

Autorização concedida a Biblioteca Central da Universidade de Brasília pela autora Daniela Braga Santos para disponibilizar a obra, gratuitamente, de acordo com a licença conforme permissões assinalada, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da obra, a partir desta data.

A obra continua protegida por Direito Autoral e/ou por outras leis aplicáveis. Qualquer uso da obra que não o autorizado sob esta licença ou pela legislação autoral é proibido.

Referência

SANTOS, Daniela Braga; SILVA, Carolina Pescatori Candido da. Mobilidade urbana e gênero: questões para o planejamento urbano pós-pandêmico. In: **SIMPÓSIO PPG-FAU-UnB: Arquiteturas e Urbanismos em Perspectivas Contemporâneas**, 3., 2024, Brasília. *Anais eletrônicos*. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/simposio-ppgfauunb/910721-mobilidade-urbana-e-genero--questoes-para-o-planejamento-urbano-pos-pandemico>. Acesso em: 6 out. 2025.

III simpósio PPG-FAU-UnB

arquiteturas e urbanismos em perspectivas contemporâneas

MOBILIDADE URBANA E GÊNERO: QUESTÕES PARA O PLANEJAMENTO URBANO PÓS-PANDÊMICO

EIXO TEMÁTICO: TÉORIA, HISTÓRIA E CRÍTICA

RESUMO

Este trabalho visa compreender o espaço urbano sob a perspectiva de gênero da mulher, identificando e analisando as suas vulnerabilidades e necessidades negligenciadas na cidade e que se tornaram ainda mais evidentes no processo da pandemia de COVID-19. O intuito do trabalho é refletir sobre o impacto que a malha urbana e a distribuição de equipamentos urbanos impõem sobre a mobilidade da mulher, tanto pela sua dinâmica social, quanto pela sua participação efetiva e ativa na cidade. Para isso, toma-se como ponto de diálogo três cidades-capitais latino-americanas: Cidade do México, Brasília e Buenos Aires por possuírem características semelhantes tanto na economia, importância no cenário Latino-Americano, quanto pelas medidas político-sociais semelhantes de mitigação da COVID-19. Como objetivos, o trabalho se divide em três partes: 1) debater como a mobilidade urbana exclui e subjuga a mulher aos seus papéis sociais patriarcais; 2) explicitar a dinâmica social e urbana das mulheres na sociedade, identificando a sua vulnerabilidade e necessidades em relação à mobilidade urbana; 3) apresentar dados gerais de mobilidade das mulheres e ações de planejamento voltadas para melhorar a mobilidade delas. Os resultados encontrados foram que o Estado necessita aplicar o planejamento urbano sob a perspectiva de gênero, que vise a desconstrução da subjugação do feminino no ambiente urbano. Além de ações que proporcionem a inserção de mulheres no mundo da política para que as ações urbanas e sociais sejam condizentes com as necessidades encontradas por elas.

PALAVRAS-CHAVE: Covid-19; planejamento urbano; mobilidade urbana; gênero; América Latina.

ABSTRACT

This paper aims to understand urban space from a gender perspective, identifying and analyzing women's vulnerabilities and neglected needs in the city, which have become even more evident during the COVID-19 pandemic. The aim of this work is to reflect on the impact that the urban fabric and the distribution of urban facilities have on women's mobility, both in terms of their social dynamics and their effective and active participation in the city. To do this, three Latin American capital cities are used as a point of dialog: Mexico City, Brasilia and Buenos Aires, because they have similar characteristics in terms of their economies, their importance on the Latin American stage, and

III simpósio PPG-FAU-UnB

arquiteturas e urbanismos em perspectivas contemporâneas

their similar political and social measures to mitigate COVID-19. The work is divided into three parts: 1) to discuss how urban mobility excludes and subjugates women to their patriarchal social roles; 2) to explain the social and urban dynamics of women in society, identifying their vulnerability and needs in relation to urban mobility; ; 3) present general data on women's mobility and planning actions aimed at improving their mobility. The results were that the state needs to apply urban planning from a gender perspective, aimed at deconstructing the subjugation of women in the urban environment. In addition to actions that provide for the inclusion of women in the world of politics so that urban and social actions are consistent with the needs they encounter.

KEY-WORDS: *Covid-19; urban planning; urban mobility; gender; Latin America.*

INTRODUÇÃO

A pandemia de COVID-19 impulsionou a sociedade a reformular os preceitos do planejamento urbano, mostrando que, pela perspectiva da mulher, há incertezas e vulnerabilidades quanto à sua participação enquanto ser igualitário e de direitos na sociedade contemporânea. Historicamente, os direitos das mulheres vêm lhes sendo restringido, a sua evidência se amplificou com a pandemia de COVID-19, que, a médio e longo prazo, acentuaram a sobreposição dos papéis sociais, a exposição à violência e a dificuldade de reinserção no mercado de trabalho.

