triangulação entre esses dois tipos de narrativa permite uma compreensão mais multifacetada do fenômeno estudado.

5.4.1. Relatos de Medo e Desconforto

Nos relatos referentes às inseguranças e barreiras enfrentadas, houve compartilhamentos muito delicados frente à posição em que muitas mulheres se enxergam ao se deslocar pelos centros urbanos. Essas vivências demonstram a sobreposição de vulnerabilidades que caracteriza a experiência ciclística feminina: a insegurança não é singular, mas múltipla, articulando simultaneamente o medo da violência de gênero e a precariedade da infraestrutura viária.

Tenho que me policiar quanto ao horário por medo de pedalar sozinha ao anoitecer, então acabo refém de companhias. Também tenho dificuldade em trechos que não tem

ciclovias, porque os carros não respeitam ciclistas e dificilmente dão espaço para que possamos pedalar com segurança. (P01, Mulher, Questionário Online)

Sinto insegurança, medo de ser assediada moralmente, fisicamente ou até ser assaltada por ser mulher e estar numa posição de maior vulnerabilidade (P02, Mulher, Questionário Online)

O relato evidencia que a bicicleta, embora potencialmente emancipatória, coloca as mulheres em uma posição de exposição ampliada. A vulnerabilidade não decorre apenas da fragilidade física relativa ao pedalar entre veículos motorizados, mas da condição de gênero que as marca como alvos preferenciais de assédio, violência sexual e outros crimes.

Fico desconfortável com meu corpo e me sinto insegura (em relação à violência e em relação ao perigo dos carros - não há muito espaço para o ciclista). (P03, Mulher, Questionário Online)

O desconforto corporal mencionado é revelador: o corpo feminino na bicicleta é simultaneamente vulnerável à hostilidade do trânsito motorizado e à violência de gênero. A falta de espaço físico para ciclistas se entrelaça com a falta de segurança simbólica para corpos femininos em circulação. Essa experiência é ainda agravada pela ausência de respeito viário, como relata uma ciclista iniciante:

[..] Ainda sou iniciante, então sinto que estou me acostumando a andar junto aos carros e isso exige uma atenção a mais. Por ser mulher, sinto também que em determinadas situações não existe o respeito no trânsito, mesmo que eu tenha prioridade de passagem ou algo do tipo. A atenção tem sempre que ser redobrada, principalmente em lugares que não tenho acesso a ciclovia. (P04, Mulher, Questionário Online)

Estes relatos introduzem uma dimensão crucial: a percepção de que a falta de respeito no trânsito não é neutra, mas atravessada por gênero. Mesmo quando as regras formais de trânsito lhes conferem prioridade, mulheres ciclistas percebem que motoristas frequentemente desconsideram essa prioridade. A necessidade de "atenção redobrada" não resulta apenas da inexperiência ou da ausência de ciclovia, mas da consciência de que, sendo mulher, não se pode confiar que outros condutores respeitarão seus direitos. Pedalar, assim, exige não apenas habilidade técnica, mas vigilância constante sobre múltiplas ameaças simultâneas: veículos, ausência de infraestrutura, e a violência de gênero que perpassa todos os espaços públicos.

5.4.2. Privilégios Masculinos de Se deslocar pela cidade

Embora o direito de ir e vir seja formalmente garantido a todas os cidadãos segundo o artigo 5º, inciso XV, da Constituição Federal de 1988, a qualidade desse direito é profundamente desigual. “A liberdade de ir e vir nos é permitida, mas não com a integridade e segurança com que os homens podem desfrutar. A começar pelos trajetos que raramente são escolhidos por nós, mas impostos pelas condições de violência urbana que caracterizam as cidades” (Berth, 2023, p. 158)

De acordo com a autora, para os homens, circular pela cidade significa exercer autonomia, liberdade de escolha e a possibilidade de transitar com segurança e integridade física preservadas. Para as mulheres, no entanto, esse mesmo direito vem acompanhado de uma série de restrições, medos e negociações constantes. A mobilidade feminina não é, portanto, uma escolha livre, mas uma prática condicionada e limitada pelas estruturas de violência que organizam o espaço urbano.

