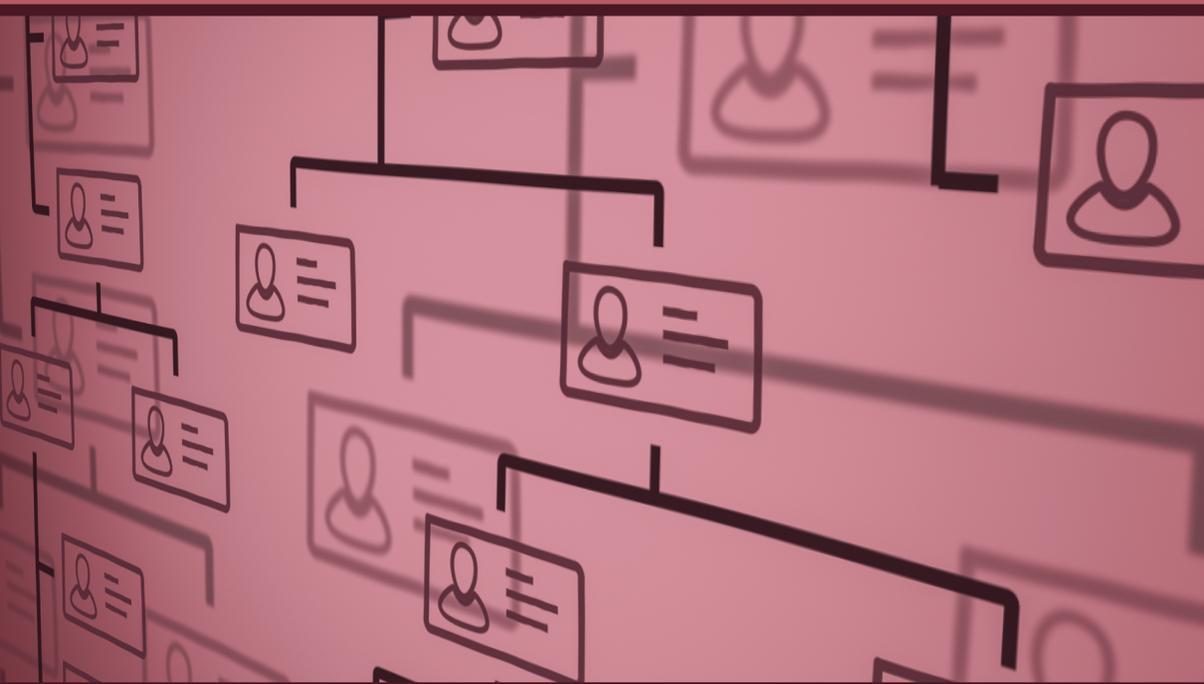


Nikolas Corrent
(Organizador)

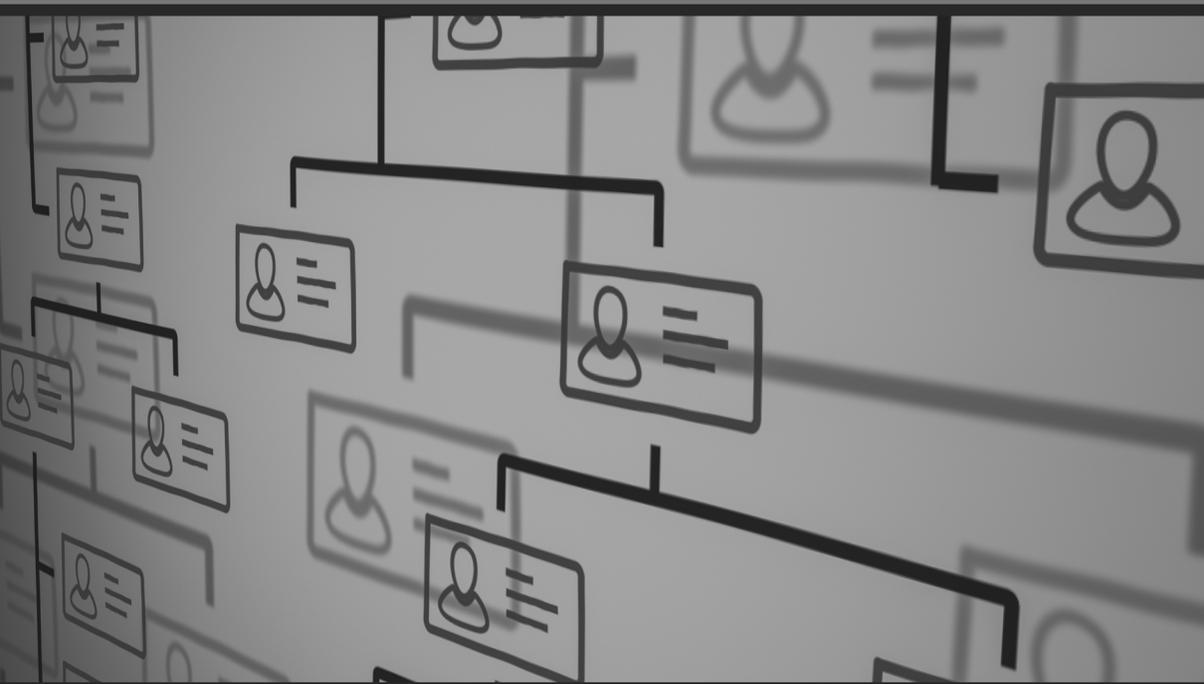


CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional 3

Atena
Editora
Ano 2022

Nikolas Corrent
(Organizador)



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional 3

Atena
Editora
Ano 2022

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena

Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena

Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
 Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
 Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
 Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
 Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
 Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
 Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
 Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
 Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
 Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
 Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
 Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
 Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
 Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
 Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
 Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie di Maria Ausiliatrice
 Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
 Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
 Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
 Prof. Dr. Kápio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
 Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
 Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
 Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
 Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
 Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
 Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
 Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
 Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
 Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
 Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
 Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
 Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
 Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
 Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
 Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
 Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
 Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
 Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
 Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
 Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
 Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional 3

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Yaidy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Nikolas Corrent

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)	
C569	<p>Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional 3 / Organizador Nikolas Corrent. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.</p> <p>Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-65-258-0865-9 DOI: https://doi.org/10.22533/at.ed.659221212</p> <p>1. Ciências sociais. 2. Estado. 3. Desenvolvimento regional. I. Corrent, Nikolas (Organizador). II. Título.</p> <p style="text-align: right;">CDD 301</p>
Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná – Brasil
Telefone: +55 (42) 3323-5493
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código Penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

A obra “Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional 3” apresenta uma coletânea de artigos acadêmicos que oferecem importantes e criteriosas reflexões acerca da pluralidade de recortes temáticos, fontes, bem como das múltiplas possibilidades de se buscar entender as relações entre sujeitos e sociedades.