A sociedade é marcada por formas invisíveis, veladas e camufladas de violência contra o sexo feminino. Os espaços políticos, sociais e econômicos ainda demarcam a dominância do sexo masculino, o machismo ‘cultivado ali’ dificulta e desqualifica o acesso das mulheres a esses mesmos espaços.

No planejamento urbano, discute-se a ausência/negligência de medidas que considerem necessidades específicas para o público feminino. Essa é uma forma também de não reconhecer o papel atuante da mulher na sociedade. Como resultado, a mulher na cidade sofre com “barreiras invisíveis”, que podem ser exemplificadas, dentro de outras categorias, como trajetos considerados menos seguros a se percorrer em horários sem muito fluxo de pessoas ou com pouca iluminação.

A interpretação do trabalho visa mostrar o papel e o lugar da mulher na cidade, e conseqüentemente no planejamento urbano, mostrando o compromisso que arquitetos e urbanistas contemporâneos tem de pensar a cidade sob uma nova perspectiva urbana que vise a igualdade de gênero. Assim, a cidade é vista como um meio político e social capaz de transformar o meio urbano e desconstruir a reprodução ideológica machista e patriarcal.

1. A cidade: perspectiva de gênero

A cidade é o campo estratégico para as propostas de transformação social, ao ser nela que ocorre os embates, políticos, de classe, de gênero e de raça, em suas diversas formas, dentre

as quais destaca-se a segregação e a opressão de gênero. Assim, o debate sobre a construção do espaço urbano sob a perspectiva da mulher, se torna ainda mais importante para o processo de se alcançar uma equidade social.

De acordo com Montaner; Muxí (2021, p. 191) “O urbanismo não é nem foi neutro. Foi desenvolvido essencialmente a partir de uma visão patriarcal, capitalista e piramidal, que deu total prioridade às atividades produtivas, atribuídas aos homens e pelo gênero masculino (...)”. Logo, a estrutura da cidade, sua construção, planejamento e projeção, são realizados pela perspectiva do gênero masculino e refletem as desigualdades de gênero, classe e raça, em que o espaço público é apropriado de diferentes maneiras conforme os grupos sociais (SITO; FELIX, 2021). Como bem aborda Fraser (2021, p. 39) “(...) o resultado é uma estrutura político-econômica que gera modos de exploração, marginalização e privação específicos de gênero. Essa estrutura constitui o gênero como uma diferenciação político-econômica dotada de características semelhantes às de classe. Como identificado, na Figura 1, abaixo:

Aspectos da vida das mulheres em que se refletem os nós estruturais da desigualdade de gênero com relação à mobilidade urbana

Núcleos estruturais da desigualdade de gênero e autonomia	Desigualdade socioeconômica e persistência da pobreza (crescimento excludente)	Padrões culturais patriarcais, discriminatórios e violentos (cultura do privilégio)	Divisão sexual do trabalho e injusta organização do cuidado	Concentração do poder e relações de hierarquia no âmbito político
Padrões de mobilidade	Custo e exposição variável a riscos segundo a zona, tipo de transporte, motivo e distância de viagem, horários de viagem	Horários 'proibidos', percepção (real) de insegurança, exposição a condutas de agressão/ assédio no transporte	Motivos e distância de viagem, número de paradas, horários, viagens acompanhadas, dupla jornada. Barreiras adicionais à mobilidade laboral	Dificuldades e barreiras adicionais à mobilização política e social, participação na tomada de decisões
Autonomia	Autonomia econômica, autonomia física	Autonomia física	Autonomia econômica, autonomia física	Autonomia política
Direitos	DESCA (Trabalho e renda própria, entre outros)	Direito à vida, direito à integridade, direito à não discriminação	Igualdade e não discriminação, direito ao trabalho	Direitos políticos

Figura 1. Aspectos da vida das mulheres que refletem na mobilidade urbana. Fonte: Martínez; Maldonado; Schönsteiner, 2022

Martínez; Maldonado; Schönsteiner (2022) demonstram, a partir da Figura 1, que as políticas públicas de mobilidade devem também correlacionar com o gênero, direitos sociais, dentre outros que abrangem a rede de desigualdade de gênero. Então, é compreender também que a metrópole da cidade contemporânea é “composta da sobreposição de seis grandes

sistemas: moradia, espaços de trabalho, equipamentos, comércio, espaço público (que se estende às reservas naturais) e mobilidade” que os inter-relaciona (MONTANER; MUXÍ, 2021, p. 65).