Não evito pois não tem outro caminho, mas tento ir mais rápido e sempre acompanhada, durante o percurso do Terminal DIA até o bairro São Conrado. (P05, Mulher, Questionário Online)

Os próprios trajetos percorridos pelas mulheres não são determinados por suas preferências, necessidades ou desejos, mas impostos pelas condições de insegurança que caracterizam as cidades. Isso significa que é preciso constantemente calcular rotas mais seguras (mesmo que mais longas), evitar determinados horários, esquivar-se de lugares mal iluminados ou desertos, e desenvolver uma série de estratégias de proteção que limitam a autonomia e o pleno direito ao espaço público.

O próprio relato acima demonstra a falta de opção "escolhida" ao transitar pelo centro urbano. A frase "Não evito pois não tem outro caminho" revela uma mobilidade compulsória, onde a circulação não se dá por autonomia, mas por ausência de alternativas viáveis. A participante está consciente da insegurança do trajeto entre o Terminal DIA e o bairro São Conrado. Sua estratégia, se articula ao tentar minimizar a vulnerabilidade através da velocidade ("ir mais rápido") e da companhia. Essas táticas de sobrevivência evidenciam como a mobilidade feminina se constrói não pela liberdade de escolha, mas pela gestão cotidiana de riscos impostos por um planejamento urbano que oferece trajetos únicos, inflexíveis e inseguros.

Em contraste direto com as narrativas femininas marcadas por medo, vigilância e restrições, os relatos masculinos evidenciam uma experiência radicalmente distinta de mobilidade urbana, uma experiência caracterizada pela naturalização da segurança e da liberdade de circulação. Essa diferença não é acidental ou resultado de características individuais, mas expressão de um privilégio de gênero que estrutura desigualmente o acesso ao espaço público.

O fato de ser homem traz uma segurança muito maior principalmente pedalando sozinho e a noite, me permite não ter tanto medo de entrar em alguma rua menos movimentada. (P06, Homem, Questionário Online)

Nunca sofri por conta do gênero, por ser um homem cis isso nunca foi uma preocupação minha, apesar de reconhecer que isso é um privilégio que outros grupos não possuem. (P07, Homem, Questionário Online)

Os relatos são reveladores em múltiplas dimensões. Primeiro, reconhece que a segurança experimentada não deriva de infraestrutura superior ou habilidades especiais, mas simplesmente de "ser homem". Segundo, identifica precisamente as situações que, para mulheres, representam maior vulnerabilidade: pedalar sozinho, à noite, em ruas menos movimentadas. Enquanto mulheres relatam evitar essas circunstâncias, depender de companhias ou calcular rotas alternativas, este participante pode circular livremente sem essas restrições. A expressão "não ter tanto medo" é particularmente significativa, não ausência total de medo, mas um nível de apreensão incomparavelmente menor que não condiciona nem limita sua mobilidade.

A afirmação "nunca foi uma preocupação minha" contrasta radicalmente com os relatos femininos, nos quais o gênero atravessa constantemente a experiência de mobilidade, seja através do medo de assédio, da percepção de desrespeito no trânsito, ou da necessidade de "atenção redobrada". Para este participante, circular pela cidade nunca exigiu considerar seu gênero como fator de vulnerabilidade. Ele reconhece explicitamente essa condição como privilégio, evidenciando consciência de que sua experiência "neutra" ou "despreocupada" não é universal, mas possibilitada por estruturas de poder que protegem homens e expõem mulheres e outros grupos a violências específicas.

Esses relatos masculinos funcionam, assim, como testemunhos involuntários do privilégio: ao articular o que não precisam temer, não precisam evitar, não precisam calcular, tornam visível por contraste tudo aquilo que condiciona e restringe a mobilidade feminina. A

liberdade masculina de pedalar sozinho à noite, de entrar em ruas desertas, de circular sem que o gênero seja "preocupação", essa liberdade não é conquista individual, mas face positiva de uma desigualdade estrutural que nega às mulheres essa mesma despreocupação e autonomia.