O objetivo central foi proporcionar de forma categorizada e clara reflexões desenvolvidas em instituições de ensino e pesquisa do país, os quais contemplam as mais distintas Ciências. Essa miscelânea de produções acadêmicas adiciona a oportunidade de difusão em diferentes âmbitos da sociedade, os quais estão envolvidos com o interesse público e a necessária consideração sobre as reflexões que envolvem o ser humano e a vida coletiva.

Além disso, a obra apresenta capítulos que abordam a necessidade de conexões interdisciplinares, ou seja, requerem um diálogo constante com outros conhecimentos, para a boa compreensão dos seus métodos – algo característico no interior das Sociais Aplicadas. A inquietação dessa ciência é garantir que a interação entre o singular e o plural, o universal e o particular possam ser considerados na análise da sociedade humana.

Os(as) leitores(as) dessa obra terão contato com discussões que permeiam as Ciências Sociais Aplicadas, como por exemplo: Políticas Públicas, Empreendedorismo, Urbanização e Mobilidade, Comunicação no mundo contemporâneo, o Trabalho o setor industrial, Relações Internacionais e Empresas.

Boa leitura!

Nikolas Corrent

CAPÍTULO 1 1**A MAIS VALIA NA ERA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL**

Paulo Diorge Vieira de Andrade
 Alyne Leite de Oliveira
 Bethsaida de Sá Barreto Diaz Gino
 Tharsis Cidália de Sá Barreto Diaz Alencar
 Gilbene Calixto Pereira Claudino
 Hudson Josino Viana
 Antonio Raniel Silva Lima

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212121>

CAPÍTULO 2 10**REFLEXÕES SOBRE O MULTICULTURALISMO: COMO ABORDAR ESSE TEMA NO PROCESSO DO ENSINO E APRENDIZAGEM ESCOLAR?**

Monalisa Lopes dos Santos Coelho

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212122>

CAPÍTULO 3 19**PROJETO CONVERSA NOS BASTIDORES: HOMEM EM PAUTA**

Edneide de Oliveira Nunes
 Luciana de Oliveira Figueredo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212123>

CAPÍTULO 423**O PROVIMENTO DE HABITAÇÕES SOCIAIS VIA REQUALIFICAÇÃO URBANA**

Aline Skowronski
 Luciana Bracarense

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212124>

CAPÍTULO 537**O NEOCONSTITUCIONALISMO, OS DIREITOS FUNDAMENTAIS E O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES**

Hélio José Cavalcanti Barros

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212125>

CAPÍTULO 656**A CIDADE INTELIGENTE E SUA INFLUÊNCIA REGIONAL**

Claudio Machado Maia
 Myriam Aldana Vargas Santin

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212126>

CAPÍTULO 7 71**COVID-19 E AS ESTRATÉGIAS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**

Juliana Xavier Andrade de Oliveira
 Débora Pires Xavier de Andrade
 José Augusto Ribeiro da Silveira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212127>

CAPÍTULO 887

EVIDENCIAÇÃO DE INFORMAÇÕES NA GESTÃO PÚBLICA: MAIS QUE UMA PREVISÃO LEGAL, UM INSTRUMENTO DE LEGITIMIDADE

Vagner Naysinger Machado

Igor Bernardi Souza

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212128>

CAPÍTULO 9 103

DESINFORMAÇÃO NA INTERNET: FAKE NEWS DO QANON COMO REGIME DE INFORMAÇÃO

Michelle Pacheco Gómez

Nídia Maria Lienert Lubisco

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6592212129>

CAPÍTULO 10.....114

A INVISIBILIDADE DO SNUC NA COBERTURA JORNALÍSTICA SOBRE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE

Elizabeth Oliveira

Marta de Azevedo Irving

Marcelo Augusto Gurgel de Lima

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121210>

CAPÍTULO 11 130

CUSTOS OPERACIONAIS: SITUAÇÃO ESTRUTURAL E OPERACIONAL DAS INSTALAÇÕES DE ECOPONTOS NO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS/MT

Sofia Ines Niveiros

Ramon Luiz Arenhardt

Aline de Oliveira Araújo

Letícia Passos dos Santos Mello

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121211>

CAPÍTULO 12..... 150

DESENVOLVENDO A TRABALHABILIDADE E O EMPREENDEDORISMO NA EDUCAÇÃO SUPERIOR POR MEIO DA UNIVERSIDADE EMPREENDEDORA

Darline Maria Santos Bulhões

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121212>

CAPÍTULO 13..... 160

DESINDUSTRIALIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS DO PLANO REAL SOBRE O SETOR INDUSTRIAL

Wanderson Schmoeller Monteiro

Luiz Philippe dos Santos Ramos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121213>

CAPÍTULO 14..... 176

GERENCIAR PARA QUÊ? UMA ANÁLISE DO GERENCIAMENTO DE PROJETOS EM LOJAS DE ROUPAS COM BASE NO GUIA PMBOK®

Douglas Sousa Lima
Hellen D'Ávila da Silva Aguiar
Marcília Albuquerque Teles
Ricardo Porfirio Alves de Carvalho
Marcelo Melo Viana

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121214>

CAPÍTULO 15.....200

GOVERNANCE IN CHARITIES: THE CASE OF THE PORTUGUESE MISERICÓRDIAS

Augusto Jorge Ribeiro Simões
Humberto Nuno Rito Ribeiro

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121215>

CAPÍTULO 16..... 218

MOBILIDADE COTIDIANA PARA TRABALHO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO: DIMENSÕES ESPACIAIS E TEMPORAIS

Érica Tavares da Silva Rocha
Jéssica Monteiro da Silva Tavares

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121216>

CAPÍTULO 17.....235

INTRODUÇÃO ÀS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Adelcio Machado dos Santos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121217>

CAPÍTULO 18.....244

PREVISÃO DE FALÊNCIA EMPRESARIAL: A EFICIÊNCIA DOS MODELOS NAS EMPRESAS IBÉRICAS DA VELHA ECONOMIA AZUL

Cândido J. Peres M.
Mário A. G. Antão
João M. A. Geraldês
Catarina Carvalho T.