Oliveira (2021) considera a questão de como pensaremos no direito à cidade para as mulheres, se elas compõem um pequeno percentual no meio político, esfera onde são tomadas as principais decisões e definições. “Especialmente porque ainda hoje as mulheres representam apenas 20% do conjunto de governo municipais, metropolitanos e regionais do mundo” (MONTANER; MUXÍ, 2021, p.50). Para as mulheres, “(...) as políticas públicas são estratégicas para impulsionar as mudanças necessárias na sociedade. Desse modo, devemos nos desafiar da perspectiva da igualdade de gênero” (...)” (OLIVEIRA, 2021, p.78). Da mesma forma, “Devido a sua formação, arquitetos e arquitetas somam suas habilidades para promover e integrar processos participativos estão preparados para esse trabalho de mediador” (MONTANER; MUXÍ, 2021, p. 48). Para o autor, os arquitetos (as) “são adequados para elaborar normativas de usos e ocupação e propor as diretrizes e os programas de concursos públicos”. (ibid. p. 48). Assim, arquitetos podem contribuir para a construção de uma cidade mais igualitária, ao participam efetivamente das políticas urbanas.

1.1. A pós-pandemia nas cidades latino-americanas: mobilidade urbana

De acordo com Kern (2021, p. 14) “as mulheres ainda têm na cidade uma série de barreiras-físicas, sociais, econômicas e simbólicas”. A autora também analisa que além das principais decisões de política econômica e urbana serem tomadas pelo gênero masculino, não há uma preocupação por parte deles em como as decisões urbanas poderiam afetar as mulheres, ao ponto de criar bloqueios, assim espaço urbano é, na verdade, uma “cidade dos homens”. Uma “cidade dos homens”, feita, organizada e planejada de homens para homens, evidencia a necessidade do debate do espaço público com a igualdade de gênero; uma vez que as mulheres não vivenciam os espaços da mesma forma, já que sofrem constantes opressões, sejam elas violências físicas ou assédios verbais e sexuais. Esses são “exemplos do medo que nós mulheres temos ao andar em certas ruas, em certos horários e em certos lugares, criando já uma normatização de cuidados individuais, bem como uma rede coletiva de segurança e

cuidados mútuos entre mulheres” (SITO; FELIX, 2021, p. 19). Sendo assim, a mulher sofre uma segregação social no espaço urbano. Desta forma, busca-se identificar e analisar, a seguir, quais medidas e ações o Estado desenvolveu, durante a pandemia com perspectiva para os próximos anos, para garantir os direitos das mulheres de usufruírem do espaço urbano por meio da mobilidade.

1.2. Cidade do México: padrões de mobilidade.

Em 2019, o Governo da Cidade do México e a Secretaria de Mobilidade elaboraram o “Pan Estratégico de Género y Movilidad 2019” com perspectiva de até 2024 conseguir alcançar uma política de mobilidade na Cidade do México por uma perspectiva de gênero. Para isso, foram elaborados três eixos estratégicos para enfrentar as principais problemáticas, quanto à mobilidade, das mulheres: reduzir a violência e agressões sexuais, garantir a igualdade de gênero e atender as necessidades nos padrões das viagens das mulheres. Como pode ser observado, na Figura 2, o trajeto da mulher se diferencia ao do homem, determinado por seus papéis sociais de reprodução e cuidado.



Figura 2. Tipos de viagens que homens e mulheres realizam. Fonte: Pan Estratégico de Género y Movilidad, 2019

A Figura 2, demonstra que o percurso da mulher na cidade não ocorre por um processo “cíclico”. Para Steer México et al. (2020) homens e mulheres têm formas distintas de se relacionar e apropriar do espaço urbano. Justamente pelos papéis sociais de gênero desempenhados, que associam a mulher ao espaço interno, privado e doméstico. Isso torna importante o planejamento de ações e práticas que integrem as necessidades estratégicas da mobilidade da mulher no meio urbano. Como apresentado pela figura 3, que detalhada o

propósito das viagens na semana e finais de semana da mulher se comparada com a dos homens e a Figura 3 mostra em um sentido mais amplo as viagens diárias.