Um terceiro relato masculino, porém, adiciona uma camada especialmente significativa a essa discussão, revelando que o privilégio masculino não apenas protege homens, mas torna-se visível precisamente quando essa proteção não se estende às mulheres que os acompanham:

[...] quando pedalo com mulheres a sensação é que a ameaça aumenta, ocorrem mais motoristas dando fino em nosso grupo e até casos de assédio. (P08, Homem, Questionário Online)

Este relato é particularmente revelador porque documenta a violência de gênero através do olhar masculino. O participante não está relatando sua própria vulnerabilidade, mas observando como a presença de mulheres altera radicalmente a dinâmica do trânsito. Quando pedala sozinho ou com outros homens, essa hostilidade não se manifesta; quando mulheres estão presentes, motoristas intensificam comportamentos agressivos, "dando fino", assediando. A "sensação de que a ameaça aumenta" não é paranoia, mas percepção acurada de que mulheres ciclistas são alvos específicos de violência viária e de gênero, mesmo quando acompanhadas por homens.

5.4.3. Relatos de Violências e reflexões

No questionário online (Q2), 44% das mulheres que responderam relataram já haver sofrido assédio enquanto pedalavam pela cidade, e outras 15% alegaram ter vivenciado outras formas de violências, como "finos" (ser ultrapassada por veículo motorizado a uma distância perigosa), buzinas insistentes e xingamentos. Esses números traduzem em dados quantitativos uma realidade que os relatos qualitativos já haviam evidenciado: a mobilidade ciclística feminina é sistematicamente atravessada por violências de gênero que extrapolam os riscos convencionais do trânsito.

Esse quadro corrobora os dados apresentados no Perfil do Ciclista Brasileiro de 2024, que também identificou o assédio e a violência como barreiras significativas para a mobilidade feminina. A recorrência desses relatos, presente em quase 60% das respondentes quando somadas todas as formas de violência, desmonta qualquer tentativa de naturalização ou

minimização dessas experiências como casos isolados ou exageros. Trata-se de um padrão estrutural que organiza a experiência feminina no espaço urbano.

As violências relatadas manifestam-se de múltiplas formas. O assédio pode ser verbal (comentários sobre o corpo, cantadas agressivas, proposições sexuais), gestual (buzinadas como forma de chamar atenção, gestos obscenos) ou físico (aproximações intencionais, toques). Os "finos", ultrapassagens perigosamente próximas, embora possam afetar qualquer ciclista, adquirem, quando direcionados especificamente a mulheres, uma dimensão adicional de intimidação e controle territorial. Buzinas insistentes e xingamentos funcionam como lembretes violentos de que o espaço público, especialmente em sua versão viária, não foi pensado para acolher presenças femininas autônomas.

Esse cenário deixa claro a realidade vivida nos centros urbanos: as inseguranças ao ir e vir e os medos presentes em cada deslocamento não são construções subjetivas ou paranoias individuais, mas respostas racionais a violências concretas e recorrentes. Reafirmando as análises apresentadas anteriormente, corpos que divergem da norma masculina cisgênera não estão seguros no cotidiano vivido nas cidades. Mulheres, pessoas trans, pessoas não-binárias e todos os corpos dissidentes da masculinidade hegemônica experimentam o espaço urbano como território hostil, onde a circulação é constantemente contestada, vigiada, punida.

Essa realidade coloca em questionamento a própria noção de cidadania. Se o direito à cidade é formalmente garantido a todas as pessoas, mas materialmente negado a mulheres através de violências sistemáticas, o que significa ser cidadã? Se o direito de ir e vir existe no papel, mas é condicionado por assédio, medo e estratégias de autoproteção, esse direito está de fato sendo exercido ou apenas nominalmente reconhecido? A violência cotidiana contra mulheres ciclistas não é desvio ou falha individual de agressores isolados, mas mecanismo de exclusão territorial que opera para manter determinados corpos fora do espaço público ou condicioná-los a circular sob vigilância, medo e restrições.

Ser mulher e pedalar pela cidade não é apenas um ato de deslocamento, de reivindicação de direitos de acesso a cidade e a vida urbana, é um confronto direto com violências que estão estruturadas e construídas nesse espaço físico e simbólico dos centros urbanos.

O fato de ser mulher nos coloca um pouco em uma perspectiva mais insegura. Mesmo estando certa e respeitando sinalização sempre tem uns caras que se acham donos da rua. Evito reclamar ou rebater por questões de segurança. (P09, Mulher, Questionário Online)

Por ser mulher sinto que perco algumas experiências como pedalar à noite e visitar lugares sozinha por medo do assédio. (P10, Mulher, Questionário Online)

A reflexão de Lefebvre, sobre o espaço social como incorporador dos atos humanos, vitais e mortais, de resistência e de queda, encontra eco no relato da participante que afirma sentir-se privada de experiências como pedalar à noite ou visitar lugares sozinha por medo do assédio. Se, como aponta Lefebvre, o espaço urbano revela tanto as possibilidades quanto os interditos que moldam a vida coletiva, esse testemunho evidencia como o espaço da cidade se torna, para as mulheres, simultaneamente vital e limitador.