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121218>

CAPÍTULO 19.....268

PRODUÇÃO CIENTÍFICA SOBRE CONTABILIDADE GERENCIAL NO SETOR DE TRANSPORTE NO BRASIL: UM ESTUDO BIBLIOMÉTRICO

Kamila Batista de Melo
Gabriel Alves Martins
Anderson Martins Cardoso
Hélen Lúcia Alves de Araújo
Túlio Bonifácio Guimarães

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121219>

CAPÍTULO 20287

MULHERES E BICICLETA: PERSPECTIVA DE GÊNERO NA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA DE BELO HORIZONTE

Isabella Marilac de Lima Passos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.65922121220>

SOBRE O ORGANIZADOR.....302

ÍNDICE REMISSIVO.....303

MULHERES E BICICLETA: PERSPECTIVA DE GÊNERO NA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA DE BELO HORIZONTE

Data de aceite: 01/12/2022

Isabella Marilac de Lima Passos

Belo Horizonte

<http://lattes.cnpq.br/2048766881143086>

RESUMO: A utilização exagerada dos transportes motorizados tem gerado diferentes malefícios para população, como grandes congestionamentos, maiores gastos públicos e poluição. Dessa forma, tem-se buscado cada vez mais ferramentas possíveis de reverter esse quadro, o que Belo Horizonte também tem feito, criando inclusive um Plano de Mobilidade por bicicletas. Devido a necessidade de isolamento social provocado pela pandemia do Covid-19, o uso da bicicleta para a mobilidade urbana cresceu como alternativa sustentável que garante mobilidade com distanciamento social. Todavia, quando se analisa os padrões de uso por gênero das bicicletas, nas grandes cidades brasileiras, as mulheres representam em média 8% do total dos ciclistas, demonstrando, assim, a presença de uma enorme desigualdade de gênero. Nesse sentido, se o Estado pretende apoiar o uso desse veículo não motorizado, é importante que ele identifique a existência de desigualdade de gênero, e

atue para que suas políticas não excluam as mulheres da construção de um projeto de sustentabilidade. A partir disso, o objetivo deste presente trabalho é analisar as políticas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte por meio de uma perspectiva de gênero. Para isso, realizou-se pesquisa exploratória dos dados referentes ao tema, revisão crítica dos documentos de planejamento de mobilidade por bicicleta e entrevistas semiestruturadas com mulheres ciclistas. Os principais resultados apontam que a questão de gênero não é considerada pela política de mobilidade urbana por bicicleta em Belo Horizonte e que há a demanda, por parte de ativistas de diferentes coletivos de mobilidade urbana por bicicleta de Belo Horizonte de que isso ocorra.

PALAVRAS CHAVE: Gênero, mobilidade urbana, bicicleta.

WOMEN AND BICYCLE: GENDER PERSPECTIVE IN THE PUBLIC POLICY OF URBAN MOBILITY BY BICYCLE IN BELO HORIZONTE

ABSTRACT: The exaggerated use of motorized transport has generated different harms to the population, such as major

congestion, greater public spending and pollution. In this way, more and more possible tools have been sought to reverse this situation, which Belo Horizonte has also done, even creating a Mobility Plan for bicycles. Due to the need for social isolation, caused by the Covid-19 pandemic, the use of bicycles for urban mobility has grown as a sustainable alternative that guarantees mobility with social distance. However, when analyzing the patterns of use of bicycles by gender in large Brazilian cities, women represent on average 8% of all cyclists, thus demonstrating the presence of enormous gender inequality. In this sense, if the State intends to support the use of this non-motorized vehicle, it is important that it identify the existence of gender inequality and act so that its policies do not exclude women from the construction of a sustainability project. Thus, the objective of this present work is to analyze the mobility policies by bicycle in Belo Horizonte through a gender perspective. For this, exploratory research was carried out on the data related to the topic, a critical review of the bicycle mobility planning documents and semi-structured interviews with women cyclists. The main results point out that the gender issue is not considered by the urban mobility policy by bicycle in Belo Horizonte and that there is a demand, by activists from different collectives of urban mobility by bicycle in Belo Horizonte, for this to happen.

KEYWORDS: Gender, Urban Mobility, Bicycle.

1 | INTRODUÇÃO

Segundo dados divulgados pela BH em Ciclo, em 2019, as mulheres representavam 9,6% dos ciclistas belorizontinos, sendo o maior registro computado até agora. Isso não ocorre apenas em BH. Neste mesmo ano, na cidade de São Paulo, apenas 6%¹ dos ciclistas eram do sexo feminino. É válido ressaltar que Belo Horizonte (BH) possui diferentes instrumentos de planejamento que favorecem o uso da bicicleta, além de atores locais e internacionais que se mobilizam e reafirmam as vantagens de seu uso. Porém, questiona-se se essa desigualdade é considerada pelos planejadores de políticas públicas na tentativa de promoção da igualdade.

Por mais que uma política não aparenta ser sexista, ela pode causar impactos diferentes entre os homens e mulheres. Logo, se a condição de gênero não for considerada, as desigualdades continuarão a ocorrer ciclicamente.

Nesse sentido, este trabalho pretende verificar se há a aplicação da perspectiva de gênero nas políticas públicas de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. E se justifica através da contribuição sobre uso da perspectiva de gênero nas ciências políticas e sociais, representando importância frente ao fortalecimento de políticas públicas e gestão em torno da igualdade de gênero.

Para analisar a desigualdade de gênero na política de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte, o presente trabalho realiza uma pesquisa exploratória, através da análise de dados da Pesquisa Origem Destino (2012), da Contagem de Ciclistas (2018) e de outros bancos de dados e pesquisas disponibilizados publicamente. Apresenta, também,

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

uma revisão crítica dos documentos de planejamento de mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte e realiza entrevistas com 10 diferentes tipos de usuárias de bicicleta na cidade. Após realização das entrevistas, foi feita uma análise de discurso buscando compreender a narrativa para além da fala da entrevistada.

A fim de garantir maior abrangência de perspectivas e contrapontos, foi utilizado a técnica metodológica Bola de Neve, que conforme WHA (1994), condiz a um estudo o qual cada pessoa entrevistada indica outra para ser entrevistada, até que os conteúdos se tornem repetitivos. (BALDIN; MUNHOZ, 2011). Optou-se pelo anonimato das mulheres entrevistadas, sendo elas nomeadas, no presente trabalho, como “Entrevistada” e diferenciadas por letras do alfabeto.

2 | MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA EM BELO HORIZONTE

O campo de planejamento urbano de Belo Horizonte é avançado quando se trata de ações que favoreçam a mobilidade por bicicleta. Existem estruturas legais que apoiam seu uso e uma sociedade civil organizada e ativa. Segundo Lage (2017), desde 2007, com a criação do Plano Nacional de Mobilidade (Planmob), a bicicleta aparece como parte importante na busca de políticas de mobilidade mais sustentáveis.

Foi nesse contexto, que a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) e o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB), elaborou o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH). O objetivo do Plano é realizar o planejamento da mobilidade urbana, por meio de uma visão sistêmica, para propor intervenções não isoladas que compreendem o todo e exploram as potencialidades de Belo Horizonte. (BELO HORIZONTE, 2010, p.12)

Para a elaboração do Planmob-BH, foi realizado um diagnóstico que relatou o cenário da mobilidade urbana no município. (BELO HORIZONTE, 2010, p.17). Segundo o diagnóstico, a cidade possui seis ciclovias segregadas, com extensão total de 19 km, ou seja, bastante limitada. Sua infraestrutura é precária e não possui conexão com os outros modais.