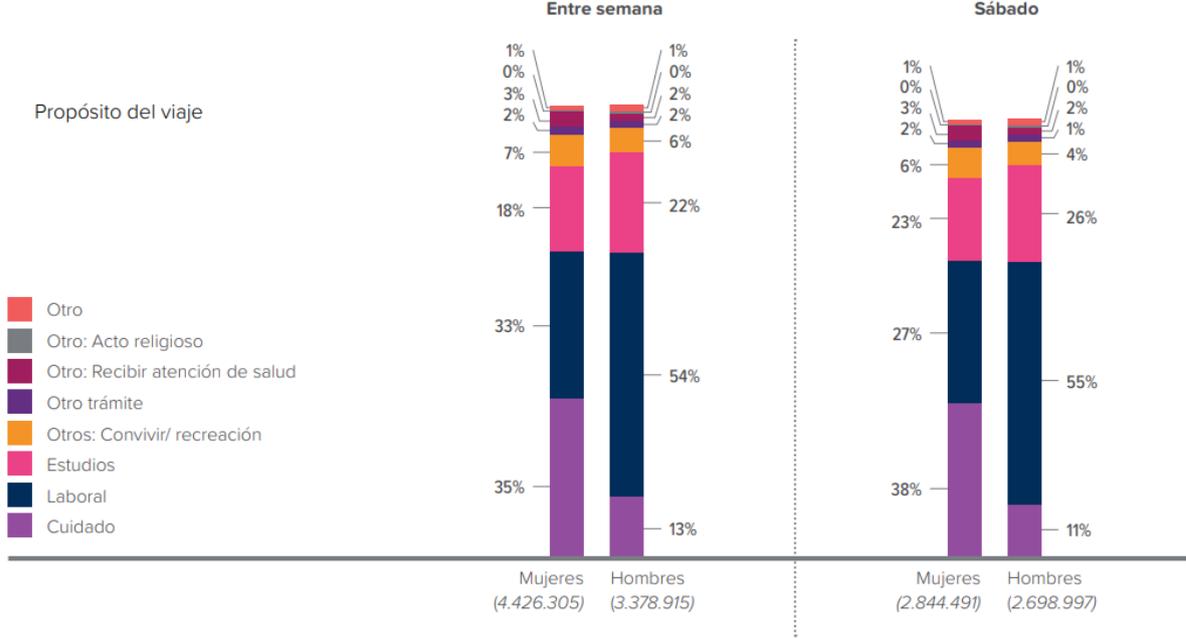


Figura 3. Proposito da viagem. Fonte: Steer México et al, 2020

Promedio de viajes diarios (entre semana)

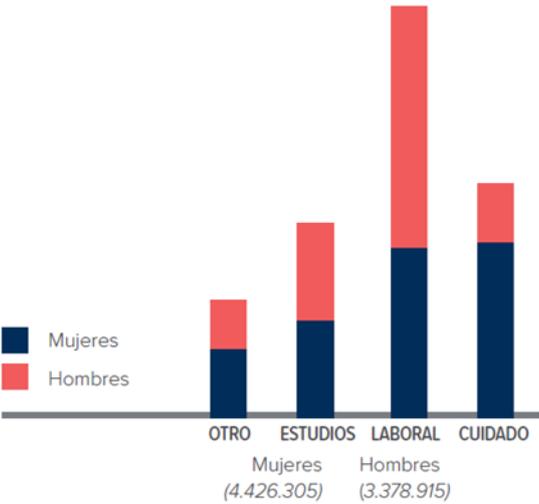


Figura 4. Viagens durante a semana. Fonte: Steer México et al, 2020

Com a análise, das Figuras 3 e 4, Steer México et al. (2020) abordam que as mulheres fazem 66% mais viagens diárias do que os homens. Observa-se ainda o elevado índice, cerca de 75%, quando a atividade é voltada ao “Cuidado”, ou seja, cuidado com crianças e idosos e adultos mais velhos, enquanto 41% representam as viagens para o trabalho. “Esto demuestra que las mujeres tienen ambas as responsabilidades, tanto realizar labores productivas como reproductivas.” (ibid.p, 21).

A porcentagem geral do uso de transporte feito por homens e mulheres, Figura 4, mostra que apesar dos homens usarem mais o transporte coletivo e massivo, as mulheres realizam 51% a mais de total de viagens diárias. Em referência a Diaz (2018), o plano estratégico aborda que “En comparación con los datos de 2007, este porcentaje ha disminuido, ya que em ese año se reportó un valor del 64%” (STEER MÉXICO, et al. 2020,p. 21).

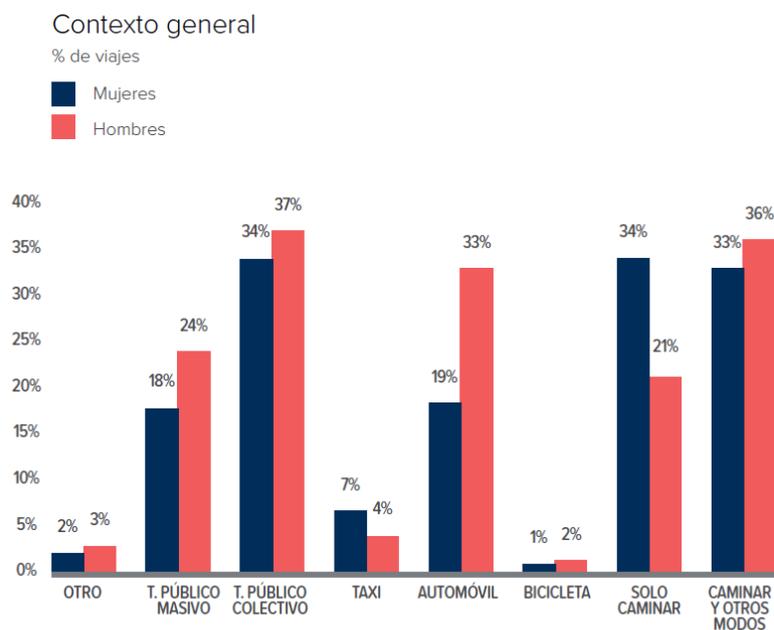


Figura 5. Porcentagem de uso de diferentes tipos de mobilidades em um contexto geral. Fonte: Steer México et al, 2020