“Para eles, seu espaço se comporta, ao mesmo tempo, vital e mortalmente; eles aí se desenvolvem, se dizem e encontram os interditos; depois caem e seu espaço contém sua queda. Para e diante do conhecimento, o espaço social funciona – com seu conceito – como analisador da sociedade.” (Lefebvre, 2006, p. 59). Assim, o espaço revela e materializa as estruturas de dominação que organizam as relações sociais. Ao negar a esta mulher o direito de pedalar à noite ou circular sozinha, o espaço urbano está dizendo algo sobre o valor diferencial atribuído à autonomia feminina, sobre quem tem direito legítimo à cidade em sua totalidade temporal e espacial.

A expressão "perco algumas experiências" condensa uma violência sutil, mas profunda: não se trata de escolha, mas de privação imposta. O que para homens constitui liberdade banal, pedalar à noite, circular sozinho, é, para esta mulher, experiência negada, horizonte vedado. O espaço não se comporta neutralmente para todos os sujeitos; ele incorpora desigualmente seus atos, permitindo uns e interditando outros conforme marcadores de gênero, raça, classe.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo compreender as experiências e desafios enfrentados por mulheres que utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de Aracaju. A pesquisa evidenciou que, de modo geral, os ciclistas enfrentam inúmeras dificuldades no trânsito, seja pela disputa constante com veículos motorizados, seja pela ausência de infraestrutura adequada que garanta segurança e fluidez ao deslocamento.

Todavia, ao se considerar a dimensão de gênero, observa-se que as mulheres vivenciam obstáculos adicionais que transcendem as questões estruturais. Além de lidar com a precariedade urbana, elas se deparam com violências simbólicas e físicas que invadem seus corpos e delimitam suas práticas de mobilidade. O medo do assédio, por exemplo, restringe experiências como pedalar à noite ou transitar sozinhas por determinados espaços, configurando um interdito social que limita o direito de ir e vir.

A análise das respostas aos questionários reforça essa constatação, ao revelar sentimentos de insegurança e privação de experiências que deveriam ser comuns a qualquer cidadão. O espaço da cidade, que deveria ser lugar de liberdade e circulação, transforma-se em território de vigilância e medo, impondo às mulheres uma condição de vulnerabilidade permanente. Essa situação demonstra que a mobilidade urbana não pode ser pensada apenas em termos de infraestrutura física, mas deve incorporar dimensões sociais e culturais que reconheçam as especificidades de gênero.

Sob a ótica feminista, essa realidade reforça a necessidade de compreender a mobilidade urbana como um campo de disputa política. O espaço público, longe de ser neutro, reflete essas desigualdades de gênero que se manifestam em práticas de exclusão e violência. Assim, pensar políticas públicas para ciclistas exige incorporar ideais feministas que reivindicam não apenas infraestrutura, mas também segurança, respeito e reconhecimento da diversidade de experiências e corpos. A luta pelo direito de pedalar livremente é, portanto, também uma luta pelo direito de existir na cidade sem medo.

Diante disso, torna-se evidente a necessidade de políticas públicas que integrem a perspectiva de gênero ao planejamento urbano e viário. É fundamental que ações voltadas à mobilidade ciclovária contemplem não apenas a criação de ciclovias e melhorias estruturais, mas também estratégias de enfrentamento às violências que limitam o acesso das mulheres ao espaço público. Somente por meio de uma abordagem inclusiva e sensível às desigualdades

será possível transformar a cidade em um território mais justo, capaz de garantir às mulheres ciclistas o pleno exercício de seus direitos e experiências de deslocamento.

Sob essa ótica, a discussão sobre gênero e cidade não pode permanecer restrita aos ambientes acadêmicos. É necessário que ela se desloque para as ruas, para o cotidiano e para a vivência urbana, pois somente quando se fala, se ecoa, e quando se ecoa, se transforma. A cidade é palco de experiências concretas e, portanto, é também espaço de transformações. A mobilidade das mulheres ciclistas não é apenas um tema de pesquisa, mas uma questão de justiça social que exige visibilidade e ação coletiva.