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

Foi proposto, então, o investimento de recursos na construção de novas ciclovias, em cinco áreas distintas na cidade, considerando suas tipologias específicas. Ademais, para segurança e conforto dos ciclistas, foi estabelecido a implantação de sete tipos diferentes de infraestrutura cicloviária. A proposta tinha como objetivo dobrar o número das

vias já existentes, até 2020, para estimular o uso desse transporte e alimentar os outros sistemas coletivos. (BELO HORIZONTE, 2010, p.92)

Em 2014 o Plano sofreu uma revisão responsável por ampliar a malha cicloviária para 411 km e implementar as Zonas 30. Por Zonas 30 entende-se vias limitadas a 30 km/h que ampliam a possibilidade de compartilhamento de vias por diferentes veículos. Dessa forma, tem-se que o Planmob-BH avançou ainda mais no incentivo ao uso da bicicleta na cidade. (LAGE, 2017, p.135)

Embora o Planmob-BH seja um documento importante que incentiva o uso da bicicleta, em nenhuma parte de seu documento há menção ao gênero. Assim, tem-se que o Plano não reconhece as diferenças de gênero, tratando os cidadãos com o sexo neutro.

O ano de 2012 também foi marcado por outro instrumento político de mobilidade urbana: a Política Nacional de Mobilidade Urbana – (PNMU), que tinha como objetivo estabelecer diretrizes que norteariam a integração dos diferentes tipos de transporte a fim de alcançar melhoria na mobilidade dos municípios e criar cidades mais inclusivas e democráticas. (BRASIL, 2012). Entre suas diretrizes, estava a priorização dos modos de transporte não motorizado, incentivando o uso das bicicletas nas cidades. Todavia, o documento também não faz menção ao gênero.

Em consonância com o Planmob-BH e a PNMU, em 2017, foi elaborado o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta de Belo Horizonte (Planbici). Através de uma reunião entre a Prefeitura e a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, o então prefeito Alexandre Kalil demandou a criação de um plano voltado especificamente para o incentivo do uso da bicicleta na cidade. (BHTRANS; BH EM CICLO, 2017, p.4)

No Planbici é possível encontrar informações que desmistificam o uso da bicicleta como um veículo perigoso e é trabalhado outras formas de infraestrutura de apoio para além das ciclovias. Porém, o Planbici também não apresenta nenhum direcionamento de gênero nas suas ações.

Em suma, depreende-se que existem diferentes iniciativas que favorecem a mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Esses marcos, embasados na ideia de construir uma cidade sustentável, foram fundamentais para criar na cidade incentivos para o uso desse veículo. Porém, essas políticas são debilitadas quando se trata da igualdade de gênero, uma vez que não há dentro de seus documentos nenhuma desagregação por gênero.

É necessário compreender que homens e mulheres não partem do mesmo ponto de igualdade, uma vez que os homens têm privilégios sustentados no patriarcado estrutural. Logo, é função do Estado atender as diferenças entre os gêneros a partir da observação de que as políticas não chegam de maneira igual para ambos. Portanto, embora os instrumentos apresentados são de suma importância para o desenvolvimento sustentável das cidades, eles não se preocupam com gênero e isto pode acabar por reproduzir as desigualdades presentes na sociedade e na cidade. Uma cidade sustentável é uma cidade

com igualdade de gênero.

3 | DESIGUALDADES DE GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA EM BH

Para reconhecer as desigualdades de gênero presentes nas políticas de mobilidade, é necessário desagregar os dados estatísticos por gênero. Tornar as pessoas visíveis faz com que seja perceptível as distâncias entre homens e mulheres, quando se trata de um tema em comum. Busca-se, assim, ressaltar os diferentes impactos que uma política pode causar em cada gênero.

Em primeiro lugar, é válido comparar os dados das pesquisas OD 2002 e 2012². Observa-se que em ambos anos o uso de transporte individual era de prevalência masculina. Outro ponto é que os modos não motorizados em 2002 eram de uso majoritário dos homens, já em 2012 essa perspectiva se inverte e as mulheres se tornam maioria.

O percentual de uso de transportes coletivos caiu de uma pesquisa para outra, enquanto os de uso individual cresceram. Cruzando os dados de renda com os de modais e separando por gênero, pode-se dizer que mulheres detêm menor renda e quanto menor a renda, maior a tendência pelo uso de transportes não motorizados.

Com isso, ressalta-se a necessidade de avaliar onde são investidos os gastos públicos. Se o planejamento urbano focar nos principais investimentos em automóveis, os gastos públicos acabam por ser destinados majoritariamente aos homens.

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

Segundo Calió (1997) e Gonzaga (2004), os papéis socialmente impostos às mulheres fazem com que elas utilizem do espaço público como ambientes de lar expandido. Dessa forma, embora a mulher esteja nesse espaço, ela se utiliza dele como forma de cumprir com as tarefas domésticas.

A entrevistada H participou de uma pesquisa sobre a integração do transporte público com a bicicleta, a qual a bicicleta era vista como catalizadora de mudança urbana. Ela relata que os resultados obtidos foram promissores: cerca de 60% das pessoas falavam que se houvesse infraestrutura adequada, como ciclovia ou bicicletário, elas utilizariam a bicicleta de forma integrada com o transporte público. Porém, ao segregar os dados por gênero, a entrevistada percebeu que essa porcentagem caía para a faixa de 10%, quando se considerava só as mulheres.

² Pesquisas Domiciliares de Origem e Destino 2002 e 2012 (Pesquisa OD). Pesquisa elaborada em 2002 pela Fundação João Pinheiro (FJP) e em 2012 pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), para compreender o padrão de mobilidade de Belo Horizonte e sua região metropolitana (RMBH). (BELO HORIZONTE, 2016, p.14).

“Destaca-se que quando se segrega os dados por gênero, apenas cerca de 10% das mulheres concordam que efetivação de uma infraestrutura adequada as faria pedalar. Elas falavam, ‘Olha, se tiver ciclovía, bicicletário seguro e um ônibus pra andar de bicicleta, mesmo assim eu não vou andar de bicicleta’. E isso me intrigou muito, então, reli as entrevistas e refiz as análises de dados pra saber quais eram as principais razões que levavam a isso e a gente descobriu que era, principalmente por conta do medo. Era uma questão de não vou andar de bicicleta porque chego em casa de noite e não quero andar de noite ali de bicicleta, mesmo se tiver uma ciclovía. Tenho medo de trânsito, tenho medo de ser assediada, tenho medo.” (ENTREVISTADA H, 25 anos, 2020)

Segundo ela, o fator que mais influenciava o não uso da bicicleta por mulheres era que esse meio de transporte não atendia suas necessidades. Isto, pois, essas mulheres utilizavam a cidade para cumprir com funções de cuidado, como levar e buscar crianças em creches. A posição de cuidadora do lar faz com que a mulher dispenda mais tempo circulando na cidade para realizar tarefas do trabalho doméstico. Logo, seu tempo de utilização do espaço público está condicionado a isso (CALIÓ, 1997, p.5).