O documento “Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México” ainda discorre sobre o padrão encontrado na mobilidade urbana, na qual homens e mulheres se dirigem ao centro da cidade, onde se encontra o polo econômico. Contudo, quando se trata sobre viagens de cuidado, há uma dispersão do trajeto da mulher pela cidade. A

identificação desse problema se torna importante, pois o sistema de transporte considera os padrões de viagens com propósito de trabalho o que inviabiliza outras necessidades espaciais.

Em março de 2022, houve um marco para cidadãs com a “Ley de Movilidad y Seguridad Vial “ que tinha o intuito de eliminar as desigualdades de gênero e garantir o direito de mulheres e crianças a andarem em locais públicos seguros sem o risco da violência. Em 16 de maio de 2022, a Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorio y Urbano (Sedatu) enfatizou sobre a questão de planos urbanos com equidade de gênero e a prioridade de transportes sustentáveis.

1.3. Buenos Aires: Plano de mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero

Em 6 de dezembro de 2019, na página oficial do governo de Buenos Aires destinada à mobilidade, se apresentava o primeiro “Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires”. Este plano buscava potencializar a tomada de decisão das mulheres, pela autonomia física e econômica, uma vez que, as mulheres têm necessidades particulares e enfrentam desafios quanto a sua mobilidade cotidiana. Como é apresentado pelos seguintes dados, levantados pelo governo de mobilidade de Buenos Aires sobre gênero e mobilidade: “(...) 60% dos pedestres são mulheres; 58% dos usuários de transporte público são mulheres; 5 horas por dia são gastas em trabalho de cuidado; 100% das mulheres sofreram assédio no transporte público” (BUENOS AIRES, 2019)

O Plano de mobilidade sob a perspectiva de gênero possui quatro eixos principais: 1) Planificação, desenho e gestão com perspectiva de gênero; 2) Integração das mulheres no mercado de trabalho no setor de Transporte e Mobilidade; 3) Dados e estudos de mobilidade cotidiana e seguridade com perspectiva de gênero; 4) Treinamento e conscientização sobre gênero. Esses quatro eixos têm como objetivos promover a igualdade entre os gêneros em todos os âmbitos da vida, desconstruindo as práticas culturais que reforçam a desigualdade de gênero. Além de, principalmente, implementar na Secretaria de Transporte, políticas públicas com perspectiva de gênero, na Cidade de Buenos Aires.

As ações desenvolvidas por Buenos Aires desde 2019, mostram que o país se mantém ativo quanto ao debate da mobilidade urbana pela perspectiva do gênero. Em 2022, o Estado lançou o “Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte”, um guia para o planejamento de mobilidade da cidade de Buenos Aires. O guia foi realizado por uma equipe de mulheres, sendo elas: Sara Ortiz Escalante, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas e Blanca Valdivia. As autoras são membros do Col Lectiu Punt 6 (Coletivo Ponto 6), uma cooperativa de arquitetos, sociólogos e planejadores urbanos. A escolha dessa equipe mostra o cuidado que o Estado teve para elaborar um planejamento coerente com as necessidades das mulheres e um “primeiro passo” para a integração das mulheres em âmbitos de poder, do planejamento urbano e discussão da cidade

1.4. **Brasília: segregação pelo Vagão Rosa.**

Em Brasília-DF, no “Combate à importunação sexual no transporte público”, pelas estatísticas da Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB-DF) (2023), “Para o consolidado de 2022, os índices apontam 629 ocorrências em todo o DF, sendo que de janeiro a dezembro de 2021, foram 550 registros”. Esses dados apontam no Distrito Federal o aumento da prática de importunação sexual no transporte público coletivo do DF. O que se agrava quando se analisa os dados da Codeplan-DF (2023), figura 6, que 39,3% das mulheres são as que se utilizam de transporte público, como o ônibus, e 3,1% de metrô. Um índice maior que o correspondente a 43,9% e 2,0% dos homens, respectivamente. Assim, as mulheres são as principais usuárias do transporte público.