7. REFERÊNCIAS

BERTH, Joice. **Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas estruturas urbanas**. São Paulo: Paz & Terra, 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 1 dez. 2025.

BUTLER, Judith. **Gender trouble: feminism and the subversion of identity**. Taylor & Francis e-Library, 2002.

CARDOSO, Antônio. **Mobilidade com parada obrigatória: como a falta de infraestrutura impede o uso da bicicleta**. G1 Sergipe, Aracaju, 24 nov. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2025/11/24/mobilidade-com-parada-obrigatoria-como-a-falta-de-infraestrutura-impede-o-uso-da-bicicleta.ghtml>. Acesso em: 8 jan. 2026.

CICLO ATIVO. **Relatório síntese da pesquisa origem e destino das viagens de bicicleta no município de Aracaju**. Aracaju: Ciclo Ativo, abr. 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos szlak. São Paulo: Annablume, 2005, 251 pp

DÍAZ, Rodrigo; ROJAS, Francisca. **Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina**. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo, 2017. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2021/02/MujeresyciclismoUrbanoAmericaLatinaBID.pdf>. Acesso em: 3 jun. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Aracaju**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se/aracaju>. Acesso em: 08 jan. 2026

KERN, Leslie. **Feminist city: claiming space in a man-made world**. London; New York: Verso, 2020.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 1. versão: início – fev. 2006. São Paulo: Editora Loyola, 2006. (Original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000)

MASSEY, Doreen. **Space, place and gender**. Cambridge: Polity Press, 1994

MUXÍ MARTÍNEZ, Zaida. **Mujeres, Casas y Ciudades: más allá del umbral**. Barcelona: dpr-barcelona, 2018.

PEDAL DAS GURIAS. **Coletivo autogestionado de e para mulheres, pessoas trans e não-binárias**. Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/pedaldasgurias/>. Acesso em: 01 mar. 2026.

SEÑORITAS COURIER. **Señoritas Courier**. Disponível em: <https://senhoritascc.com.br/>. Acesso em: 01 mar. 2026.

SAIA NA NOITE. **Quem somos. Saia na Noite**. Disponível em: <http://www.saiananoite.com.br/quemsomos.html>. Acesso em: 01 mar. 2026

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SMTT, Aracaju. **Busca – mapa ciclovias**. Disponível em: <http://www.smttaju.com.br/busca?query=mapa+ciclovias>. Acesso em: 9 jan. 2026.

TERÇA DAS MANAS. **Terça das Manas — coletivo feminino de ciclismo**. Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/tercadasmanas>. Acesso em: 01 mar. 2026

TRANSPORTE ATIVO. **Perfil do ciclista brasileiro 2024**. Rio de Janeiro: Transporte Ativo; Observatório das Metrópoles, 2024. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/wp-content/uploads/2025/01/perfil-do-ciclista-24.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2025.

APENDICE A

Número:	Ponto:	Horário:						
ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO								
Características do ciclista					Características da Viagem			
Idade	Cor/Raça	Gênero	Ocupação	Renda	Motivo da viagem	Frequência da viagem	Origem - Destino	
☐ 12 a 17 anos	☐ Amarela	☐ Mulher Cis	☐ Aposentada (o)	☐ Até um Salário Mínimo	☐ Trabalho	☐ Diariamente	A bicicleta é seu principal meio de deslocamento ? ☐ Sim ☐ Não	
☐ 18 a 29 anos	☐ Branca	☐ Homem Cis	☐ Dona de Casa (o)	☐ De 2 a 4 Salários	☐ Lazer	☐ Somente nos fins de semana		
☐ 30 a 49 anos	☐ Indígena	☐ Mulher Trans	☐ Estudante	☐ De 5 a 7 Salários	☐ Escola/Universidade	☐ Ocasionalmente		
☐ 50 a 69 anos	☐ Parda	☐ Homem Trans	☐ Trabalhadora Assalariada (o)	☐ Mais de 8 Salários	☐ Compras	☐ Raramente		
☐ Mais de 70 anos	☐ Preta	☐ Não binário	☐ Trabalhadora Autônoma (o)	☐ Sem Renda	☐ Cuidado	☐ Outra:		
☐ Prefiro não declarar	☐ Outra:	☐ Prefiro não declarar	☐ Não Ocupada (o)	☐ Prefiro não declarar	☐ Outro:	☐		
		☐ Outro:	☐ Outra:					
Perguntas Abertas								
Quais inseguranças/ barreiras você enfrenta ao pedalar ?								
Você evita algum local/ horário ao se deslocar ?								
Você já sofreu alguma violência ao pedalar?								
Você percebe desigualdades ou diferenças de poder entre motoristas, pedestres e ciclistas?								
Você pedalaria mais se as condições fossem melhores?								
Você já sentiu que sua experiência como ciclista foi diferente por ser (inserir gênero*)?								