No que se refere ao meio de transporte, em ambos os anos de realização da Pesquisa OD, as mulheres eram as maiores utilizadoras dos meios de carona. Esse fator, também, pode ser justificado pelo agravante da renda, podendo, assim, o uso de bicicleta ser vantajoso.

É o que relata a entrevistada E (36 anos), que retomou o uso desse meio de transporte na época em que estava desempregada: “Final de 2015 eu fiquei desempregada e precisava reduzir custos [...] cortei academia, comecei a fazer compra em lugar mais popular e comecei a cortar o carro. Gasolina já “tava” aumentando demais, não tenho nenhuma função, posso fazer as coisas de bicicleta. Comecei a pedalar sozinha em BH e ir para muitos lugares. A bicicleta é um meio de transporte muito importante quando o intuito é reduzir gastos.”

Conforme mencionado por Gonzaga (2004), as mulheres, vistas como inferiores, recebem salários menores e ocupam majoritariamente as camadas mais pobres da sociedade. Nesse sentido, o uso da bicicleta seria de grande vantagem a elas, uma vez que é um meio de transporte mais barato financeiramente.

Visando entender melhor a diferença do uso da bicicleta por homens e mulheres, a BH em Ciclo compilou alguns dados no *Relatório da Contagem de Ciclistas 2019* e dentre os ciclistas identificados, 9,59% eram mulheres. Vale ressaltar que os dados foram baseados em fenótipos e não na auto identificação.

Embora a população belorizontina seja composta 53% por mulheres, segundo o Censo 2010, realizado pelo IBGE, o número ciclistas consideradas mulheres, em 2019, é muito inferior quando comparada ao dos homens: sendo elas 9,59% e os homens 90,41%.

“Existe uma desigualdade clara. Isso é visível e se repete em várias cidades, então eu acho que é bastante estrutural. De uma forma ou de outra, o poder público não volta o

olhar para incluir mulheres no sistema ciclovitário, na política de mobilidade por bicicleta. Eu entendo que essa desigualdade tem a ver com a questão dos diversos tipos de assédio, eu acho que isso, baseado na minha vivência, é super um problema.” (Entrevistada I, 27 anos, 2020)

Assim, conforme relato da entrevistada I, a baixa utilização de bicicleta por mulheres, quando comparada aos homens, é um problema estrutural e perceptível em diferentes lugares. Segundo Villagrán (2014), os espaços urbanos refletem as desigualdades de gênero. As cidades que tratam os indivíduos de maneira neutra, sem perspectiva de gênero, acabam por continuar transmitindo as opressões estruturadas na norma patriarcal.

Outra pesquisa feita pela BH em Ciclo foi a “Descobrimo como #BHPedala 2015”, que se utilizou de questionários divulgados online para questionar os tipos de violências sofridas pelas mulheres no pedal, podendo elas responderem mais de uma opção. Cerca de 60% das mulheres já haviam sofrido assédio, 41,98% sofreram violência psicológica, 40,46% sofreram diferentes formas de exclusão por estarem de bicicleta, 39,31% sofreram violência física caracterizadas por fechadas, cuspes, socos e outras e 14,89% preconceito como racismo, sexismo, homofobia e outros. (BH EM CICLO, 2015, p.11).

Calió (1992) ressalta que o corpo feminino no espaço público pode ser exposto à coerção social quando não está desempenhando funções socialmente impostas. Dessa maneira, as mulheres são oprimidas por diferentes formas de violência, apenas por estarem ocupando o espaço público. Nota-se tal assertiva nas seguintes falas das entrevistadas:

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

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

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

Para entender outros dificultadores, analisa-se, também, os dados presentes na pesquisa realizada por Janaína Amorim. A entrevista realizada por ela considerou o quanto o ambiente urbano pode influenciar na escolha da bicicleta como meio de transporte, entre os gêneros. Conforme a pesquisa, é válido observar que 85,7% das mulheres afirmam que a “Falta de Infraestrutura” é um fator que impede ou prejudica muito o uso da bicicleta. Quando se observa o fator “Segurança Viária” 34,1% das mulheres acredita ser um Impeditivo, enquanto para os homens o número cai para 18,7%. O fator “Assédio”, por sua vez, não prejudica 78,8% dos homens, enquanto para 43,5% das mulheres pode impedir ou prejudicar muito.

“Eu entendo que quanto mais infraestrutura cicloviária uma cidade tem, mais mulheres pedalam sim, porque tem um pouco a ver com a linguagem, com a experiência de andar de bicicleta, que não é pra ser uma coisa que é difícil, é uma coisa que é pra criar acessos, pra você conseguir chegar de um lugar ao outro e não pra ser uma superação de barreira. Eu acho, assim, que mulher supera 88 barreiras todo dia, vários tipos de violência no espaço público e doméstico, eu ainda tenho que superar barreira pra andar de bicicleta? Tenho paciência pra esse tipo de discurso não. Eu acho a segurança viária super relevante nisso. Que você coloca o andar de bicicleta não como uma coisa que tem que ser difícil, mas como uma coisa que você pode fazer que é seguro, que não é arriscado, que vai te permitir chegar nos lugares de forma adequada. Eu acho que a falta de infraestrutura cicloviária é uma barreira, e uma barreira maior pra mulher por causa dessa questão das experiências.” (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

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

Prova disso são os relatos trazidos pelas entrevistadas J e C: “Sobre a questão da roupa também, a roupa que você escolhe para fazer este tipo de atividade. A roupa que você vai é uma roupa que você pode sentir calor, um short, ou as vezes um dia mais frio, uma calça justa, uma roupa que não vai agarrar no pedal. Enfim, e até isso é um problema que gera muita preocupação. É ridículo que a gente tenha que pensar na roupa que a gente vai usar pra fazer uma coisa. Qualquer homem que vai sair de casa não vai pensar na

roupa que ele vai usar, vai pensar na roupa que vai ficar melhor pra ele fazer o exercício. E isso realmente era uma questão pra mim, dependendo de onde eu ia passar, do horário que eu ia passar. Eu tinha alguns medos de ouvir alguma coisa por conta da roupa que eu estava vestindo.” (ENTREVISTADA J, 31 anos, 2020)

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

Outro fator que merece destaque na pesquisa realizada por Amorim (2020), seria a falta de vestiário. Cerca de 73,1% dos homens pesquisados afirmam que esse fator prejudica muito ou é um impeditivo para o uso da bicicleta, enquanto para mulheres essa porcentagem cai para 34,8%. Porém, para a entrevistada I, a falta dessa infraestrutura de higienização seria mais cruel para as mulheres: “Infraestrutura do próprio lugar para onde você vai, ter lugar para higienização é outra coisa que é cruel com as mulheres. Existe uma expectativa que a mulher mostre para a sociedade dentro de um padrão de beleza, dentro de um padrão de cuidado, dentro de um padrão estético do cuidado que você não espera de um homem. Eu acho que a falta de infraestrutura de asseio nos lugares de trabalho, nos prédios públicos etc. é mais prejudicial pra mulheres do que pra homens, porque existe uma expectativa da mulher que ela consiga fazer tudo e ainda ta bonita. Padrão de beleza X e eu 90 acho que isso é um problema.” (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

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

4 | ESSA DESIGUALDADE É UM ASSUNTO PÚBLICO?

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

Quando perguntada sobre a existência de uma perspectiva de gênero nas políticas de mobilidade em Belo Horizonte, a entrevistada I deu o seguinte relato: “Eu acho que a questão de mobilidade de gênero fica numa interseção onde ela se dá mal em dois sentidos. Na questão de gênero, ela fala de violência no espaço público, que ainda está pouco na agenda da violência contra mulheres, porque a agenda principal, com bastante razão, é a violência doméstica e as várias formas de violência que levam a morte, que eu

acho que é a agenda central da violência contra mulheres. E na questão de mobilidade, ela não tem muito espaço na agenda, pois até hoje a mobilidade é pensada nessa ótica do gênero neutro. Cada vez mais a gente entende que tem diferença de gênero, de raça, de orientação sexual, de tudo, né. Saber quem se locomove é extremamente importante, para além de como e onde se locomove.” (ENTREVISTADA I, 27 anos, 2020)

De acordo com Martín (2016), existe um aparato educacional, político e econômico que sustentam a desigualdade de gênero, por meio da institucionalização do sistema de neutralidade de gênero, e isso faz com que a desigualdade não seja percebida por todos, criando, assim, maiores resistências. Logo, é necessário criar uma relação dos atores sociais com o governo, se utilizando da influência internacional, para configurar a desigualdade como um problema e poder, assim, aplicá-la na agenda.

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

A BH em Ciclo, por exemplo, é um ator importante. Citado em diferentes momentos deste trabalho, essa associação de ciclistas urbanos “é uma instituição sem fins lucrativos, formada por cidadãos que optaram pela bicicleta e defendem o direito desse meio de transporte transitar pelas vias da capital como qualquer outro veículo.”

Dentro dela, em 2018, 6 anos depois de sua constituição, foi construído o GT mulheres, grupo de mulheres destinado a tratar especificamente dos assuntos de gênero na questão da mobilidade por bicicleta. Segundo a entrevistada A, a primeira reunião do GT Mulheres aconteceu no dia 05/12/2018 e sofreu diferentes críticas e violências dos integrantes da BH em Ciclo. Porém, em 2019, ocorreu a primeira reunião em que as mulheres eram a maioria dos participantes.

Tal fato deu a possibilidade de que elas fizessem diferentes ações e, depois de 7 anos de organização, foi formado a primeira diretoria composta por mulheres. O Nossa BH, outro ator social que merece destaque, “é um coletivo instituído em 2008 por cidadãos e cidadãs comprometidas com o objetivo de construir uma cidade mais justa e sustentável, com a definição clara de suas metas para a gestão pública e participação efetiva de sua sociedade.” O coletivo desenvolve diferentes ações de mobilidade e de gênero e foram responsáveis por elaborar o relatório “Cidades & Corpos: mobilidade sensível a gênero, raça e clima.” Que demonstram como os impactos da urbanização sem enfoque de gênero recaem mais sobre mulheres negras. (NOSSA BH, 2019, p.20)

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

5 | MUDANÇAS COM A COVID-19.³

“Em primeiro lugar, é importante ressaltar que a pandemia trouxe diferentes desafios frente à mobilidade urbana, considerando como seria sua restrição devido as possibilidades de contágio. Foi possível perceber a redução do trânsito de carros e ônibus nas cidades brasileiras, logo, cabe refletir sobre a utilização do espaço urbano pós pandemia e os incentivos ao uso da bicicleta como alternativa para a mobilidade urbana” (TAMPIERI, 2020)

Desta forma, frente a esse cenário, diferentes cidades no mundo se mobilizaram para fazer mudanças nas maneiras de locomoção. E a utilização da bicicleta ganhou destaque, uma vez que seu estímulo faz com que as pessoas se aglomerem menos em transporte coletivo. Além disso, a redução substancial dos poluentes atmosféricos faz com que seja repensado o poder sustentável das bicicletas. Uma das alternativas encontradas pelas cidades do mundo, para o estímulo do uso da bicicleta, foi a criação e ampliação da infraestrutura cicloviária. (TAMPIERI, 2020).

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

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

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

3 20A COVID-19 é uma doença causada pelo coronavírus, denominado SARS-CoV-2, que apresenta um espectro clínico variando de infecções assintomáticas a quadros graves. De acordo com a Organização Mundial de Saúde, a maioria (cerca de 80%) dos pacientes com COVID-19 podem ser assintomáticos ou oligossintomáticos (poucos sintomas), e aproximadamente 20% dos casos detectados requer atendimento hospitalar por apresentarem dificuldade respiratória, dos quais aproximadamente 5% podem necessitar de suporte ventilatório. Sua transmissão acontece de uma pessoa doente para outra ou por contato próximo por meio de toque do aperto de mão contaminadas; gotículas de saliva; espirro; tosse; catarro; objetos ou superfícies contaminadas. (BRASIL, 2020)

pegando Uber e tá gastando horrores. Então, assim, é muito complicado. (ENTREVISTADA E, 36 anos, 2020)”

Portanto, tem-se que o uso da bicicleta se tornou uma alternativa positiva frente os problemas enfrentados na pandemia. Todavia, ainda é necessário alternativas que torne seu uso mais democrático. No caso de Belo Horizonte, a BHTrans se mobilizou e implantou 30km de ciclofaixas temporárias, que ligam as regiões Oeste e Leste.

Em entrevista concedida à Radio Itatiaia, Eveline Trevisan, coordenadora de sustentabilidade e meio ambiente da empresa, relata sobre essa nova ciclovia: “A BHTrans está oferecendo mais uma possibilidade de deslocamento na cidade. Uma opção de transporte sustentável e individual. Neste momento, a gente tem uma diminuição de automóveis nas ruas, então entendemos que é o momento adequado para viabilizar a reserva de uma área para pessoas que estejam dispostas a deslocar de bicicleta. A gente quer aproveitar a oportunidade e avaliar a permanência das ciclofaixas, hoje temporárias, para que no futuro sejam permanentes e haja ampliação. A gente quer amadurecer, junto à cidade, a possibilidade de incorporar a bicicleta como um modo de transporte sustentável em Belo Horizonte. A ideia é avaliar a implementação desse primeiro trecho. O que a gente vai fazer é monitorar para entender como que ele está sendo usado e se algum tipo de ajuste precisa ser feito. Depois disso que vamos pensar em algum tipo de expansão” (TREVISAN, 2020)⁴

6 | CONCLUSÕES

Buscou-se através dessa pesquisa verificar uma das desigualdades de gênero presentes dentro da política de mobilidade em Belo Horizonte: o ínfimo uso de bicicletas por mulheres quando comparado aos homens. Por meio da análise documental dos dados e das entrevistas, foi possível notar que apesar de possuir diferentes aparatos que apoiam o uso da bicicleta, a cidade não possui nenhuma política que converge os dois assuntos estudados: gênero e mobilidade por bicicleta.

Assim, pode-se dizer que as políticas de mobilidade na cidade são cegas ao gênero. Conforme apontado pela INMUJERES (2007), quando as políticas são voltadas para a população em geral, elas não enxergam o gênero e acabam por reproduzir as desigualdades. Homens e mulheres utilizam a cidade de maneira diferente, logo, é importante que se questione os enfoques clássicos das políticas públicas e ofereça serviços que igualem suas participações.

Dessa forma, há de considerar a necessidade da aplicação da perspectiva de gênero em todas as políticas de mobilidade em BH. Constata-se isso, pois, para mudar a realidade das mulheres, é importante considerá-las em suas diferenças e, a partir disto, fazer com que as políticas cheguem nelas de maneira igualitária.

⁴ Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/noticia/coordenadora-da-bhtrans-projetaincorporar-a-bicicletacomo-transportesustentavel-em-bh>

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

Para que a bicicleta seja do tamanho que a cidade precisa, ela precisa caber mulheres. Portanto, políticas de incentivo ao uso da bicicleta são importantes para a construção de uma cidade sustentável, todavia, cidades sustentáveis não devem ser excludentes. Torna-se necessário, então, fazer com que essas políticas cheguem com qualidade para qualquer cidadão. No caso das mulheres, a estratégia apresentada se comporta como uma alternativa na consideração da dimensão de gênero para tentar sanar as diferentes necessidades e buscar a igualdade.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Janaina. **INFLUÊNCIA DO AMBIENTE URBANO NA ESCOLHA DO TRANSPORTE ATIVO E SUA RELAÇÃO COM O SEDENTARISMO**. Mestrado em Geotecnia e Transportes da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 2020. Disponível em: <file:///C:/Users/Downloads/Dissertac%CC%A7a%CC%83o_Janaina_200327%20(1).pdf> Acesso em: Jul de 2021.

BALDIN; MUNHOZ. **Snowball**: uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. PUC Paraná: Curitiba. 2011. Disponível em: <https://educere.bruc.com.br/CD2011/pdf/4398_2342.pdf> Acesso em: Jul de 2021.

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

BELO HORIZONTE. BHTrans. **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH**: Proposta de Revisão a ser debatida na IV Conferência Municipal de Política Urbana. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2014b. 20 p. Disponível em: http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal!/PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9610265.PDF> Acesso em: Jul de 2021.

BH em Ciclo. **Relatório analítico**: Contagem de ciclistas 2019. BH em Ciclo: Belo Horizonte. Disponível em: <file:///C:/Users/bella/Downloads/1_Relat%C3%B3rio%20da%20Contagem%20de%20Ciclistas%202019%20(2).pdf> Acesso em: Jul de 2021.

BHTRANS. **Balanco Anual de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte**: 2019. Belo Horizonte. Disponível em: < file:///C:/Users/bella/Downloads/Balan%C3%A7o%20Anual%20da%20Mobilidade%20Urbana%20de%20Belo%20Horizonte%20%202019%20(ano%20base%202018)_FINAL.pdf> Acesso em: Jul de 2021.

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

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.** Diário Oficial da União, 04 jan. 2012, p. 1. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: Jun de 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob:** Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007a. v. 1. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: Jun de 2021.

CALIÓ, Sônia. Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. In: **Anais: 6º ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA**, 1997. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>> Acesso em: abril de 2021

CALIÓ, Sônia. **Mulher e Espaço Urbano.** Prefeitura Municipal de Santo André, São Paulo, SP, p. 1-24, 1992. São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e 116 Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de São Paulo, 2004.

GONZAGA, Terezinha. **A cidade e a Arquitetura também mulher:** conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo, julho de 2004. Disponível em: <<http://www.temafavela.com.br/site/doutorado-terezinha/>> Acesso em: Jun de 2021.

HARKOT, Marina. **A bicicleta e as mulheres:** Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. orientadora Paula Freire Santoro. - São Paulo, 2018. Edição revisada. 192p. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-17092018-153511/publico/MEmarinakohlerharkot_rev.pdf> Acesso em: Jun de 2021.

INMUJERES. **ABC de Género en la Administración Pública Instituto Nacional de las Mujeres.** Guadalupe, México. Disponível em: <http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100903.pdf> Acesso em: Jul de 2021.

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

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

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

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

NOSSA BH. **Cidades & Corpos:** mobilidade sensível a gênero, raça e clima. Belo Horizonte, julho de 2019. Disponível em: <http://nossabh.org.br/midias/RelatorioCidadesECorpos_tela.pdf> Acesso em: Jun de 2021.

TAMPIERI, Guilherme. **Coronavírus e mobilidade ativa em Belo Horizonte**: Da capital mineira, Guilherme Tampieri divulga carta enviada à BHTrans com sugestões de estímulo à mobilidade ativa, em especial a bicicleta. Mobilize Brasil, Belo Horizonte, p. 1-1, 14 maio 2020. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12108/coronavirus-e-mobilidade-ativa-embelo-horizonte.html>. Acesso em: Jul de 2021.

NIKOLAS CORRENT - Doutorando em História pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE). Mestre em História pela Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Bacharel em Serviço Social pelo Centro Universitário Internacional (UNINTER). Licenciado em História pela Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), Ciências Sociais pela Faculdade Guarapuava (FG), Filosofia pelo Centro Universitário de Araras Dr. Edmundo Ulson (UNAR) e Pedagogia pelo Centro Universitário Internacional (UNINTER). Especialista em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas e o Mundo do Trabalho pela Universidade Federal do Piauí (UFPI); Trabalho social com famílias e comunidades pela Faculdade Ibra de Brasília; Assistência Social e Saúde Pública, Ética e Serviço Social e Serviço Social e Políticas Públicas pela Faculdade Intervale; Docência do Ensino Superior e Educação a Distância com Ênfase na Formação de Tutores pela Faculdade São Braz/UNINA; Gestão da Educação do Campo pela Faculdade de Administração, Ciências, Educação e Letras; Educação Especial e Inclusiva, Metodologia do Ensino de Filosofia e Sociologia e Ensino Religioso pela Faculdade de Educação São Luís. Atualmente é professor colaborador do departamento de Serviço Social da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), e docente da Educação Básica pública e particular, atuando com as disciplinas de Filosofia e Sociologia nos municípios de Prudentópolis e Guamiranga, ambos no Paraná. Tem experiência como docente na Educação Básica, Profissional e de Jovens e Adultos. Atualmente é membro dos grupos de pesquisa em História, Cultura e Sociedade da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE) e Estudos em História Cultural da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Pesquisador na área de História, atuando nos seguintes temas: Cultura, História Oral, Identidade, Imigração, Memória e Museus; e na área de Serviço Social, atuando nos seguintes temas: Desigualdade Social, Ética Profissional, Políticas Sociais e Questão Social.

A

Accountability 101, 200, 201, 202, 203, 208, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216

Análise 25, 30, 31, 44, 54, 55, 56, 57, 58, 64, 68, 76, 78, 83, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 103, 110, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 127, 128, 141, 142, 145, 146, 147, 148, 149, 157, 160, 161, 166, 167, 170, 171, 172, 173, 176, 178, 182, 183, 191, 195, 198, 219, 222, 224, 225, 228, 230, 231, 236, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 251, 254, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 268, 273, 277, 285, 288, 289, 291, 295, 298

Aprendizagem 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 57, 60, 69, 149

Áreas 13, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 44, 50, 51, 57, 61, 64, 73, 74, 75, 77, 80, 84, 85, 114, 116, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 128, 132, 134, 135, 136, 137, 143, 149, 154, 157, 176, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 194, 220, 271, 282, 283, 289

Autonomia 19, 22, 60, 238

B

Bibliométrica 268, 274

Biodiversidade 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 128

C

Câmbio 160, 161, 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175

Capitalistas 2, 4, 7

Charities 200, 201, 202, 203, 209, 210, 211, 213, 214, 215, 216

Cidades 25, 26, 27, 28, 35, 37, 38, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 85, 86, 87, 91, 97, 98, 99, 132, 136, 138, 139, 140, 144, 147, 148, 149, 194, 197, 218, 228, 233, 287, 290, 292, 293, 295, 296, 297, 299, 300

Configuração regional 56, 67

Conservação 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128

Contabilidade 100, 101, 102, 148, 154, 186, 213, 244, 263, 268, 269, 272, 273, 274, 275, 276, 278, 279, 283, 284, 285

Covid-19 71, 72, 74, 75, 79, 80, 287, 288, 297

D

Desindustrialização 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 174, 175

Desinformação 103, 104, 105, 107, 108, 111, 112, 113

Deslocamento 58, 64, 68, 145, 155, 180, 218, 219, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 276, 298

Direitos 13, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 223, 239, 293

Discriminante 245, 247, 248, 249, 250, 251, 261, 263

Doença 40, 71, 160, 163, 166, 174, 175, 297

E

Ecopontos 130, 132, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149

Educação 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 28, 38, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 53, 62, 71, 80, 81, 84, 115, 117, 118, 136, 137, 147, 149, 150, 151, 152, 155, 157, 158, 159, 164, 176, 219, 235, 299, 302

Empreendedorismo 150, 152, 154, 158, 159

Empresarial 57, 68, 147, 152, 213, 244, 245, 247, 248, 255, 257, 261, 263, 275, 284, 286

Ensino superior 62, 150, 156, 157, 158, 159, 241, 302

Envelhecimento 19, 20, 21, 22

Escolar 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 146, 198, 233

Espacial 23, 24, 25, 28, 35, 42, 44, 45, 63, 64, 65, 76, 79, 82, 218, 219, 221, 222, 232, 233, 234

F

Fake news 103, 104, 105, 107, 108, 111, 112, 113

Falência 45, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 255, 257, 258, 261, 263

Fundamentais 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 52, 53, 54, 55, 57, 111, 115, 141, 189, 219, 221, 236, 240, 290

G

Gerenciamento de projetos 176, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 194, 195, 196, 197, 198, 199

Gerontologia 19

Gestão pública 87, 88, 89, 90, 91, 95, 98, 100, 101, 114, 116, 118, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 296

Governance 101, 102, 200, 201, 202, 203, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 262

H

Habitação 23, 24, 25, 26, 29, 30, 31, 49, 72, 75, 221

J

Jornalística 114, 116, 117, 120, 122, 125, 126, 127, 128, 129

L

Lojas 176, 177, 183, 184, 187, 196, 297

M

Mais-valia 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9

Marx 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9

Mobilidade 7, 38, 63, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 84, 85, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 269, 270, 287, 288, 289, 290, 291, 293, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301

Mobilidade urbana 71, 76, 77, 78, 84, 85, 224, 287, 289, 290, 291, 297, 299, 300

Movimento 3, 5, 13, 14, 52, 64, 69, 70, 74, 89, 119, 218, 219, 220, 221, 222, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 270

Multiculturalismo 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18

Multivariada 245, 247, 261

N

Neoconstitucionalismo 37, 41

P

Pendular 58, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 218, 219, 221, 222, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 232

Políticas públicas 18, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 37, 42, 43, 46, 48, 50, 56, 77, 115, 122, 128, 145, 288, 298, 302

R

Regimes de informação 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 113

Relações internacionais 54, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243

Requalificação urbana 23, 24, 25, 29, 30, 34, 35

Resíduos sólidos 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 196

Resíduos urbanos 130

Robôs 2, 5, 6, 9

Roupas 176, 177, 178, 183, 184, 187, 194

S

Sustentáveis 37, 38, 46, 47, 50, 51, 52, 55, 74, 136, 149, 216, 289, 299

T

Taxa 79, 93, 94, 124, 160, 161, 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 246, 256

Tempo 2, 3, 8, 12, 24, 29, 38, 43, 53, 62, 65, 79, 90, 124, 126, 141, 153, 155, 159, 166, 179, 180, 181, 182, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 195, 218, 219, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 232, 233, 235, 236, 238, 239, 240, 242, 244, 246, 247, 261, 292, 295

Trabalho 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 19, 20, 21, 26, 34, 38, 40, 41, 49, 50, 53, 57, 60, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 72, 75, 105, 110, 111, 116, 119, 125, 130, 133, 136, 141, 147, 148, 150, 151, 153, 154, 156, 159, 161, 166, 173, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 189, 194, 195, 196, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 241, 244, 248, 249, 251, 269, 273, 274, 276, 283, 284, 285, 287, 288, 291, 292, 293, 295, 296, 302

Transparência 26, 87, 88, 89, 90, 99, 100, 101, 102, 108, 132, 138, 149

Transportes 61, 66, 77, 84, 146, 221, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 281, 283, 284, 285, 286, 287, 289, 291, 299

 www.atenaeditora.com.br
 contato@atenaeditora.com.br
 [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional 3

 www.atenaeditora.com.br
 contato@atenaeditora.com.br
 [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional 3


Ano 2022