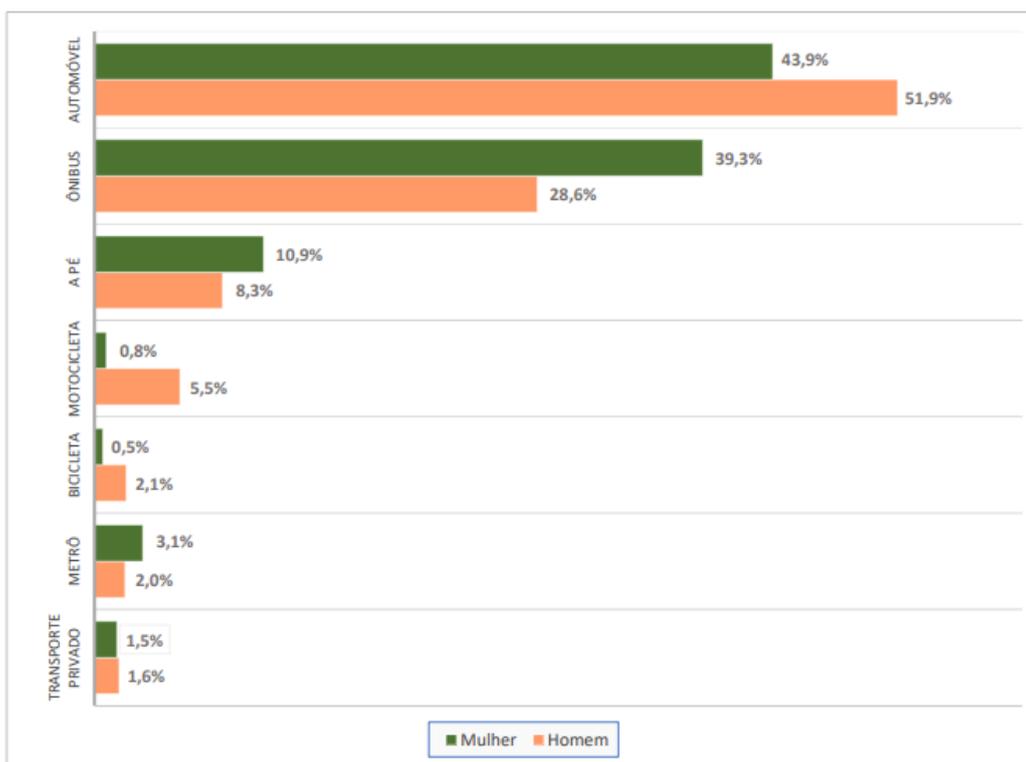


Figura 6. Tipos de transporte utilizados por homens e mulheres. Fonte: Codeplan-DF, 2023

Lobo (2022) em matéria “Futuro da mobilidade urbana do DF em debate”, para a Agência Brasília; expõe que em novembro de 2022, a Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) promoveu um Seminário de Mobilidade de Brasília, com o “objetivo de integrar a sociedade ao debate sobre o futuro da mobilidade urbana no Distrito Federal e compartilhar o conhecimento sobre o tema” (s/p). Das ações discutidas entre agentes do Governo do Distrito Federal (GDF), empresas operadoras, prestadores de serviços; em mobilidade urbana, entidades da sociedade civil e órgãos de controle, destacara-se a necessidade da sustentabilidade ambiental, sistemas inteligentes para o transporte e mobilidade, e tecnologia de otimização do sistema, a questão sobre o transporte ser financiado pelo poder público. Assim, em momento algum da reportagem se pontuou a necessidade de abordar a mobilidade sob a perspectiva de gênero.

A abordagem de ações de política públicas com enfoque ao gênero aparece no II PDPM (II Plano Distrital de Políticas para mulheres 2020 – 2023), Brasília-2021. Este documento é um conjunto de propostas de políticas públicas elaboradas pelo Governo do Distrito Federal, Secretaria de Estado da Mulher, Secretaria de Estado de economia e Companhia de

Planejamento do Distrito Federal- CODPLAN, Conselho dos Direitos da Mulher do DF. E a sua elaboração teve o intuito de garantir a igualdade das mulheres e combater a discriminação de gênero. O documento é estruturado em 9 eixos que contempla ações e metas para políticas públicas voltadas ao público feminino, procurando sanar as suas demandas. Dos eixos apresentados, destaca-se o Eixo 5 “Participação das mulheres nos espaços de poder e decisão”, nele a iniciativa governamental é de que as mulheres possam participar e ocupar qualquer esfera de poder (cargos de direção, gerência, parlamento, etc.) da sociedade. Promovendo assim o protagonismo da mulher e a luta pela igualdade de gênero. Contudo, a pauta sobre a mobilidade urbana e estudos aprofundados sobre o assunto, não são abordados.

No caso de Brasília, o Vagão Rosa trata-se de uma política pública que dá uso exclusivo as mulheres, a um vagão do metrô, durante determinados dias e horários, de modo a coibir situações de violência e assédio sexual. No entanto, ela se torna uma medida paliativa, não resolve o problema justamente pela falta de reconhecimento que permeia esses espaços, quando homens adentram esses vagões exclusivos em horário proibido. Para Machado; Rocha (2019) o “Vagão Rosa” é mais uma forma de segregação das mulheres no transporte público, em que se isola as mulheres para que elas não sejam perturbadas. Isso acaba por não resolver os problemas e expor as vítimas. Além disso, o Vagão Rosa apenas separa as vítimas em potencial dos possíveis agressores. “Some-se a isso a privação da utilização dos metrôs de forma livre e segura” (ibid, p. 22). Uma vez que ainda há receio, figura 7, em utilizar os vagões mistos.

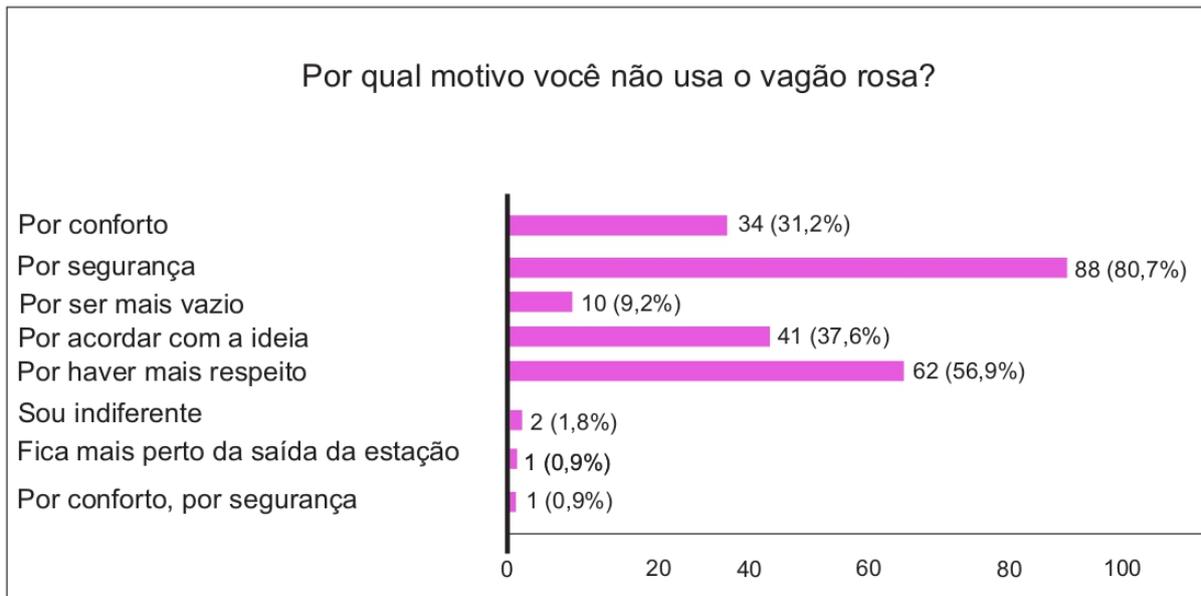


Figura 7. Motivos de usar o vagão rosa. Fonte: Rodrigues 2020

A pesquisa empírica, desenvolvida por Rodrigues (2020) apresenta a percepção social do “Vagão Rosa” pelas mulheres. Os resultados foram obtidos de setembro a outubro de 2019, em que 148 pessoas justificaram o não uso do vagão. Das justificativas, destaca-se a “por não saber qual é, por falta de sinalização, por estar muito longe da escada da estação, por não representar as mulheres no geral, por ser muito lotado e por não resolver o problema principal, já que as mulheres permanecem sendo assediadas em outros locais” (ibid. p, 07). Assim, para a autora, a percepção das mulheres quanto ao uso do Vagão Rosa, foi que é uma ação pública paliativa já que no seu cotidiano, ainda continuam sofrendo a violência do assédio em diferentes espaços.

1.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho se propôs a fazer um estudo de como as mulheres vivenciam o espaço urbano, por meio da mobilidade, em três capitais latino-americanas: Cidade do México, Buenos Aires e Brasília. O que se constatou é que a mobilidade urbana é um dos diversos “nós” que interligam uma rede de questões a serem discutidas pelo Estado, como as dificuldades e desigualdades sociais e econômicas. Assim como, a reprodução do discurso cultural do patriarcado que continua a produzir espaços urbanos para os homens. Isso demonstra uma negligência do poder do Estado, que por ser formado em sua maioria por homens brancos e

de uma classe dominante, tanto na política quanto na economia, reverberam a desigualdade de classes e gênero no meio urbano. Dessa maneira, o Estado continua a planejar espaços sem considerar as necessidades e a equidade de direitos da mulher de usufruírem do espaço urbano sem o receio de passarem por situações de importunação sexual.

A importância dessas questões ocorre uma vez que as mulheres são as principais usuárias do transporte público e o seu trajeto cotidiano ocorre de maneira não linear e dispersa na cidade. Devido à atribuição de papéis sociais, como o do “Cuidado” que as fazem fragmentar o seu trajeto em casa, trabalho, supermercado, farmácia, dentre outros. Enquanto isso, a mobilidade urbana é pensada pela perspectiva do homem, ou seja, um trajeto casa-trabalho. Há ainda um longo percurso a ser percorrido, uma vez que as ações do Estado, se mostram mais ativas em alguns projetos do que em outros. Dessa forma, cabe ao Estado adotar políticas públicas que contemplem os direitos humanos, na perspectiva de gênero, para as mulheres exercerem o seu direito na cidade, e tenham suas necessidades atendidas nos sistemas de mobilidade, reduzindo assim os padrões de violação de direitos, desigualdade e discriminação.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Buenos Aires Ciudad. **Se presenta el primer Plan de Género y Movilidad de la Ciudad de Buenos Aires** | (2019). Acessado em: 25 de agosto de 2023. Disponível em: <https://buenosaires.gob.ar/movilidad/noticias/se-presenta-el-primer-plan-de-genero-y-movilidad-de-la-ciudad-de-buenos-aires>

Lobo, Carolina. **Futuro da mobilidade urbana do DF em debate**. Agência Brasília. Acessado em: 27 de agosto de 2023. Disponível em: <https://agenciabrasilia.df.gov.br/2022/11/18/futuro-da-mobilidade-urbana-do-df-em-debate/>.

CODEPLAN-DF. **COMO ANDA BRASÍLIA: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021**. Brasília-DF, 2023.

D'Avila, M. **E se a cidade fosse nossa?** In: L. Sito & M. Felix (Orgs.). **E se as cidades fossem pensadas por mulheres** (p. 13). Editora Zouk, 2021.

Fraser, N. **Da Redistribuição ao Reconhecimento: Dilemas da Justiça em uma Era "Pós-Socialista"**. In *Justiça Interrompida: Reflexões Críticas sobre a Condição "Pós-Socialistas"* (pp. 27-57). São Paulo: Editora Boitempo, 2022.

Governo do Distrito Federal et.al. **II Plano Distrital de Políticas para Mulheres 2020-2023; 201.**

Kern, L. **Cidade feminista: A luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Oficina Raquel, 2021.

Martínez, R., Maldonado, C., & Schönsteiner, J. (Eds.). **Inclusão e mobilidade urbana com um enfoque de direitos humanos e igualdade de gênero: marco de análise e identificação de instrumentos de política para o desenvolvimento de sistemas sustentáveis de mobilidade urbana na América Latina (Documento de Projetos LC/TS.2022/74)**. Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), 2022.

Montaner, J. M., & Muxí, Z. **Política e arquitetura: Por um urbanismo do comum e ecofeminista**. Olhares, 2021.

Ramírez, A., & Pérez, T. **Mujeres en el sector de movilidad: ¿Cómo vamos en la Ciudad de México?**; 2020. Acessado em: 25 de agosto de 2023. Disponível: <https://wrimexico.org/bloga/mujeres-en-el-sector-de-movilidad-%C2%BFc%C3%B3mo-vamos-en-la-ciudad-de-m%C3%A9xico>

Oliveira, M. **Os desafios do direito à cidade a partir da construção de políticas públicas promotoras de igualdade de gênero**. Em L. Sito & M. Felix (Orgs.), *E se as cidades fossem pensadas por mulheres* (p. 74). Editora Zouk, 2021.

Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). **Movilidad cotidiana con perspectiva de género**, 2021. Guía metodológica. Caracas: CAF. Acessado em: 28 de agosto de 2023. Disponível: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>

Machado de Oliveira, I., & Avena Rocha, L. **O Vagão Rosa do Metrô - Análise do Processo Legislativo e Etapas Iniciais de Implementação da Política Pública de Mobilidade que Cria Espaços Exclusivos para as Mulheres no Sistema Metroviário do Distrito Federal (UniCEUB)**. Brasília, 2019.

Rodrigues, M. D. A. **O vagão rosa em foco: a mobilidade feminina como questão de gênero no Distrito Federal**. Monografia (Bacharelado em Direito) - Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais, UniCEUB, Brasília, 2020.

SEMOB-DF. **Secretaria de Transporte e Mobilidade. Combate à importunação sexual no transporte público**. 2023.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Comunicado. **Incluirá Sedatu necesidades de mujeres y niñas en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**, 2023.

Silvina Pennella—**Género, desigualdades y violencias en tiempos de COVID-19. Lo que nos dejará la pandemia.** ([s.d.]). Defensoría del Pueblo CABA. Acessado em 23 de Agosto de 2023. Disponível em: <https://defensoria.org.ar/rec/silvina-pennella-genero-desigualdades-y-violencias-en-tiempos-de-covid-19-lo-que-nos-dejara-la-pandemia/>

Sito, L., Felix, M. de (Orgs.). **E se as cidades fossem pensadas por mulheres.** Zouk, 2021

Steer México, Pereira, L., Echavarría, A., Mazorra, A., Mireles, R., Mejía, S., & Peña, P. **Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México** , Caracas: CAF, 2020.