APENDICE B

08/02/2026, 21:12

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

Este questionário faz parte da pesquisa desenvolvida para meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), cujo objetivo é compreender as experiências de ciclistas em relação ao deslocamento urbano com enfoque em uma perspectiva de Gênero.

Sua participação é fundamental para que possa analisar de forma mais ampla os desafios enfrentados por quem utiliza a bicicleta como meio de transporte.

As respostas são confidenciais e serão utilizadas apenas para fins acadêmicos. Não há respostas certas ou erradas, o que importa é a sua experiência pessoal.

Agradeço desde já pela colaboração!

O seguinte formulário é dividido em duas partes. A primeira corresponde a perguntas diretas sobre o perfil de quem pedala e as características das viagens que costuma realizar. A segunda parte abrange perguntas abertas, que pedem respostas mais detalhadas.

* Indica uma pergunta obrigatória

1. Idade *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ 12 a 17 anos
- ☐ 18 a 29 anos
- ☐ 30 a 49 anos
- ☐ 50 a 69 anos
- ☐ Mais de 70 anos
- ☐ Prefiro não declarar

08/02/2026, 21:12

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

2. Cor/Raça *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Amarela
- ☐ Branca
- ☐ Indígena
- ☐ Parda
- ☐ Preta
- ☐ Outro: _____

3. Gênero *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Mulher Cis
- ☐ Mulher Trans
- ☐ Homem Cis
- ☐ Homem Trans
- ☐ Não Binário
- ☐ Outro: _____

4. Ocupação *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Em aposentadoria
- ☐ Responsável pelo lar
- ☐ Estudante
- ☐ Trabalho Assalariado
- ☐ Trabalho Autônomo
- ☐ Sem ocupação
- ☐ Outro: _____

08/02/2026, 21:12

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

5. Renda *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Até um Salário Mínimo
- ☐ De 2 a 4 Salários
- ☐ De 5 a 7 Salários
- ☐ Mais de 8 Salários
- ☐ Sem Renda
- ☐ Prefiro não declarar

6. Qual é o principal motivo das suas viagens de bicicleta? *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Trabalho
- ☐ Lazer
- ☐ Escola/Universidade
- ☐ Compras
- ☐ Cuidado/ Acompanhamento familiar
- ☐ Outro: _____

7. Qual a frequência das suas viagens de bicicleta? *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Diariamente
- ☐ Somente nos fins de semana
- ☐ Ocasionalmente
- ☐ Raramente
- ☐ Outro: _____

08/02/2026, 21:12

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

8. Ao pedalar, você costuma realizar percursos apenas dentro do seu bairro ou entre diferentes bairros? *

9. A bicicleta é seu principal meio de locomoção ? *

Marcar apenas uma oval.

☐ Sim

☐ Não

Perguntas Abertas

Essa seção contém perguntas que pedem respostas mais detalhadas

10. Quais inseguranças/ barreiras você enfrenta ao pedalar ? (podem ser físicas, como infraestrutura, ou simbólicas, como questões sociais de segurança) *

11. Você evita algum local/ horário ao se deslocar ? Se sim, quais? *

08/02/2026, 21:12

ENTREVISTA: MOBILIDADE ATIVA EM UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

12. Você já sofreu alguma violência ao pedalar? (assédio, roubo, acidente...) Se desejar, descreva quais. *

13. Como você percebe as relações entre motoristas, pedestres e ciclistas? Existem desigualdades ou diferenças de poder? Se sim, quais? *

14. Ao pedalar, você já enfrentou situações em que sentiu que seu gênero impactou sua experiência? (por exemplo, em relação à segurança, respeito ou acesso) Como ? *

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários